
[ECOSISTEMA URBANO]

Atlante di attività e servizi per una città di transizione

Dossier

Studente

Federico Rita

Relatore

Prof. Carlo Vinti



**Scuola di
Architettura e
Design**
Eduardo Vittoria

Ecosistema Urbano

Atlante di attività e servizi per una città di transizione.

Federico Rita

Matricola 083439

Unicam SAD

aa. 2013/2014

Corso di laurea triennale

Disegno Industriale ed Ambientale

Relatore

Prof. Carlo Vinti

Sessione invernale, Marzo 2015

Font Utilizzate

Atlas Grotesk

disegnato da Kai Bernau, Susana

Carvalho e Christian Schwartz, 2012

FF Dax

alla mia famiglia.

Indice

01. INTRODUZIONE

Abstract

Ricerca

Atlante per una transition town

Progetto Grafico

02. MOBILITÀ

Trasporto urbano

Taxi sociale

Percorsi ciclabili

Percorsi accessibili

Zona traffico limitato

Ricarica auto elettrica

03. CONSUMI CRITICI

Alla Spina

Casa dell'acqua

Distributore latte

Distributore detersivi

Associazioni sensibili

Commercio solidale

Orti sociali

04. PARTECIPAZIONE

Contenuti digitali

Sul territorio

Sviluppi

05. APPENDICE

Sitografia

Bibliografia

01/

INTRODUZIONE

Abstract

Ricerca

Atlante per una transition town

Progetto Grafico

ABSTRACT

01. INTRODUZIONE

L'idea di questa tesi di design per la comunicazione vuole essere espressione di una consapevolezza che nel generale quadro dello sviluppo della civiltà umana, dove per migliorarne le condizioni, con l'obiettivo di più avanzate forme di partecipazione attiva e diretta, gli strumenti di comunicazione e di informazione sono impensabilmente essenziali; come auspicava Otto Neurath con Isotype, il cui obiettivo programmatico era mettere il cittadino in grado di assumere in modo efficiente informazioni esaurienti su ciò che accade.

Attraverso varie fasi di analisi, ricerca, studio di modelli e sul campo si è arrivati a produrre quello che ho definito "Atlante urbano", un pack comunicativo che comprende una parte editoriale e una di layout digitale con caratteristiche volutamente open e metaprogettuali dove information design e cartografia rappresentano gli strumenti essenziali di identità visiva. Il tema preso in considerazione è per me centrale nel mondo della progettazione odierna, cioè lo sviluppo sostenibile. Inevitabilmente si è scelto di lavorare sul territorio e per il territorio, cercando di sviluppare una nuova modalità di racconto di spazi complessi come un ecosistema urbano e dar vita a nuovi processi di partecipazione attiva in ottica di città di transizione da petrolio dipendente a smart.

All'inizio della ricerca è stato utile capire cosa nel mondo odierno della progettazione del territorio urbano e del vivere in comunità è in atto.

Smart city | Definizione

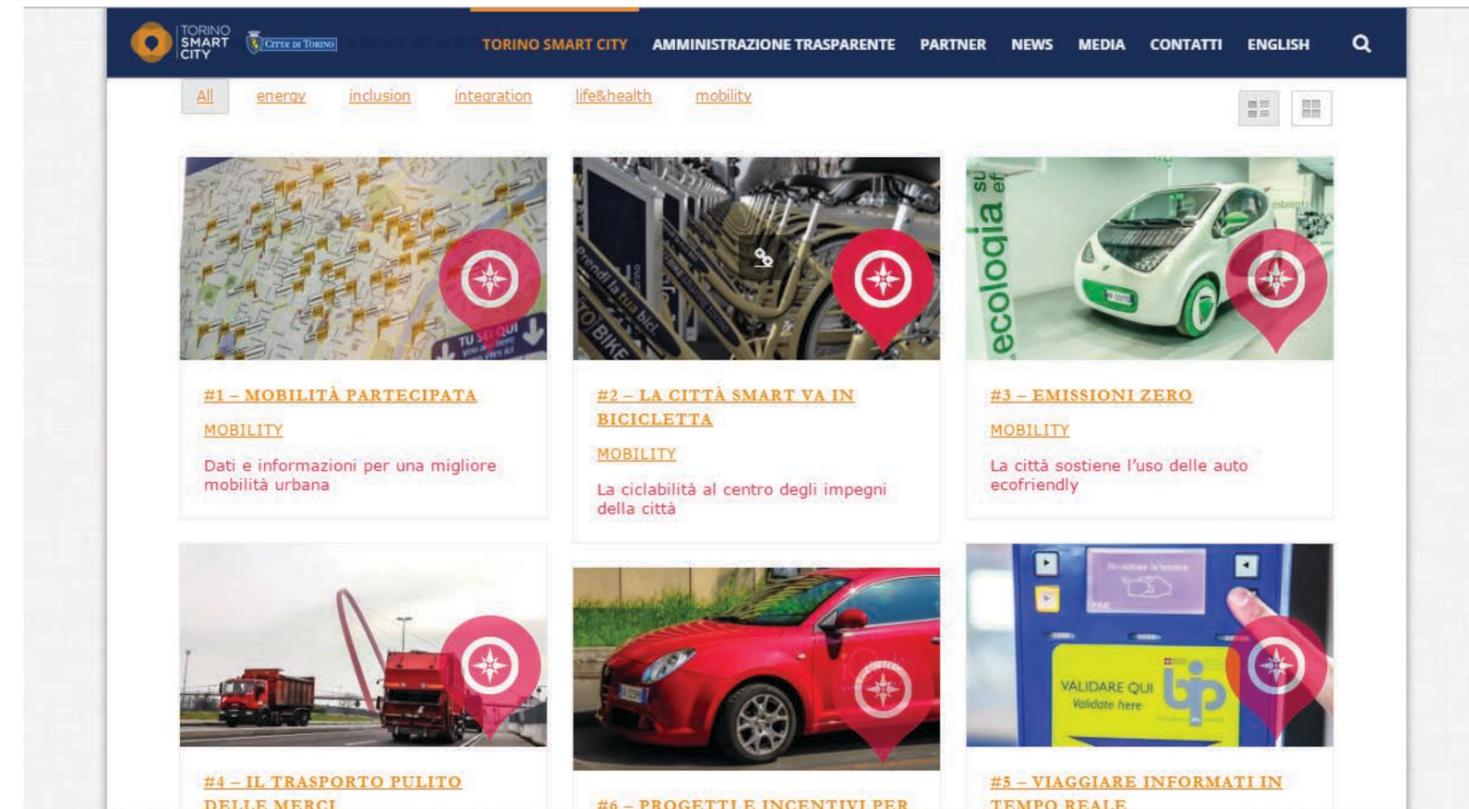
La città intelligente (dall'inglese smart city) in urbanistica e ingegneria è un insieme di strategie di pianificazione urbanistica tese all'ottimizzazione e all'innovazione dei servizi pubblici così da mettere in relazione le infrastrutture materiali delle città «con il capitale umano, intellettuale e sociale di chi le abita» grazie all'impiego diffuso delle nuove tecnologie della comunicazione, della mobilità, dell'ambiente e dell'efficienza energetica, al fine di migliorare la qualità della vita e soddisfare le esigenze di cittadini, imprese e istituzioni.

Le prestazioni urbane dipendono non solo dalla dotazione di infrastrutture materiali della città (capitale fisico), ma anche, e sempre di più, dalla disponibilità e qualità della comunicazione, della conoscenza e delle infrastrutture sociali (capitale intellettuale e capitale sociale).

Torino Smart City | Riferimento progettuale

La Città di Torino, raccogliendo la sfida lanciata nel 2011 dalla Commissione Europea con l'iniziativa Smart Cities & Communities, si è candidata a divenire una "città intelligente", una città che, nel rispetto dell'ambiente, deve essere capace di produrre alta tecnologia, ridurre i consumi energetici degli edifici, promuovere trasporti puliti e migliorare in generale la qualità della vita dei suoi abitanti all'insegna delle basse emissioni di anidride carbonica.

Sono state individuate 5 aree d'intervento per migliorare ed evidenziare l'"intelligenza smart" della Città, identificate grazie a un lavoro di progettazione rapido e condiviso che ha permesso di individuare soluzioni sostenibili e replicabili.

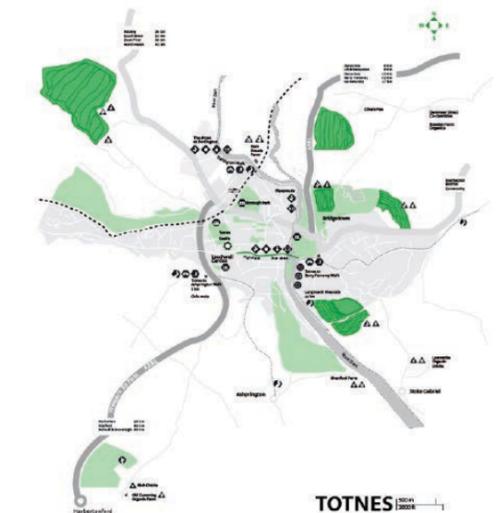
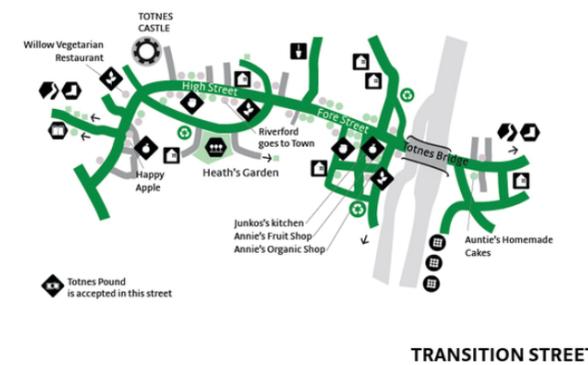
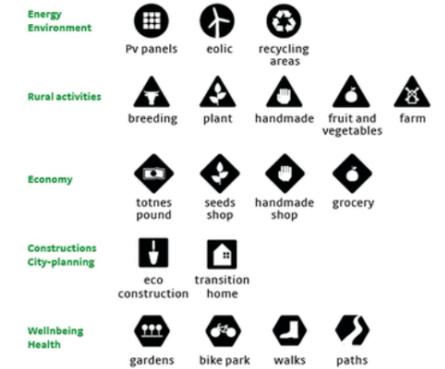


Transition Town | Definizione

Le città di transizione (Transition Towns in inglese) rappresentano un movimento fondato in Irlanda a Kinsale e in Inghilterra a Totnes dall'ambientalista Rob Hopkins negli anni 2005 e 2006. L'obiettivo del progetto è di preparare le comunità ad affrontare la doppia sfida costituita dal sommarsi del riscaldamento globale e del picco del petrolio. Il concetto di transizione matura dal lavoro fatto da Rob Hopkins (esperto di permacultura) assieme agli studenti del Kinsale Further Education College, culminato in un saggio dal titolo Energy Descent Action Plan. Questo tratta di approcci multidisciplinari e creativi riguardo a produzione di energia, salute, educazione, economia e agricoltura, sotto forma di "road map" verso un futuro sostenibile per la Città. Uno degli studenti, Louise Rooney, ha poi ulteriormente sviluppato il concetto di città di transizione e lo ha presentato al consiglio comunale di Kinsale, il quale con una storica decisione ha adottato il piano e lavora oggi alla propria indipendenza energetica. Lo scopo principale del progetto è quello di elevare la consapevolezza rispetto a temi di insediamento sostenibile. Le comunità sono incoraggiate a ricercare metodi per ridurre l'utilizzo di energia ed incrementare la propria autonomia a tutti i livelli. Esempi di iniziative riguardano la creazione di orti comuni, riciclaggio di materie di scarto come materia prima per altre filiere produttive, o semplicemente la riparazione di vecchi oggetti non più funzionanti in luogo della loro dismissione come rifiuti.

Transition Town Totnes | Riferimento progettuale

L'utilizzo della metafora progettuale della "mappa" o "guida" turistica, ha il preciso scopo di trasmettere la possibilità di vivere e visitare un luogo realmente esistente, e un modello di vita sostenibile, veramente praticabile.



^ Workshop Royal College of Art at ISIA Urbino, anno 2011

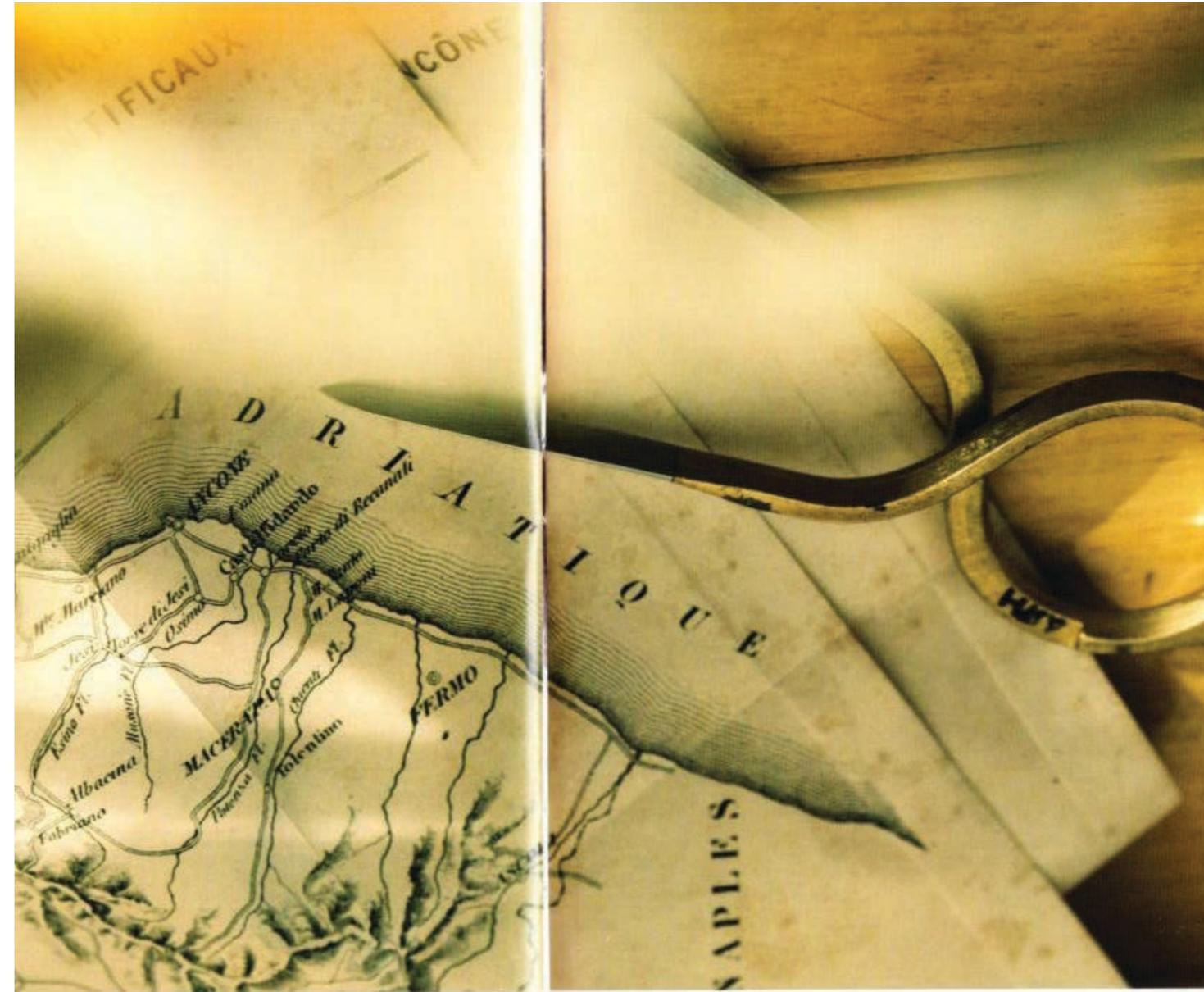
Mappa

L'analogia tra mappa e racconto è fortissima.

Peter Turchi (Maps of the imagination, 2004) sostiene che il processo che porta alla produzione di una mappa è il medesimo che porta alla scrittura di un romanzo. Così come in un racconto, infatti, ogni mappa ha una trama (l'oggetto della narrazione), una serie di personaggi che interagiscono in un contesto (gli elementi della visualizzazione), un narratore interno o esterno (la focalizzazione), una morale o una conclusione (il messaggio contenuto nella mappa).

Dunque operare questa analogia comporta considerare la componente narrativa di ogni mappa come primaria, fondante. La mappa, dunque, è intesa soprattutto come un "sistema di affermazioni" (Wood, 2004).

Narrativa e cartografia sono processi che in maniera simile partono da un'esplorazione e giungono alla presentazione di una storia, e le tecniche retoriche impiegate sono dello stesso tipo. Ogni romanzo genera la mappa di un mondo condiviso da autore e lettore. Allo stesso tempo ogni mappa produce un racconto sul territorio, una serie di significati, che una volta condivisi dall'osservatore divengono vettori di senso.



^ Misteriosa mappa delle Marche inserita nel libretto dell'album "The Endless River", Pink Floyd 2014

Atlante

Atlante, il termine usato per la prima volta nel 1595 per intitolare una raccolta di carte del fiammingo Gerhard Mercator raffiguranti le regioni della terra, ha incontrato nei secoli seguenti una singolare crescente fortuna. Adottato da cultori di scienze storiche, politiche, ed economiche, linguistiche e artistiche, geopolitiche e climatiche, mediche, astronomiche, perfino psicologiche, "atlante" può designare oggi qualsiasi insieme di rappresentazioni relative a un universo specifico di oggetti, considerati sistematicamente nelle loro strutture, parti, misure forme, relazioni...' (Storia d'Italia, vol. 6 - Atlante, 'Premessa', G. Einaudi Editore, 1976). Questo passaggio sull'uso esteso del formato 'atlante' riprendeva con chiarezza, in chiave contemporanea, l'evoluzione di una tipologia comunicativa e ne precedeva l'applicazione editoriale.

Gli atlanti appartengono dunque ad una particolare tipologia di formati comunicativi: quella dei contenitori; raccolgono informazioni e documenti visivi su oggetti territoriali, o rappresentazioni grafico-visive di fenomeni relativi a aree tematiche diverse.

Sono, contemporaneamente, contenitori di 'punti di vista'. Punti di vista che, in senso proprio, si esprimono, ad esempio, attraverso diverse scale dimensionali, tecniche e linguaggi di rappresentazione; e punti di vista intesi come espressione di linee di soggettività, cioè letture, interpretazioni che intrecciano le descrizioni fino a creare narrazioni.

A tutti gli effetti, gli atlanti sono dispositivi della comunicazione che restituiscono un sistema complesso di rappresentazione: 'macchine per far vedere e far parlare'...

Hanno una natura fortemente intermediale, o possono averla se si vuole forzare le loro potenzialità: in questo caso, differenti supporti interagiscono in dialettica tra loro (ciò che 'dice' l'uno, l'altro conferma, rafforza, completa, o sostituisce, o nega parzialmente) e concorrono alla costruzione di un unico quadro comunicativo.

E' possibile allora ipotizzare atlanti come "prototipi di comunicazione", come formati sperimentali in una particolare applicazione: che accolga 'guide', 'mappe', strumenti multisupporto per una comunicazione non convenzionale, e secondo punti di vista inediti, dei 'territori invisibili': quei territori urbani che non hanno rappresentazione, costantemente vissuti come marginali benchè in forte trasformazione. Fino a diventare strumenti di orientamento per leggere i luoghi muti, opachi che pur nei fatti emergono come veri e propri 'centri' protagonisti del nuovo sistema territoriale.

01. INTRODUZIONE

Atlas of public Urbino | Riferimento progettuale

Atlas of public Urbino è un progetto svolto all'ISIA Urbino durante un workshop tenuto da Joost Grootens nel 2013. Si tratta di un atlante che analizza lo spazio pubblico della città di Urbino sotto diverse tematiche. Il riferimento iniziale da cui partire era la Pianta Grande di Roma (Nuova Topografia di Roma) del 1748 di Giambattista Nolli, una delle mappe più interessanti mai realizzate. La Mappa di Nolli è così accurata che è stata utilizzata dal Comune di Roma fino al 1970. All'epoca ha introdotto l'orientamento della mappa verso Nord superando l'orientamento a Est. La Mappa del Nolli affascina e ispira ancora oggi soprattutto per la sua rappresentazione unica e dettagliata degli spazi pubblici di Roma.

È stata messa in luce una sorta di "mappa sociale": nel processo di mappatura sono stati rilevati tutti i luoghi nei quali le persone instaurano relazioni sociali come bar, ristoranti, università, chiese, musei, luoghi di interesse turistico. Sono state individuati gli orari di apertura e il numero di sedute e di coperti dei locali. Alla fine del processo sono state realizzate 8 diverse mappe, una per ogni specifica fascia oraria (6-8, 8-10, 10-12, 12-14, 14-18, 18-20, 20-24, 24-6). In ognuna vengono evidenziati luoghi pubblici e privati con variabili visive diverse in modo da far comprendere la modificazione della percezione degli spazi e di conseguenza delle relazioni sociali.

L'atlante considera diverse tematiche divise per capitoli: Appiattimento culturale, Modifica degli spazi sociali, Rumori pubblici, Le conversazioni, Interferenze, Aree di controllo, Scatta condividi perseguita. Un atlante interpretato come spazio pubblico ma anche un libro inteso come strumento.



^ Workshop Joost Grootens " at ISIA Urbino, anno 2013

RICERCA

01. INTRODUZIONE

Mappe online

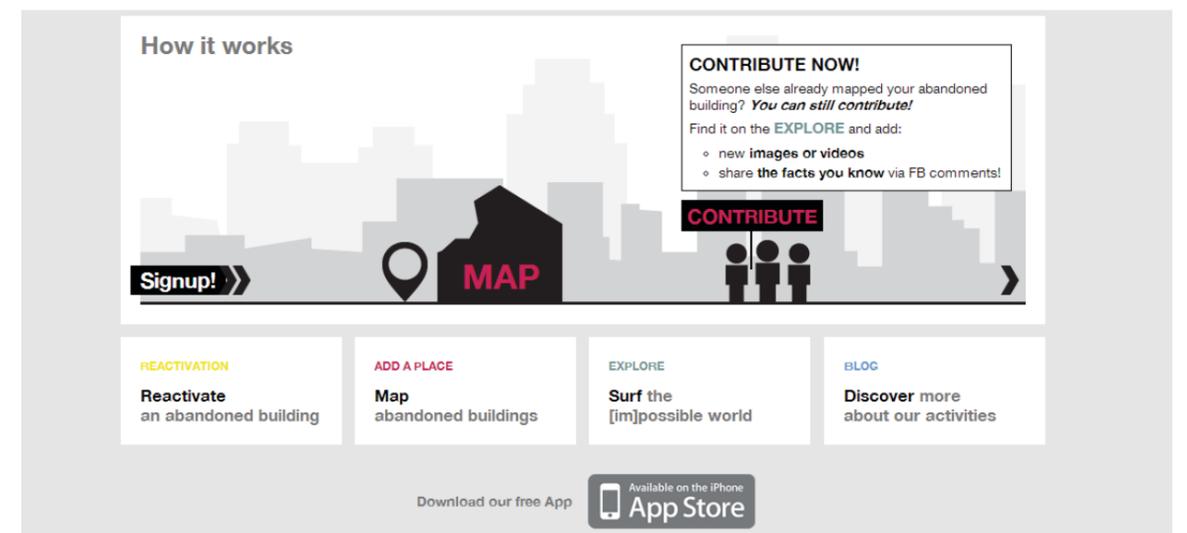
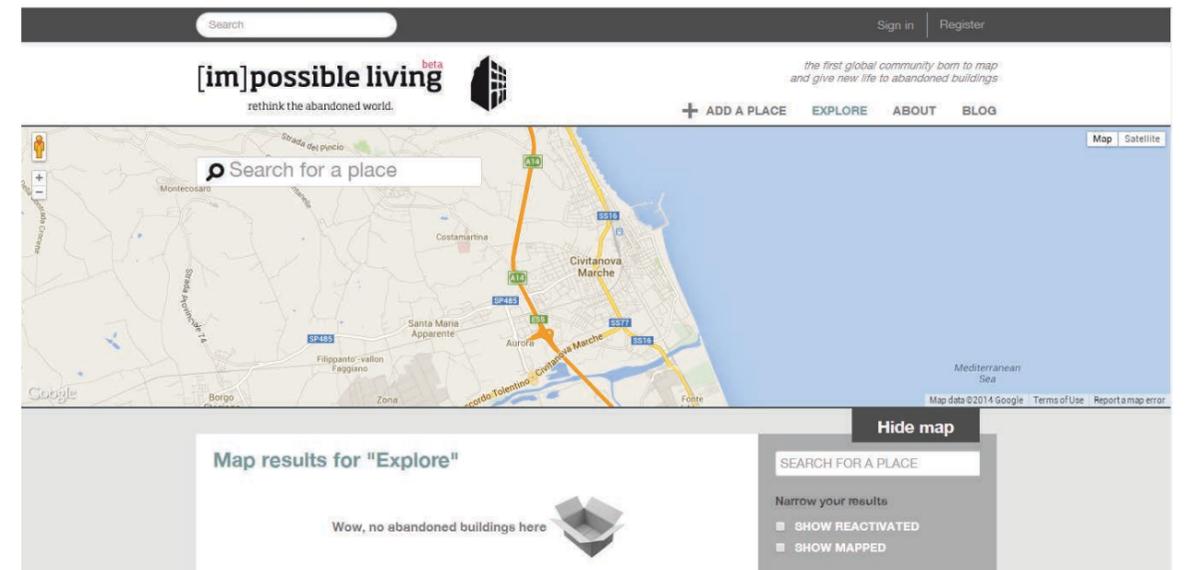
Si è passato poi all' esame di mappe online, anche qui si evidenzia come queste non sono più solo la rappresentazione del territorio: con gli smartphone e i tablet, costantemente collegati a internet e continuamente consapevoli della propria posizione, è una opportunità per creare interi modelli di business. Una nuova frontiera da conquistare, una nuova realtà da costruire.

l' utilizzo di nuovi strumenti di crowdsourcing che la rete mette a disposizione. In particolar modo l' utilizzo delle mappe open source (di cui open street map, la cartografia "globale" e gratuita, creata esclusivamente dagli utenti utilizzando tracciati gps; è precursore). È chiara una tendenza alla realizzazione di "spazi comuni" e "mappe sociali" in cui la rete, per sue caratteristiche di interattività, ha un ruolo fondamentale.

[Impossible living] Riferimento progettuale

progetto con respiro worldwide, che si propone di favorire il recupero degli edifici abbandonati per un nuovo modello di sviluppo abitativo più condiviso e sostenibile.

[Im]possible living, Andrea Sesta and Daniela Galvani, Anno 2013 >



RICERCA

01. INTRODUZIONE

Noi L'Aquila | Riferimento progettuale

una mappa virtuale che raccoglie i contributi fotografici e i racconti di molti abitanti della città distrutta dal terremoto per preservarne la memoria. L'idea è di ricrearne un'immagine che funga da guida nella ricostruzione.

Urban experience | Riferimento progettuale

è un social network che utilizza la tecnica del Performing media per promuovere la vivibilità del territorio attraverso l'interazione con il web. L'attività di geoblogging permette agli artisti di scrivere storie sulle geografie e di rilanciare l'idea di un turismo partecipativo mentre i mobtag della segnaletica consentono all'utente di accedere con lo smartphone alle pagine di un geoblog."

Noi L'Aquila, A.N.F.E., Anno 2011 ▾



URBAN EXPERIENCE



walk show

passeggiate e incursioni radioguidate, utili anche per realizzare dei "silent panel": occasioni di conversazione immersiva in contesti rumorosi e dispersivi



mobtagging

disseminazione virale di codici digitali da leggere attraverso lo smartphone. Per raccogliere sia link a pagine web pertinenti sia brevi testi con i claim e le istruzioni per l'uso di un evento



tag cloud live

la nuvola delle parole chiave generata dall'istant blogging per selezionare i tweet e i post più pertinenti pubblicati nei social media, rilanciandoli sia in videoproiezioni che esplicitano la condivisione sia nel web con strategie di buzzing.

Urban Experience Andrea Sesta and Daniela Galvani, Anno 2013 >

ATLANTE PER UNA TRANSITION TOWN

01. INTRODUZIONE

L'idea è quella di realizzare una visione dell'ecosistema della città, andare ad evidenziare quelle che sono le attività e i servizi sostenibili che la comunità realizza o è in grado di realizzare.

"Ecosistema Urbano" tra le sue caratteristiche vuole rappresentare un modello di atlante, riproducibile in diversi contesti e luoghi.

Il territorio analizzato da questa tesi è quello del Comune di Recanati. I motivi di questa scelta sono: è la città in cui vivo e conosco meglio, è una piccola comunità facilmente mappabile con pochi strumenti e in grado di interagire nella creazione di una comunità attiva (vedi transition town), sono presenti diversi servizi e sensibilità favorevoli o sviluppabili in logica sostenibile o smart.

Il concept dell'atlante si svolge in tre fasi: individuazione dei servizi/attività esistenti, partire da quello che c'è; realizzazione di ciò che un atlante rappresenta: la sua prerogativa di essere uno strumento di informazione. Gli indici e il linguaggio grafico adottato consentono all'utente di creare collegamenti, permettendo di crearsi le proprie storie, le proprie interpretazioni di quali azioni possano migliorare la vivibilità. E infine una fase di partecipazione / work in progress. Infatti la volontà è quella di far mantenere il progetto più aperto possibile coerentemente alla definizione di ecosistema.

"Ogni ecosistema è costituito da una comunità di organismi viventi che interagiscono tra di loro; una comunità è a sua volta l'insieme di più popolazioni costituite ognuna da organismi della stessa specie. L'insieme delle popolazioni e cioè la comunità, interagisce anche con la componente abiotica formando l'ecosistema, nel quale si vengono a creare delle interazioni reciproche in un equilibrio dinamico. Un ecosistema viene definito come un sistema aperto."



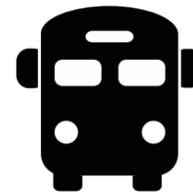
“Cominciamo noi, mettiamoci insieme e creiamo una forza nel luogo in cui viviamo”

Rob Hopkins

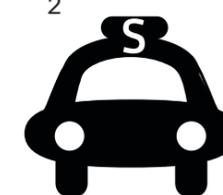
PROGETTO GRAFICO

01. INTRODUZIONE

1



2



3



4



5



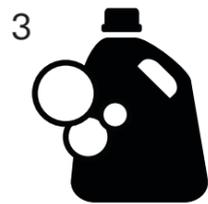
6



1. Trasporto pubblico urbano
2. Taxi sociale
3. Percorsi ciclabili
4. Percorsi accessibili
5. Zona traffico limitato
6. Ricarica auto elettrica

Font Speciali

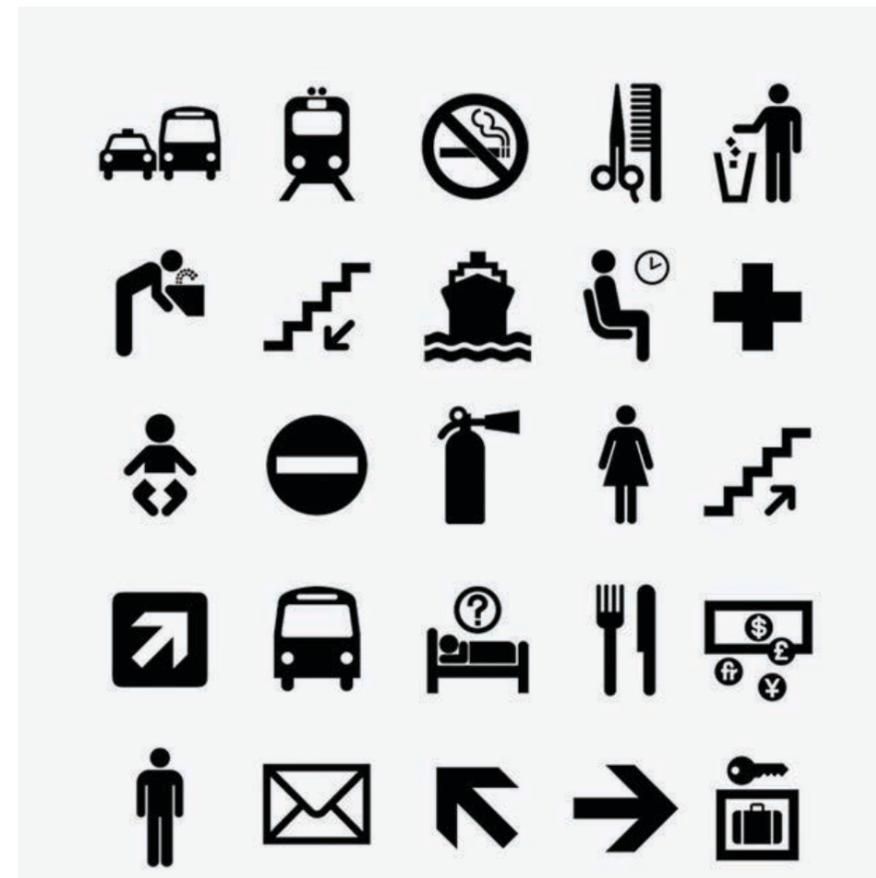
Exo ExtraBold



1. Casa dell'acqua
2. Distributore latte
3. Distributore detersivi
4. Associazioni sensibili
5. Commercio solidale
6. Orti sociali

Font Speciali

Exo ExtraBold

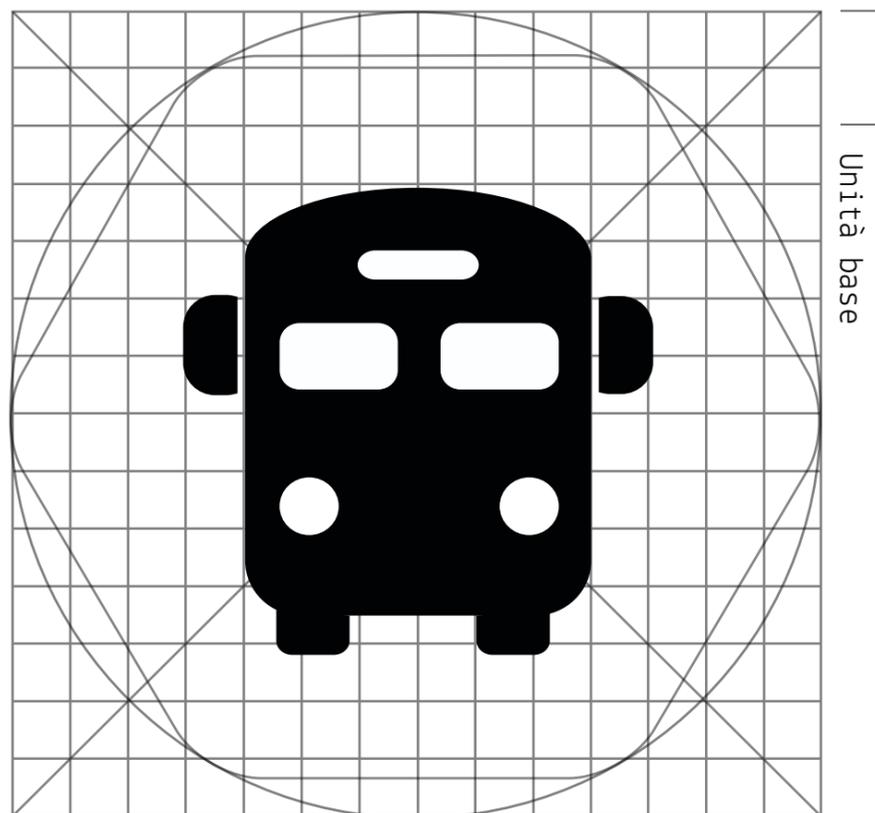


Autore: AIGA, American Institute of graphic arts

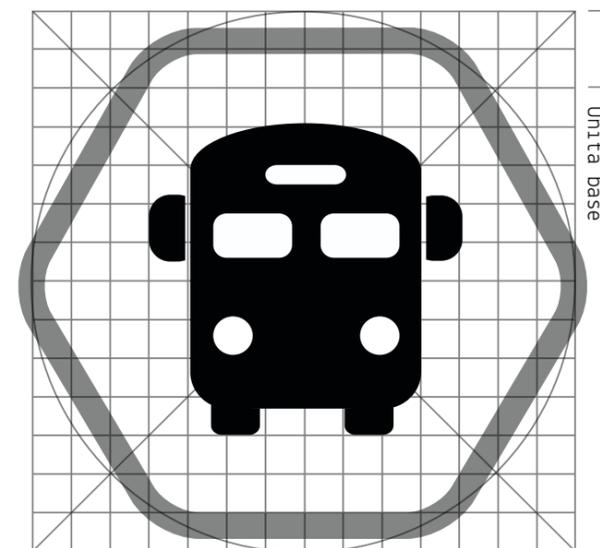
Località: Stati Uniti d'America

Anno: 1974

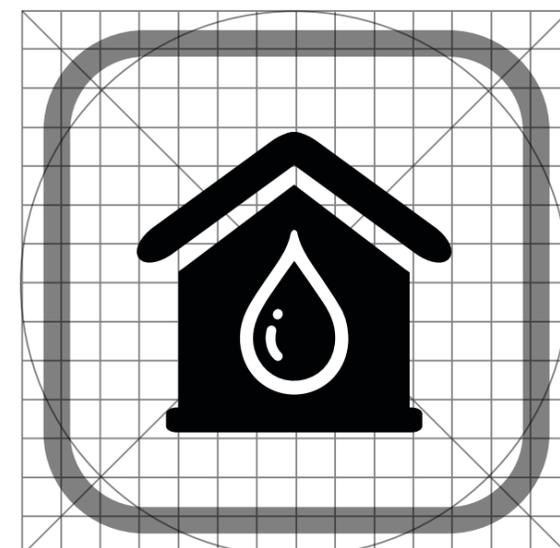
D.O.T (United States Department of Transportation) è un sistema grafico elaborato a partire da uno studio sui sistemi di segnaletica curato dall'AIGA (American Institute of graphic arts).



La griglia di costruzione si basa su un unità da 4 mm. Il campo circolare comprende 7 x 7 unità di base. I simboli occupano generalmente uno spazio massimo di 4 x 4 unità di base, il quale li delimita dal raggio esterno. Ogni unità di base è a sua volta suddivisa parimenti in un reticolo di 2 x 2 unità.



I simboli vengono rappresentati entro un campo esagonale (angoli arrotondati raggio 3,5 mm) o un quadrato regolare (angoli arrotondati raggio 3,5 mm) con sfondo bianco. L'esagono viene inscritto al cerchio



e il quadrato è proporzionato all'esagono. Entrambi hanno una traccia con peso 4pt nell'unità di base e proporzionale alla grandezza del pittogramma.

Simboli e campo possono essere separati nella rappresentazione del pittogramma. La dimensione del pittogramma varia a seconda dell'impegno.



72pt



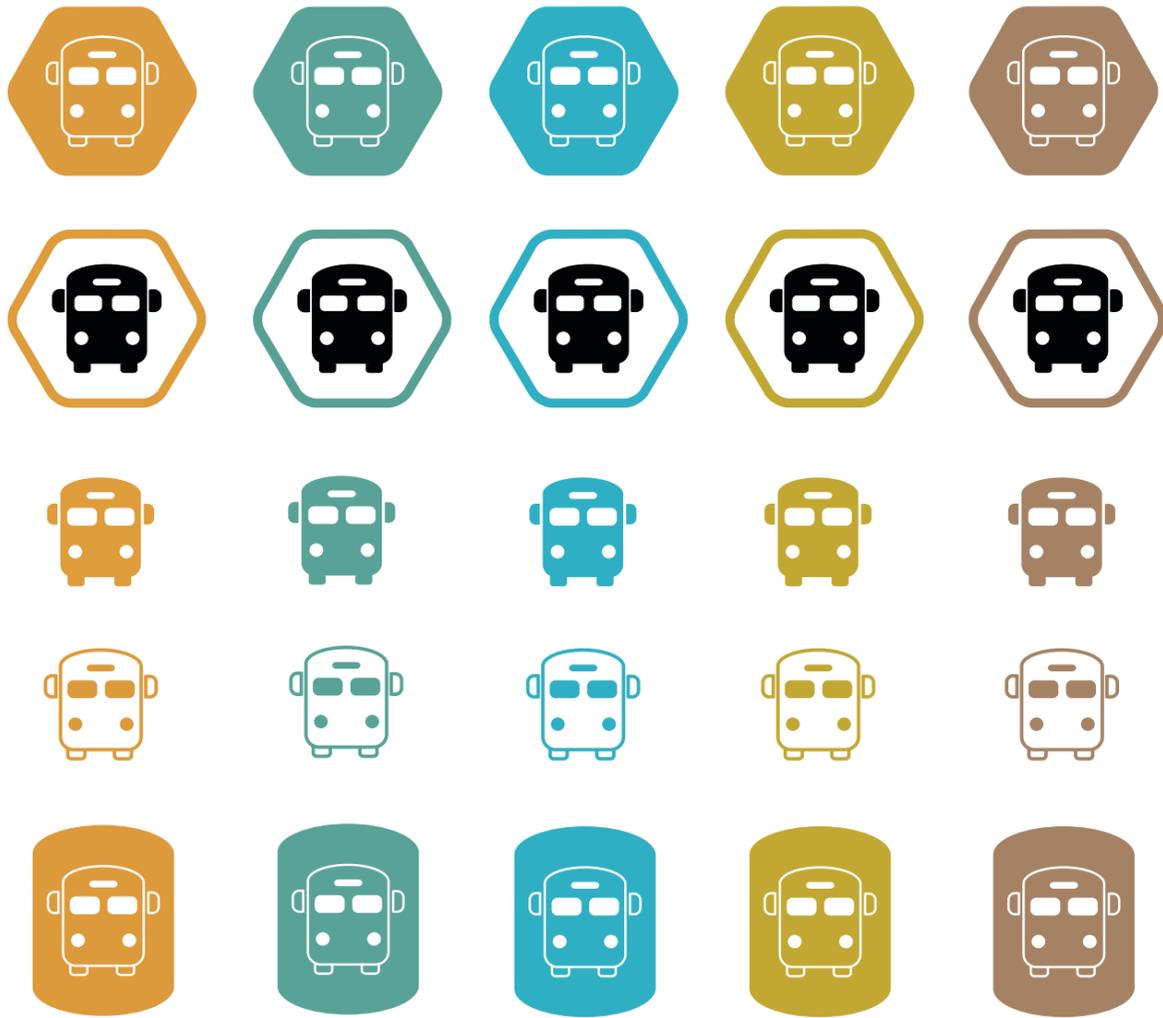
42pt



16pt



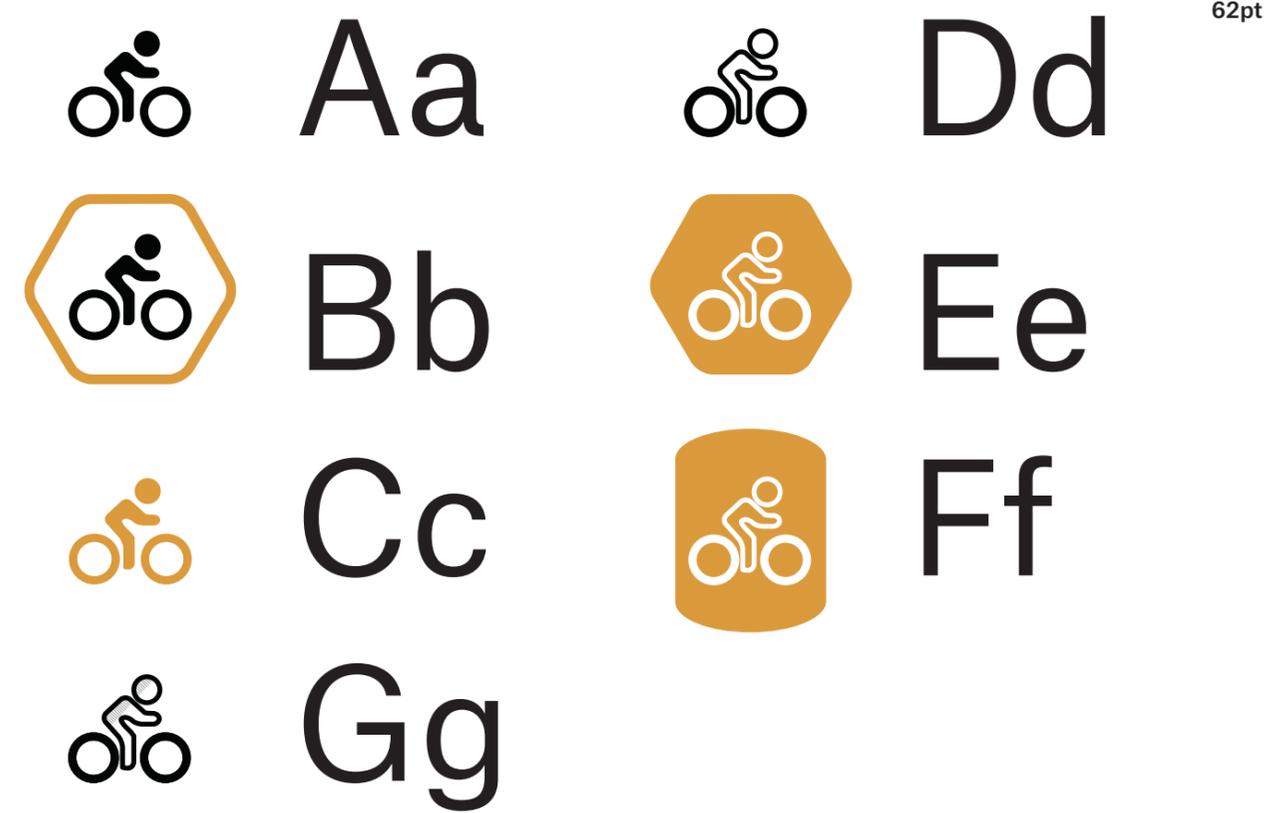
Colors



Colors

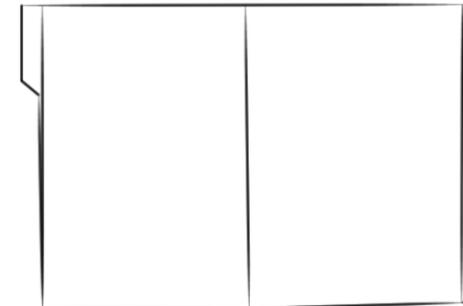
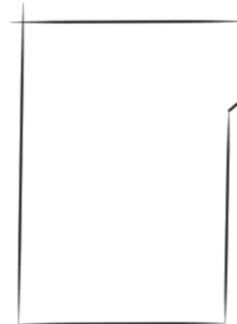


Percorsi Ciclabili



Percorsi Accessibili





Atlas Grotesk

Aa

sans serif

ABCDEFGHIJKL
MNOPQRSTU
VWXYZ
abcdefghijklmn
opqrstuvwxyz0
123456789! ? #
% & \$ @ * [\] ()

Atlas Grotesk è un sans serif pulito e fresco con ascendenti relativamente lunghi ma brevi discendenti. Questo permette al carattere di essere spazioso e confortevole per la lettura lunga anche se impostato con griglia stretta. L'estetica di Atlas è stata ispirata in gran parte dai serif sans degli anni 1950, in particolare di Dick Dooijes Mercator, rilasciati dal Type Foundry di Amsterdam nel 1957, tuttavia, mentre Atlas prende la maggior parte dei suoi spunti stilistici provenienti dall'Europa, le sue proporzioni verticali e contrasto hanno più in comune con i Gothics americani, e si pone più come il Trade Gothic o Franklin Gothic che come Neue Haas Grotesk o Univers.

Progettato da Kai Bernau, Susana Carvalho e Christian Schwartz 2012

atlas grotex 9/14

the quick brown fox jump over the lazy dog
the quick brown fox jump over the lazy dog
the quick brown fox jump over the lazy dog
the quick brown fox jump over the lazy dog
the quick brown fox jump over the lazy dog
the quick brown fox jump over the lazy dog

the quick brown fox jump over the lazy dog
the quick brown fox jump over the lazy dog
the quick brown fox jump over the lazy dog
the quick brown fox jump over the lazy dog
the quick brown fox jump over the lazy dog
the quick brown fox jump over the lazy dog

FF Daxline

Aa

sans serif

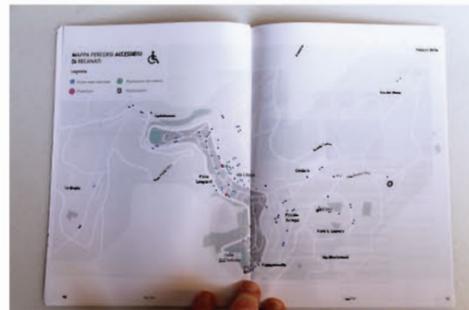
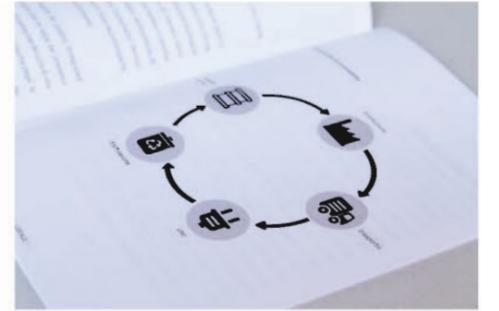
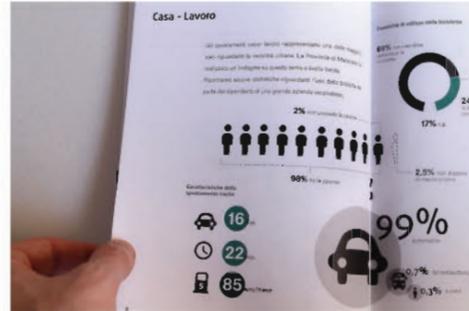
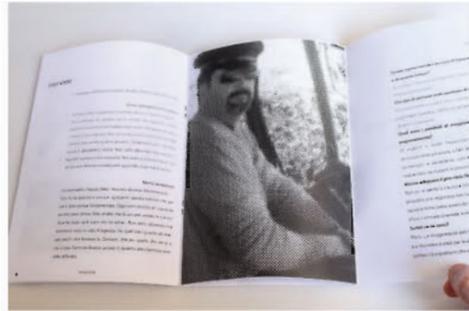
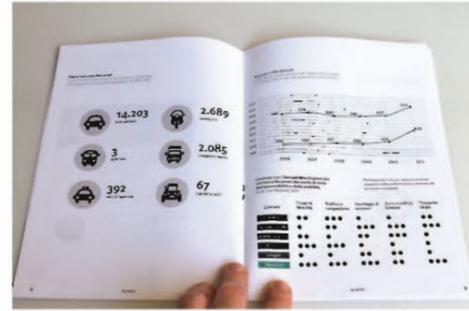
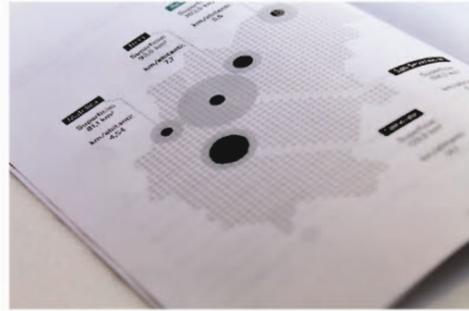
ABCDEFGHIJKLMNO
PQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnop
qrstuvwxyz0123
456789! ? # % & \$
@ * [\] ()

Il Type designer tedesco Hans Reichel ha creato questo sans serif Font tra il 1995 e il 2000. La famiglia dispone di 36 pesi, che vanno dal chiaro al nero in Condensed, Normal, e Wide (compresi corsivo) ed è ideale per la pubblicità e l'imballaggio, libro di testo, editoriale e di pubblicazione, il logo, il branding e le industrie creative, poster e cartelloni pubblicitari, wayfinding e segnaletica, nonché web e schermi. FF Dax fornisce un supporto tipografico avanzato con funzioni come le legature, maiuscoletto, caratteri alternativi, frazioni, e caratteri pedice. Nel 1998, FF Dax ha ricevuto il premio The Big Crit.

atlas grotex 9/14

the quick brown fox jump over the lazy dog
the quick brown fox jump over the lazy dog
the quick brown fox jump over the lazy dog
the quick brown fox jump over the lazy dog

the quick brown fox jump over the lazy dog
the quick brown fox jump over the lazy dog
the quick brown fox jump over the lazy dog



02/

MOBILITÀ ALTERNATIVA

Trasporto urbano

Taxi sociale

Percorsi ciclabili

Percorsi accessibili

Zona traffico limitato

Ricarica auto elettrica

TRASPORTO PUBBLICO URBANO

02. MOBILITÀ ALTERNATIVA

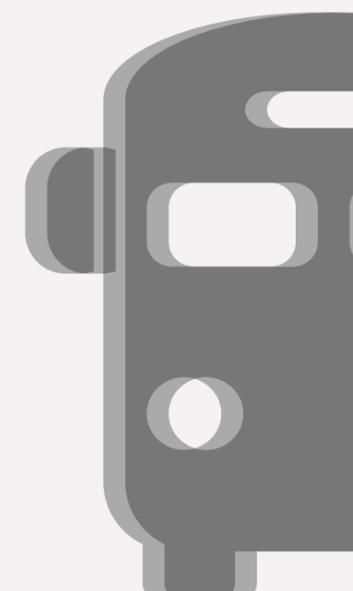
Trasporto pubblico urbano

ANALISI DEL SERVIZIO DI
TRASPORTO PUBBLICO URBANO
RECANATESE

Introduzione² / Locale³ /

Interviste⁸ / Comunicazione¹¹ /

Fermate¹⁴ / Mappa¹⁷



“Con l’avvento dell’automobile era possibile andare più lontano e più in fretta di quanto all’uomo fosse consentito con le sue gambe, inoltre si poteva caricare un bagaglio pesante. Ma oggi essa è diventata così sovraccarica di falsi valori che è emersa come uno scintillante simbolo sociale, più pericoloso che conveniente. Respira ed esala una gran quantità di fumi cancerogeni, spreca materie prime, è sgraziata e uccide in media 50.000 persone all’anno”

Victor Papanek, 1973

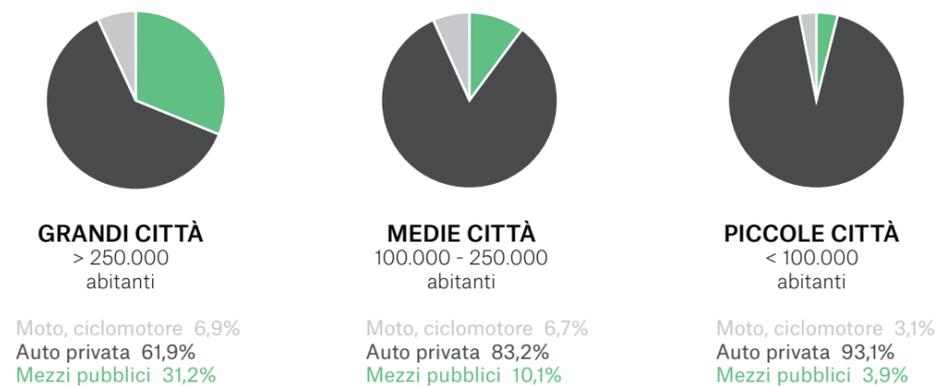
Trasporto Pubblico Locale (TPL)

L’effetto combinato dell’uso generalizzato dell’auto privata e della dispersione delle attività urbane ha ormai coinvolto anche le piccole città nei ben noti problemi di inquinamento dell’aria, di “sequestro” dello spazio collettivo per le auto in circolazione e in sosta, di aumento della pericolosità per gli utenti non motorizzati della strada, di inquinamento acustico e più in generale di degrado dell’ambiente urbano.

Il mercato urbano dei mezzi di trasporto nel 2013

(quote % spostamenti motorizzati)

Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani



LOCALE

Normativa di riferimento

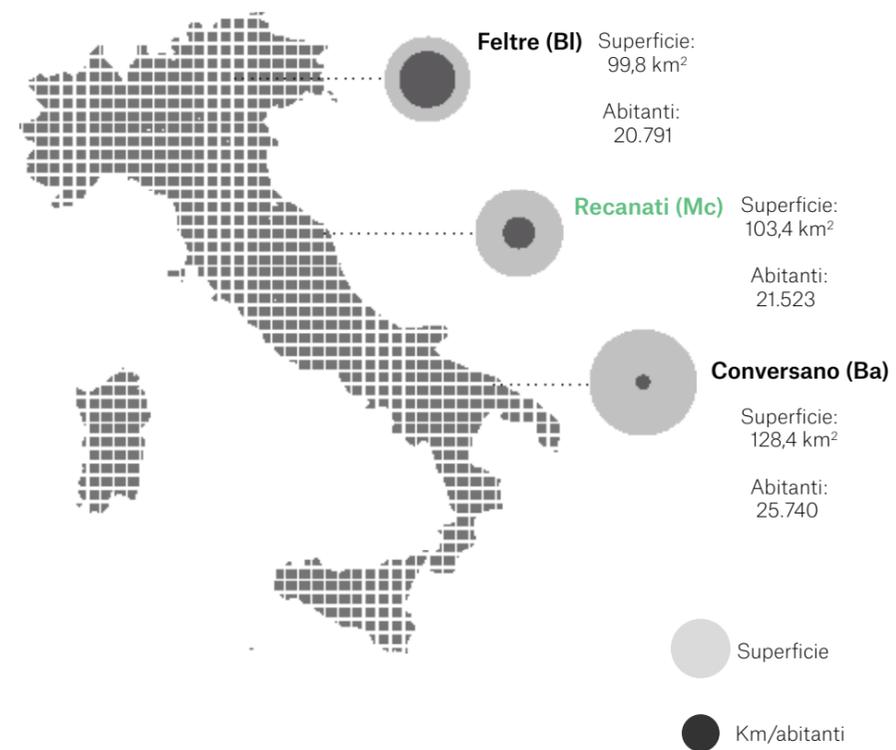


Programma Triennale dei Servizi: il principale strumento operativo della politica unitaria della Regione e degli Enti Locali delle Marche nei settori del trasporto pubblico locale e della mobilità urbana.

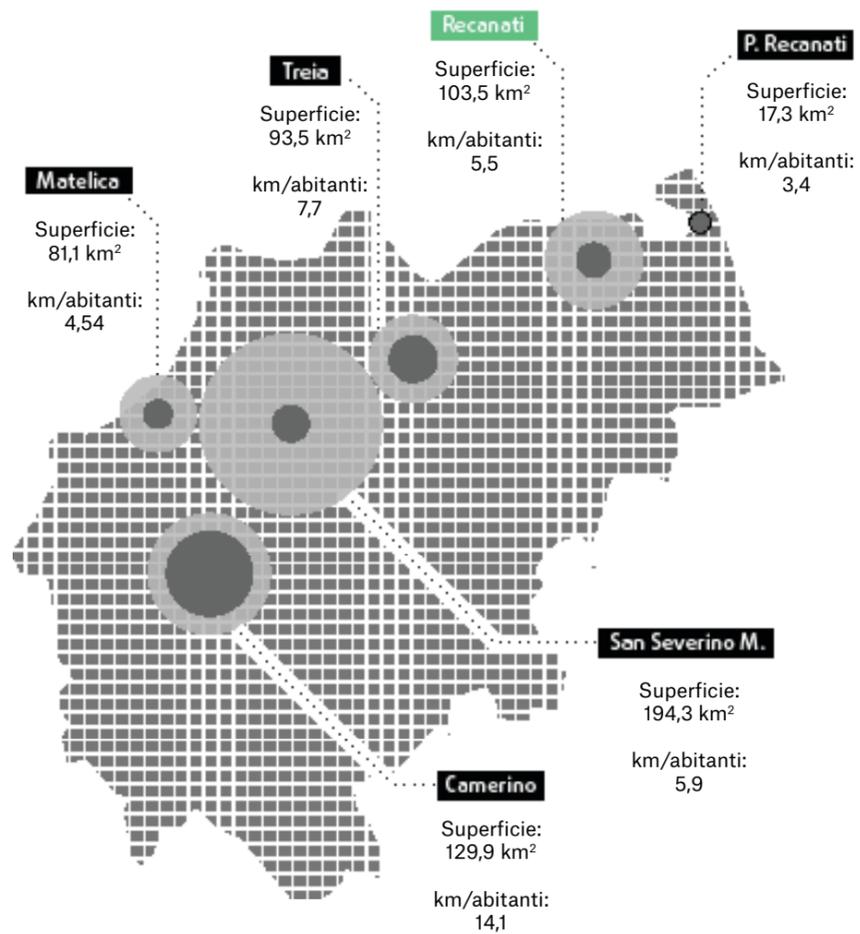
La suddivisione in linee principali e secondarie, definite in termini di collegamenti, chilometri, corse e frequenze, è stata fissata in prima approssimazione dal Piano Regionale del TPL e quindi delegata alle **Province**.

Qualsiasi servizio svolto interamente all'interno di un solo Comune fa parte delle competenze del **Comune** stesso.

Confronto Nord,Centro, Sud del servizio urbano espresso in km(annui)/abitanti, tra città con simile superficie, popolazione e densità



Servizio urbano Contram, provincia Macerata



A Recanati il servizio di trasporto urbano è affidato alla società Contram. I collegamenti della Contram in provincia sono così distribuiti: Camerino 100.000 Km/anno circa; Matelica 46.000 Km/anno circa; Porto Recanati 42.000 km/anno circa; Recanati 119.000 km/anno circa; San Severino Marche 76.000 Km/anno circa; Treia 75.000 Km/anno circa. Il parco mezzi per il solo trasporto urbano si forma di tre mezzi, in caso di indisponibilità si attinge ai mezzi per il trasporto scolastico.



Iveco CityTour
Bianco/arancio
Euro 4



Iveco CityTour
Bianco/arancio
Euro 4



Iveco Kapena
Bianco/azzurro
Euro 4



Interviste

passenger della linea completa Andata-Ritorno nella fascia 14-15.

Anna, impiegata ente pubblico

Fermata salita: Castelnuovo | Fermata discesa: Piazza Leopardi

Ho la patente ma spesso uso il servizio del trasporto urbano perchè mi è comodo nel tragitto casa lavoro. Per quello che serve a me è un buon servizio. Non penso sia un servizio rivolto solo agli anziani, vedo anche qualche giovane. Certamente per i lavoratori privati è abbastanza inutile. Non sono abbonata ma compro il biglietto quando ne ho necessità. Non sono a conoscenza di tutti gli orari e le fermate conosco solo quelle da casa mia al centro.

Mario, pensionato

Fermata salita: Palazzo Bello | Fermata discesa: Montemorello

Non ho la patente e uso per spostarmi questo servizio che per me è abbastanza fondamentale. Oggi sono diretto all'ospedale perchè devo ritirare delle analisi, ma lo uso per andare in Centro dove ho tutto quel poco che mi serve. Non sono abbonato ma compro di volta in volta il biglietto. Per quel che riguarda gli orari uso quello che fornisce la Contram, che per quello che serve a me è utile. Certo se dovessi andare in qualche altra fermata avrei delle difficoltà.



Alfredo, autista Contram

Svolge regolarmente il servizio di trasporto urbano di Recanati e da quanto tempo?

Sì, svolgo il servizio di trasporto urbano e quello scolastico, da circa diciannove anni.

Che tipo di persone vede usufruire di questo servizio?

Contrariamente a quello che si pensa non sono solo gli anziani a prendere l'autobus. Certo ce ne sono molti, ma ci sono anche studenti e lavoratori

Quali sono i periodi di maggiore affluenza: fasce orarie e stagionalmente?

Al mattino è molto frequentato da pensionati che vanno principalmente alle poste, a fare la spesa o al cimitero. Nel primo pomeriggio è abbastanza calma piatta, dalle sedici in poi è frequentato da studenti e persone che lavorano in centro.

Ritiene adeguato il giro vista l'estensione del territorio?

Non so...in periferia c'è poca domanda. Per questioni culturali e di abitudine ci si organizza con l'automobile. Ogni tanto c'è qualche raccolta firme come avvenuto recentemente a Costa dei Ricchi e allora il comune provvede a istaurare una fermata

Turisti ce ne sono?

Pochi. La maggioranza dei turisti viene con pullman organizzati e si muovono a piedi per le vie del centro. Ogni tanto però qualche curioso c'è o qualcuno che vuole vedersi Recanati da fuori le mura.

Comunicazione



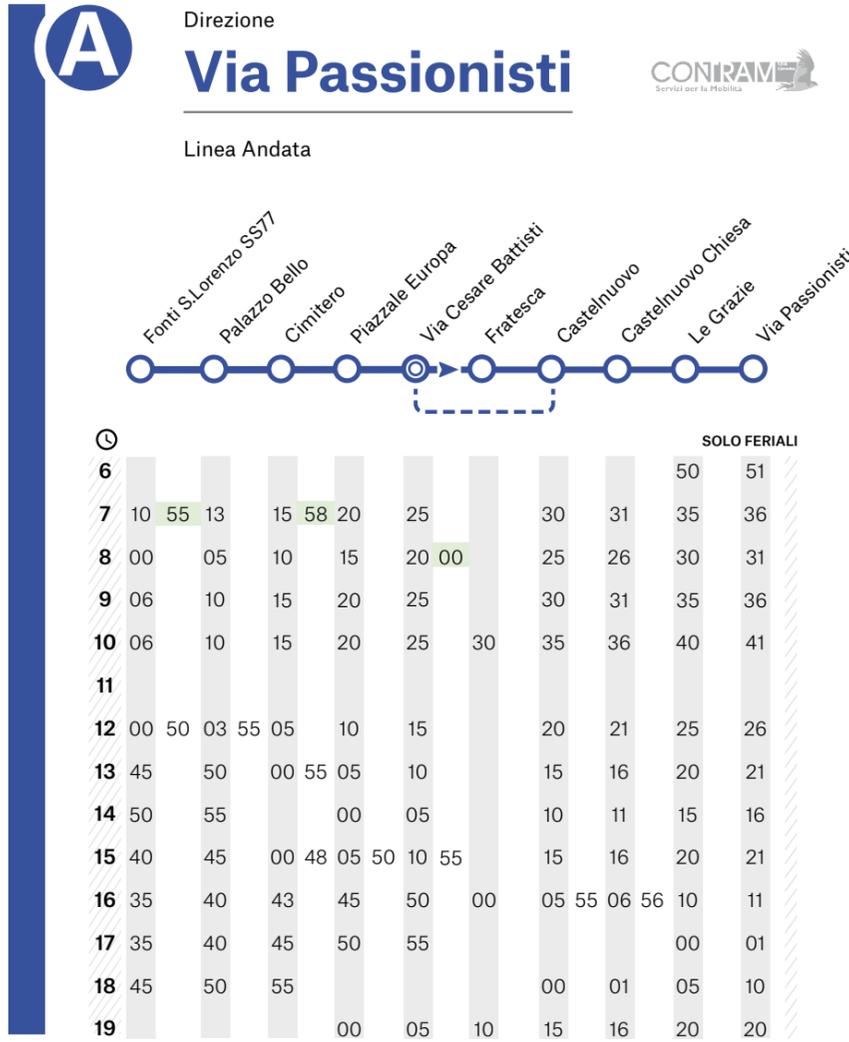
COMUNE DI RECANATI SERVIZIO DI TRASPORTO URBANO

ORARIO FERIALE	P	**	///	///	*	*	*	*	*					
Fonti S. Lorenzo SS77	7.10	7.55	8.00	9.06	10.06	12.00	12.50	13.45	14.50	15.40	16.35	17.35	18.45	
Palazzo Bello	7.13	--	8.05	9.10	10.10	12.03	12.55	13.50	14.55	15.45	16.40	17.40	18.50	
Z. I. Mattei - Cimitero	7.15	7.58	8.10	9.15	10.15	12.05	13.00	13.55	15.00	15.48	16.43	17.45	18.55	
Piazzale Europa	7.20	--	8.15	9.20	10.20	12.10	13.05	14.00	15.05	15.50	16.45	17.50	19.00	
Viale C. Battisti	7.25	8.00	8.20	9.25	10.25	12.15	13.10	14.05	15.10	15.55	16.50	17.55	19.05	
Z. Fratesca - S. Francesco	--	--	--	10.30	--	--	--	--	16.00	--	--	--	19.10	
Castelnuovo	7.30	--	8.25	9.30	10.35	12.20	13.15	14.10	15.15	16.05	16.55	18.00	19.15	
Castelnuovo Chiesa	7.30	--	8.25	9.30	10.35	12.20	13.15	14.10	15.15	16.05	16.55	18.00	19.15	
Le Grazie (Supermercato)	6.50	7.35	--	8.30	9.35	10.40	12.25	13.20	14.15	15.20	16.10	17.00	18.05	19.20
Via Passionisti	6.50	7.35	--	8.30	9.35	10.40	12.25	13.20	14.15	15.20	16.10	17.00	18.10	19.20
Via Passionisti	6.50	7.40	--	8.30	9.40	10.40	12.35	13.30	14.15	15.20	16.10	17.00	18.10	19.20
Rotatoria Costa Dei Ricchi	--	--	--	8.35	10.45	--	--	14.20	--	--	17.05	--	--	
Le Grazie SS 77	6.55	7.40	--	8.40	9.40	10.50	12.35	13.30	14.23	15.25	16.10	17.08	18.10	19.20
Castelnuovo	7.00	7.45	--	8.45	9.45	10.55	12.40	13.35	14.25	15.30	16.15	17.10	18.15	19.25
Z. Fratesca - S. Francesco	--	--	7.40	8.50	--	11.00	--	--	16.20	--	18.20	--	--	
Piazza Leopardi	7.05	7.50	7.45	9.00	10.00	11.05	12.45	13.40	14.45	15.35	16.25	17.30	18.40	19.30
Montemorello	7.07	7.55	7.50	9.03	10.03	11.08	12.48	13.43	14.48	15.37	16.30	17.35	18.42	19.35
Fonti S. Lorenzo	7.10	8.00	7.55	9.06	10.06	11.10	12.50	13.45	14.50	15.40	16.35	17.35	18.45	19.40
Palazzo Bello	7.13	8.05	--	9.10	10.10	11.15	12.55	13.50	14.55	15.45	16.40	17.40	18.50	19.42
Z. I. Mattei - Cimitero	7.15	8.10	--	9.15	10.15	11.20	13.00	13.55	15.00	15.48	16.43	17.45	18.55	19.45
Piazzale Europa	7.20	8.15	--	9.20	10.20	11.25	13.05	14.00	15.05	15.50	16.45	17.50	19.00	19.50

* corse che non si effettuano il sabato
 ⊙ Ospedale
 ⊙ centro
 -- si effettua SOLO nel periodo scolastico
 /// il transito a Z. Fratesca si effettua SOLO se ci sono viaggiatori interessati

L'informazione all'utenza si basa esclusivamente nella tabella orari presente alle fermate, nelle rivendite o nel web. Il costo per uil biglietto è pari a 1 euro per la tratta e 2,10 per il giornaliero.

Di seguito è stata realizzata una elaborazione della comunicazione visiva che comprende una mappa dell' intero percorso urbano, gli orari e le fermate. Il percorso è stato diviso in una linea di andata (blu) e una di ritorno (viola). Altre info nel sito e App di Ecosistema Urbano.



Si effettua solo nel periodo scolastico



Fermate

Il servizio risente dell'organizzazione tipica di un trasporto scolastico e si sviluppa principalmente nell'area centrale del territorio comunale mentre risultano più esclusi i piccoli centri abitativi periferici (Montefiore, Santa Lucia, Villa Musone, Bagnolo, Chiarino, Fontenoce...). La segnalazione delle fermate per il trasporto urbano presenta incoerenze e poca chiarezza. Sarebbe necessario distinguere le fermate dell'urbano, dell'extraurbano, del solo trasporto scolastico, le fermate principali e quelle intermedie.



Fonti S.Lorenzo SS77



Palazzo Bello



Cimitero



Piazzale Europa



Via Cesare Battisti



Fratesca



Castelnuovo



Castelnuovo Chiesa



Le Grazie



Via Passionisti



Costa dei Ricchi



Le Grazie SS77



Piazza Leopardi



Montemorello



Fonti S.Lorenzo



Via Colle dell'Infinito (scolastico)



Via Nazario Sauro (intermedia)



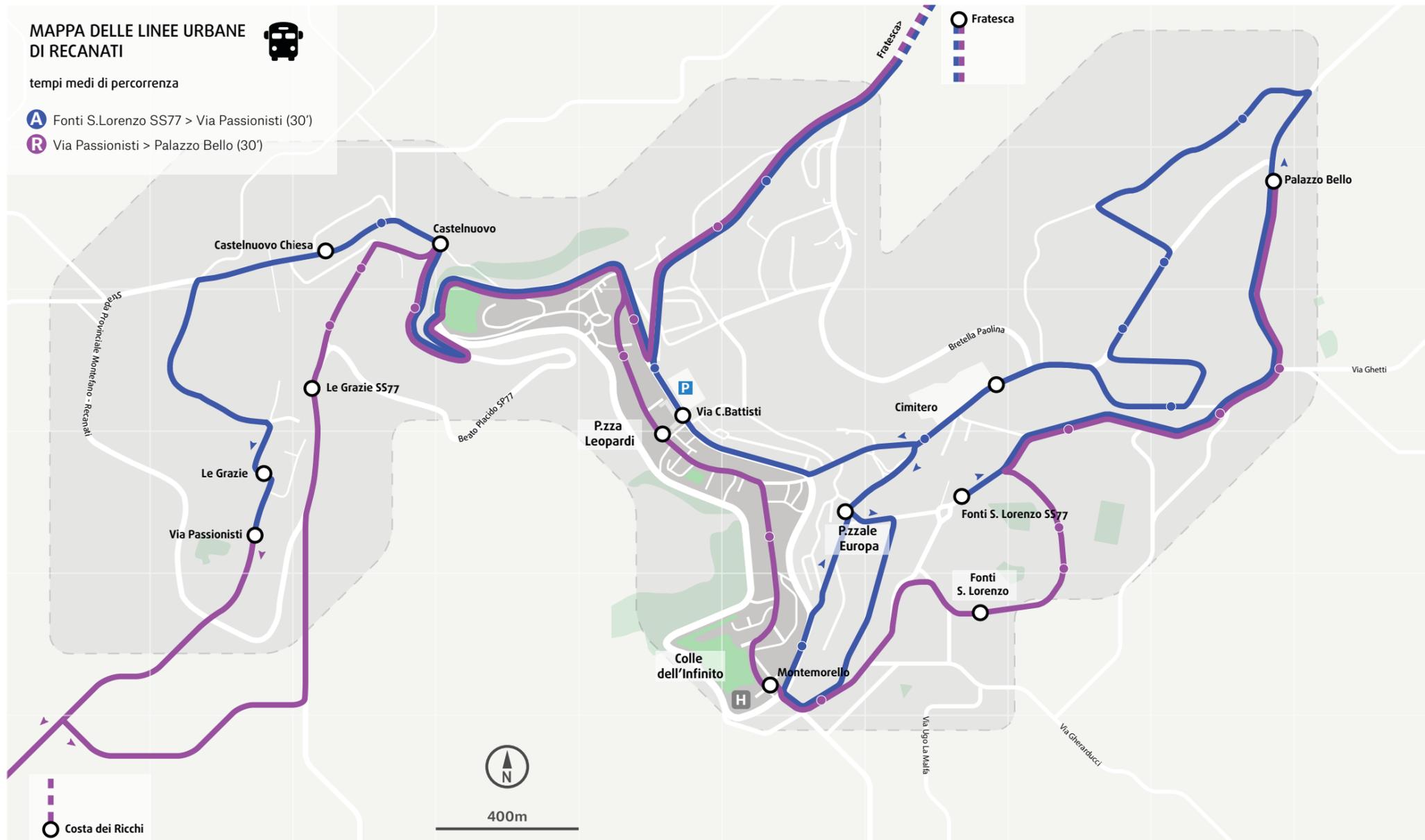
Cimitero (intermedia)



Porta Cerasa (extraurbano)



Le Grazie (scuola)



Taxi sociale

ANALISI DEL SERVIZIO DI
TRASPORTO SOCIALE A
CHIAMATA RECANATESE

Locale ³ / Intervista ⁶ /

Comunicazione ⁸ / Orari ¹⁰ / Mappe ¹²



“Si prenota come un taxi ma costa come un autobus, trasporta più passeggeri ma è comodo come una vettura privata. Non richiede attese alla fermata e non fa viaggi a vuoto, è flessibile, veloce ed economico. Il trasporto a chiamata, o a domanda, è a metà tra il trasporto pubblico tradizionale e il taxi”.

Nuove frontiere per il trasporto pubblico , Federmobilità

Locale



Progetti pilota come il progetto “Twist” finanziato con fondi europei in collaborazione con la regione Marche hanno permesso lo sviluppo di questo servizio. Nelle Marche l’area di sperimentazione è stata quella dell’alto maceratese, delle comunità montane di Camerino, San Ginesio e San Severino. Qui per 17 comuni e circa 32 mila abitanti, sono stati impiegati dalla Contram cinque bus di cui uno a metano, in collegamento a zone impervie e non servite dal normale servizio di trasporto pubblico. In sviluppo anche in altri comuni di tutte le provincie marchigiane

TRASPORTO SOCIALE A CHIAMATA

Estratto della comunicazione del Sindaco di Recanati alle famiglie

? Che cos'è?

Il Trasporto Sociale a Chiamata nasce per rispondere in modo più puntuale alle richieste di trasporto dei singoli utenti che hanno bisogno di questo servizio, durante il fine settimana (a partire dal Sabato pomeriggio) e nelle festività: le corse, infatti, vengono attivate solo su richiesta degli interessati che potranno pertanto prenotare il trasporto verso i diversi punti di fermata prestabiliti all'interno del circuito urbano, in diverse fasce orarie. Il Trasporto Sociale a Chiamata integra infatti l'attuale trasporto urbano realizzato in collaborazione con l'associazione Croce Gialla di Recanati che mette a disposizione propri mezzi e personale.

👤 A chi si rivolge?

Il Trasporto Sociale a Chiamata è rivolto ad anziani soli, disabili, persone sole assistite dal volontariato, persone seguite dai servizi sociali ed inoltre a tutti coloro che, impossibilitati ad utilizzare mezzi propri, durante il fine settimana (a partire dal Sabato pomeriggio) e nei giorni festivi hanno bisogno di spostarsi all'interno del territorio recanatese.

🚗 Come funziona?

Il Trasporto Sociale a Chiamata potrà essere attivato secondo la seguente modalità:

#1 sarà sufficiente contattare l'Ufficio Relazioni con il Pubblico (URP) e prenotare il viaggio entro il Venerdì (per i viaggi da effettuarsi il Sabato pomeriggio) ed entro il sabato mattina o il giorno prefestivo (per i viaggi da effettuarsi la domenica o nella festività);

#2 al momento della prenotazione dovrà essere indicato il punto di raccolta in cui si intende salire, la fascia oraria in cui si preferisce effettuare il viaggio ed il giorno richiesto.

💰 Costo e acquisto biglietto

Il costo del biglietto rimane invariato rispetto a quello utilizzato per l'attuale trasporto urbano (€1,00 a tratta) e potrà essere acquistato precedentemente al viaggio: al momento dell'effettuazione della corsa verrà consegnato all'autista.

I biglietti possono essere acquistati secondo necessità: valgono per ogni corsa nel fine settimana e festivi e non hanno scadenza.

Interviste

Pamela, assistente sociale del Comune

Per quale motivo si è scelto di attivare questo servizio?

Il servizio è nato per integrare il trasporto pubblico urbano.

Come mai si è scelto di attivarlo soltanto nel weekend?

Ci si è accorti che durante il weekend erano sempre le stesse persone ad usufruire del trasporto pubblico, soprattutto per come è strutturato ora il servizio risente molto dell'organizzazione scolastica. Il Comune spendeva un buon importo mensile e perciò si è scelto di attivare questo tipo di trasporto molto più flessibile.

C'è richiesta di corse? Dalla periferia ci sono domande?

A dire il vero sono poche le persone che usufruiscono di questo servizio, molto spesso sempre le stesse, credo per motivi di abitudine. Dalla periferia si è ancora timorosi e si preferisce utilizzare l'auto privata.

Visto che sono le stesse associazioni che si occupano del trasporto dei diversamente abili, ci si chiede se questo servizio è rivolto solo a loro o a tutta la cittadinanza, pensa sia un deterrente?

Certamente è rivolto a tutti. Il fatto che sia svolto dalla Croce Gialla è solo per comodità e disponibilità di mezzi anche attrezzati per i diversamente abili. Credo che alcuni facciano un po' di confusione.



Comunicazione

Il servizio è stato avviato il 20/10/2012 e ne è stata data comunicazione a tutte le famiglie di Recanati pubblicandone l' informativa nel giornalino dell'Amministrazione Comunale che viene inviato a domicilio e mediante comunicati stampa.

L'ufficio che si occupa di gestire le prenotazioni e info è l'Ufficio Relazioni con il Pubblico (URP).

Un redesign (pagg. 10-15) adattabile anche ai contenuti digitali vuole rendere più chiaro ed accessibile il servizio, in sintonia con "Ecosistema Urbano".

Ufficio Relazioni con il Pubblico

Loggiato comunale, Piazza Leopardi

43° 24' 13.176" N 13° 32' 55.428" E

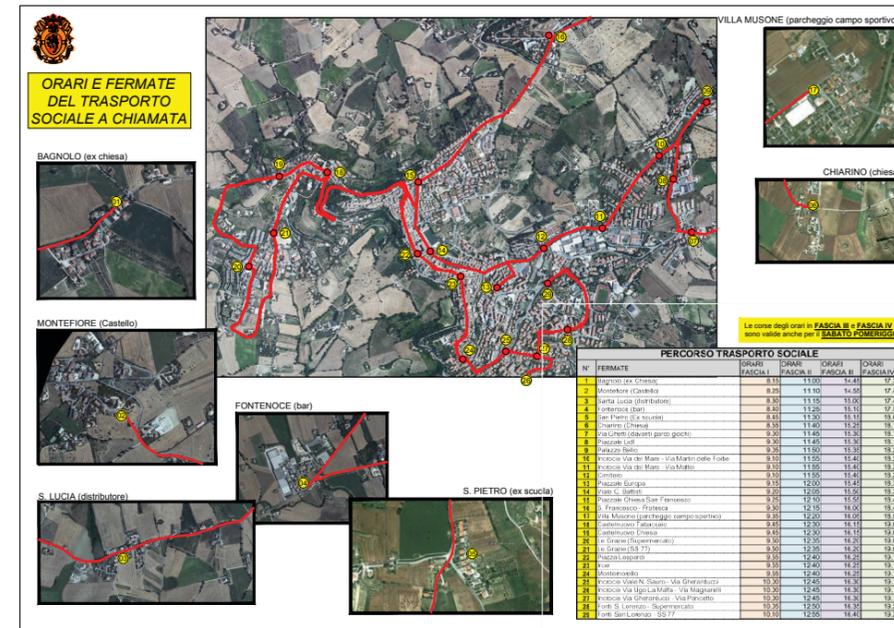
🕒 Apertura: Lun - Ven 10.00 -14.00

Giovedì Pomeriggio 16.00 - 18.30

Sabato Mattina 9.00-13.00

Info: 071 75 87 303

protocollo@comune.recanati.mc.it





TRASPORTO SOCIALE A CHIAMATA

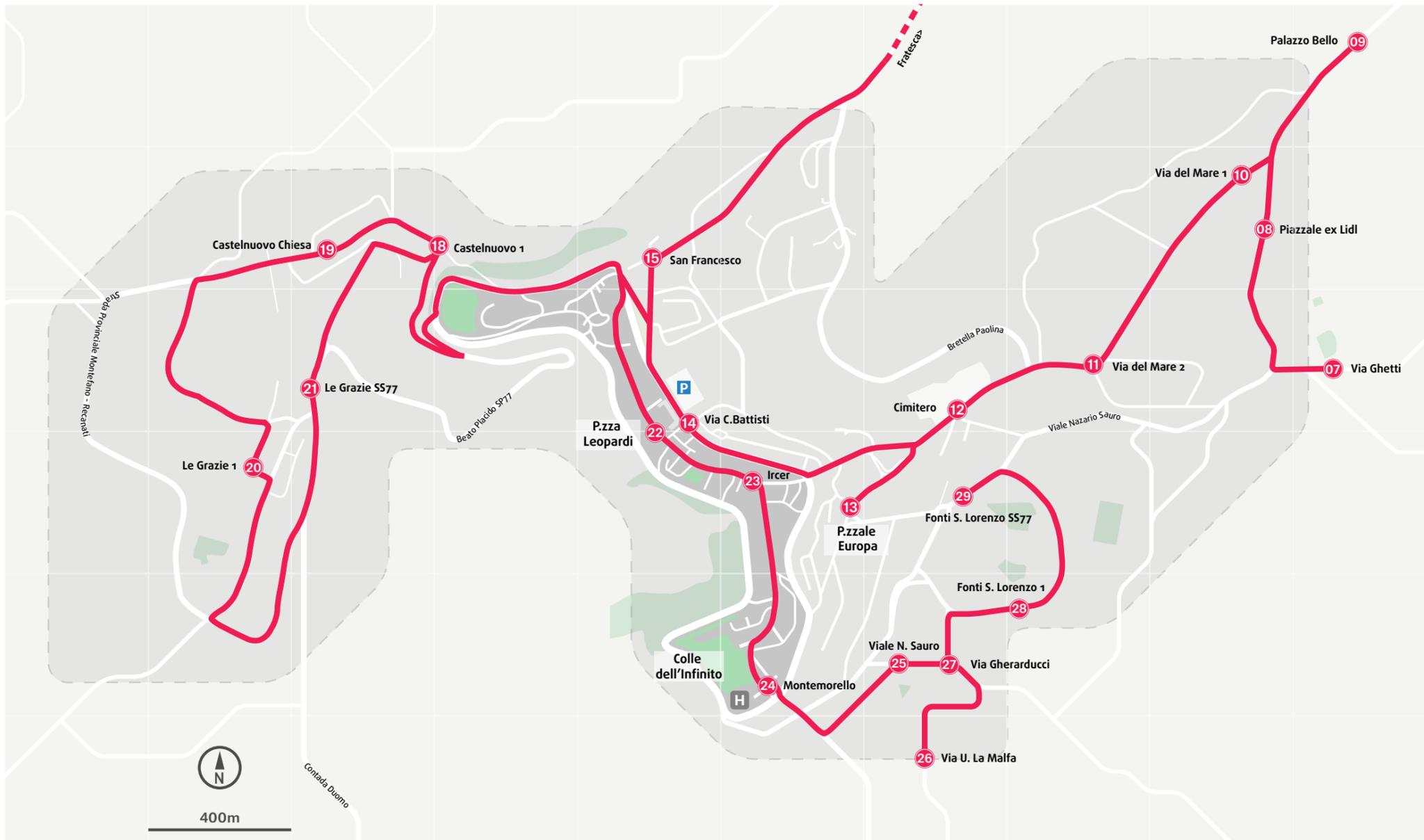
(SOLO FESTIVI E SABATO POMERIGGIO)

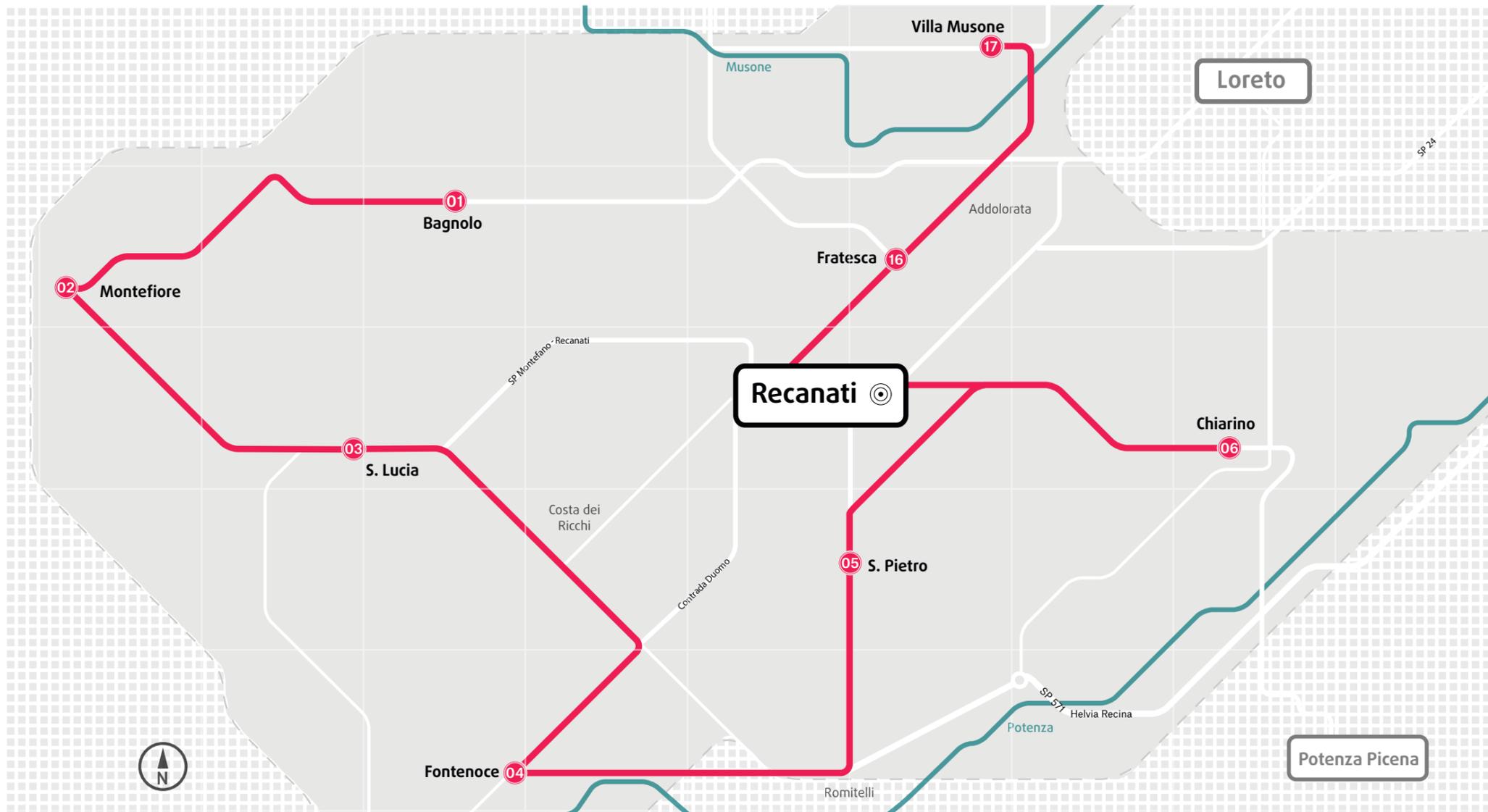


FERMATE

	Fascia 1	Fascia 2	Fascia 3	Fascia 4		Fascia 1	Fascia 2	Fascia 3	Fascia 4
01 Bagnolo (ex Chiesa)	8.15	11.00	14.45	17.30	15 S. Francesco (Chiesa)	9.25	12.10	15.55	18.40
02 Montefiore (castello)	8.25	11.10	14.55	17.40	16 Fratesca	9.30	12.15	16.00	18.45
03 S. Lucia (distributore)	8.30	11.15	15.00	17.45	17 Villa Musone	9.35	12.20	16.05	18.50
04 Fontenoce (bar)	8.40	11.25	15.10	17.55	18 Castelnuovo (tabacchi)	9.45	12.30	16.15	19.00
05 S. Pietro (ex scuola)	8.45	11.30	15.15	18.00	19 Castelnuovo (Chiesa)	9.46	12.31	16.16	19.01
06 Chiarino (Chiesa)	8.55	11.40	15.25	18.10	20 Le Grazie (supermarket)	9.50	12.35	16.20	19.05
07 Via Ghetti (parco)	9.00	11.45	15.30	18.15	21 Le Grazie (SS77)	9.51	12.36	16.21	19.06
08 Piazzale ex Lidl	9.01	11.46	15.31	18.16	22 Piazza Leopardi	9.55	12.40	16.25	19.10
09 Palazzo Bello	9.05	11.50	15.35	18.20	23 Ircer	9.56	12.41	16.26	19.11
10 Via del Mare 1	9.10	11.55	15.40	18.25	24 Montemorello	9.57	12.42	16.27	19.12
11 Via del Mare 2	9.10	11.55	15.40	18.25	25 Via Nazario Sauro	10.00	12.45	16.30	19.15
12 Cimitero	9.11	11.56	15.41	18.26	26 Via Ugo La Malfa	10.01	12.46	16.31	19.16
13 Piazzale Europa	9.15	12.00	15.45	18.30	27 Via Gherarducci	10.02	12.47	16.32	19.17
14 Viale C. Battisti	9.20	12.05	15.50	18.35	28 Fonti S. Lorenzo	10.05	12.50	16.35	19.20
					29 Fonti S. Lorenzo (SS77)	10.10	12.55	16.40	19.25

Le corse degli orari in Fascia 3 e Fascia 4 sono valide anche per il Sabato pomeriggio





Percorsi ciclabili

ANALISI DEI PERCORSI CICLABILI
NEL TERRITORIO DI RECANATI

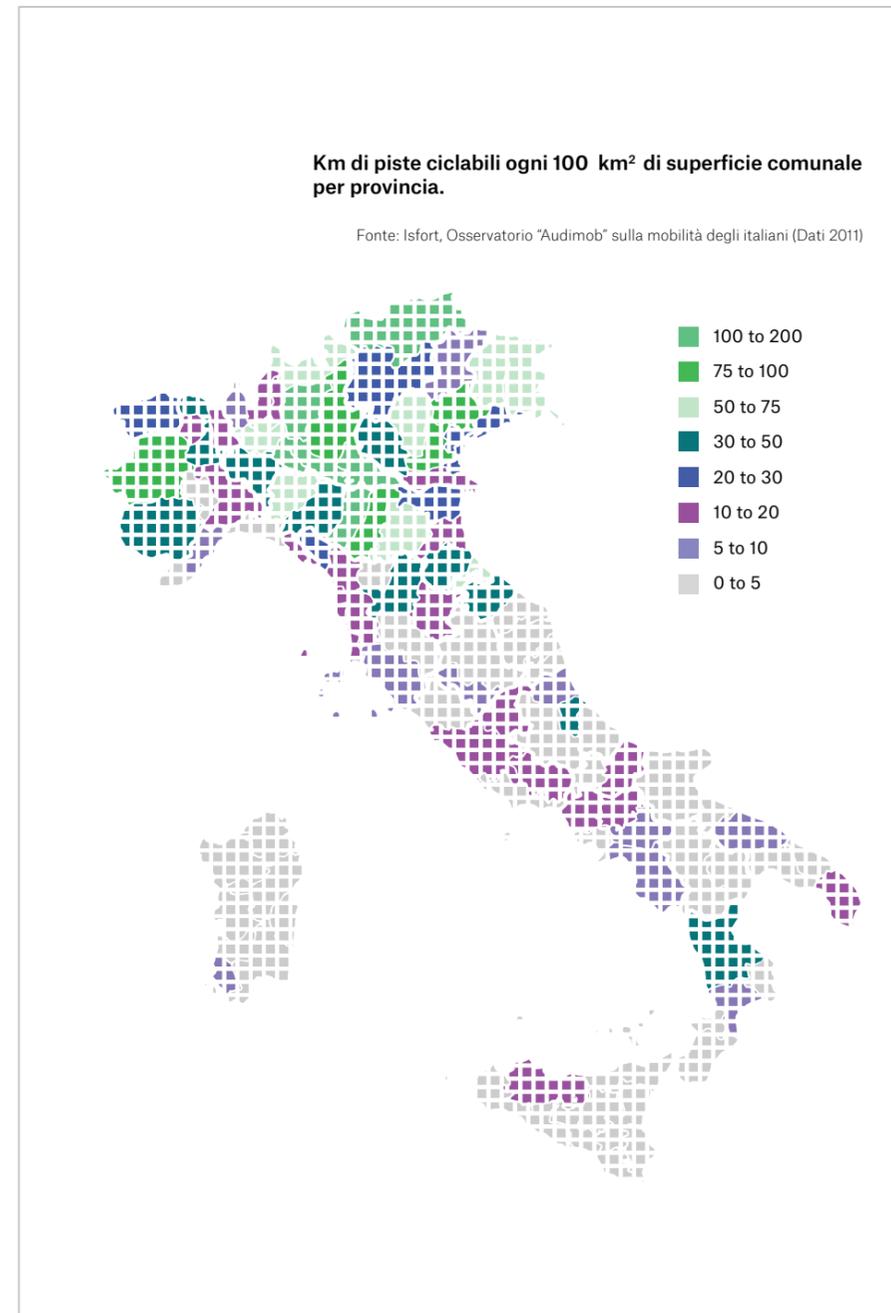
Introduzione² / Locale³ /

Numeri⁸ / Mappa¹⁰ / Percorsi¹¹



“In Europa, il 30% dei tragitti effettuati in automobile coprono distanze di meno di 3 km e il 50% è inferiore a 5 km”

Parlamento europeo, commissione per i trasporti e il turismo

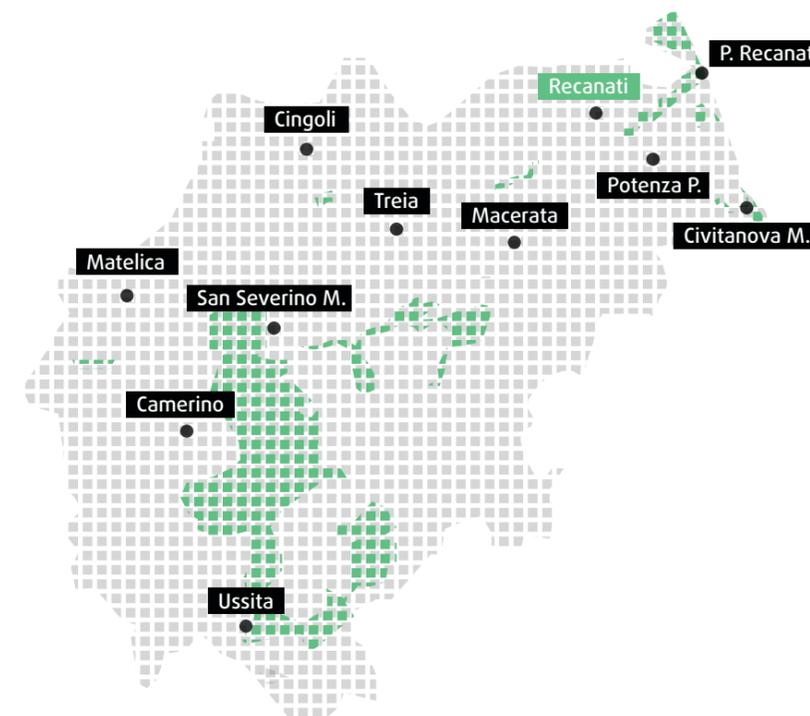


Ciclabilità Regionale

Alla Regione è affidato il compito di redigere il piano di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati, sulla base dei progetti presentati dai Comuni, limitatamente alla viabilità comunale, dalle Province con riguardo alla mobilità provinciale e al collegamento fra centri appartenenti a diversi Comuni.

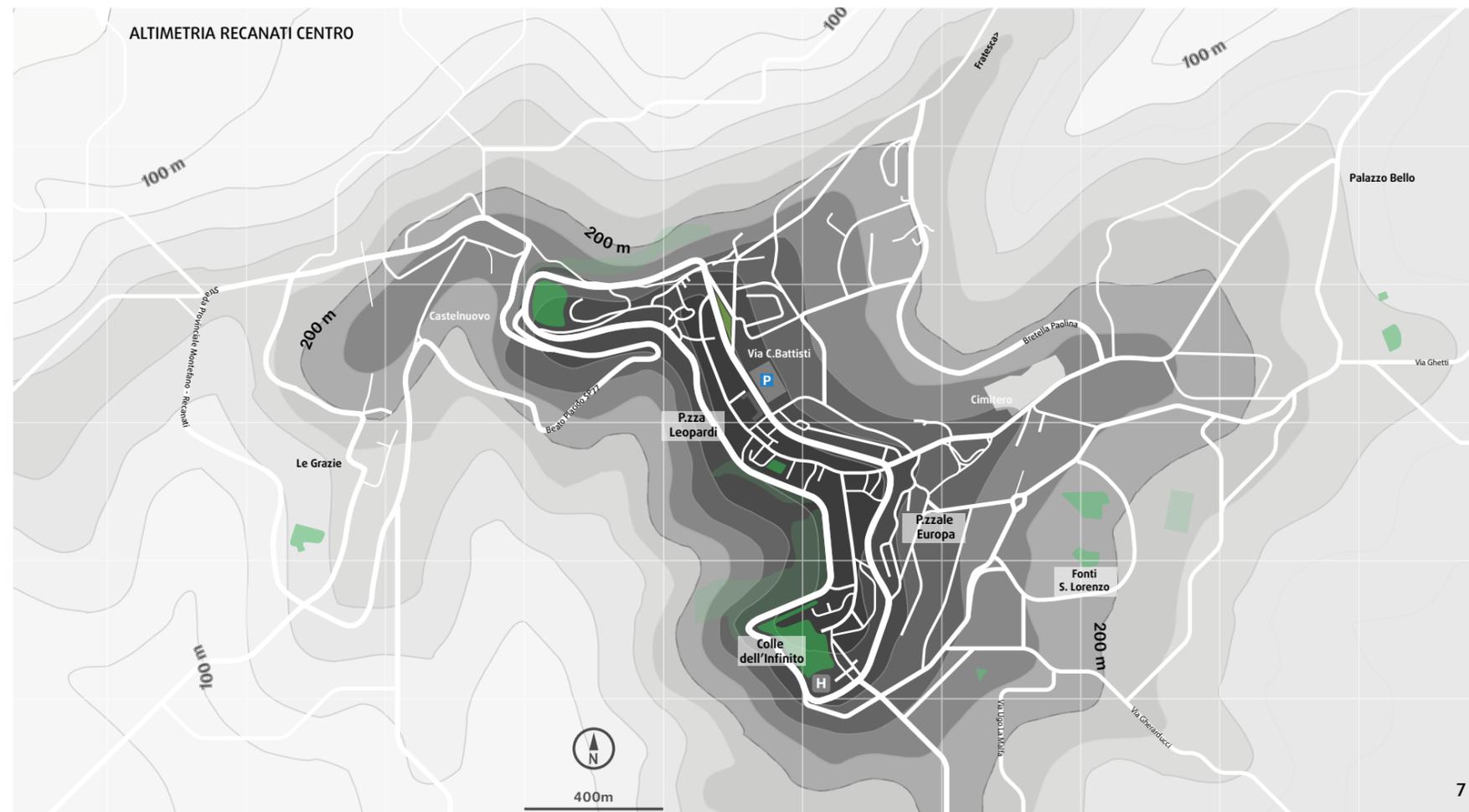
La normativa di riferimento per la regione marche fa a capo alla legge regionale n.38 del 13 dicembre 2012, «Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica». La regione provvede attraverso programmi attuativi di intervento e di finanziamento in favore dei comuni dotati di piani comunali per la mobilità ciclistica. Sono finanziabili interventi per realizzare piste ciclabili, itinerari turistici, realizzazione di sottopassi o sovrappassi, realizzazione di parcheggi attrezzati, installazione di segnaletica.

Principali zone ciclabili in provincia di Macerata



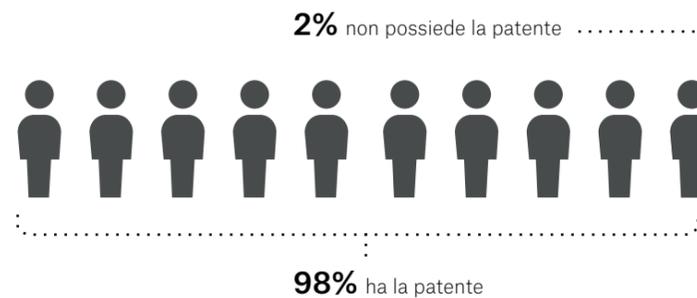
Paesaggio collinare

Uno dei maggiori ostacoli allo sviluppo di una vera e propria mobilità ciclabile in provincia di Macerata come nel comune di Recanati, è rappresentato dalla morfologia collinare del territorio e dalle sue pendenze.



Casa - Lavoro

Gli spostamenti casa- lavoro rappresentano una delle maggiori voci riguardanti la mobilità urbana. La Provincia di Macerata ha realizzato un' indagine su questo tema a livello locale. Riportiamo alcune statistiche riguardanti l'uso della bicicletta da parte dei dipendenti di una grande aziende recanatese.



Caratteristiche dello spostamento medio



Possibilità di utilizzo della bicicletta

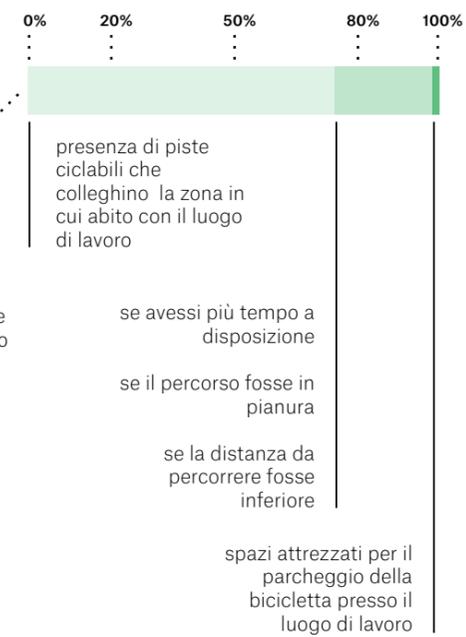
69% non userebbe comunque la bicicletta



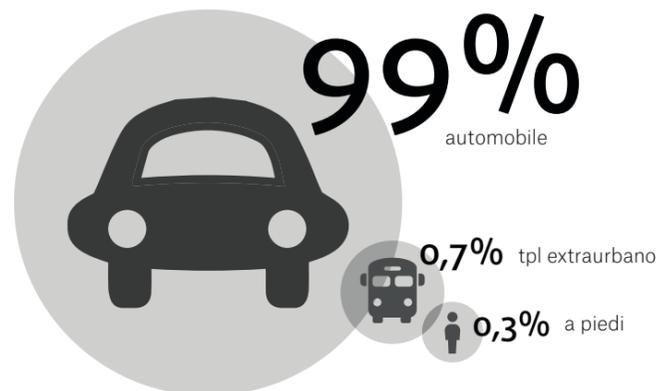
24% userebbe la bicicletta sotto condizioni

17% n.d.

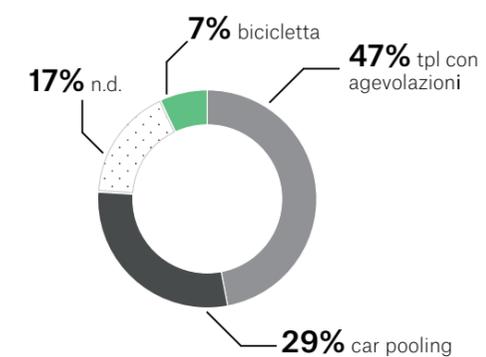
2,5% non dispone di mezzo proprio

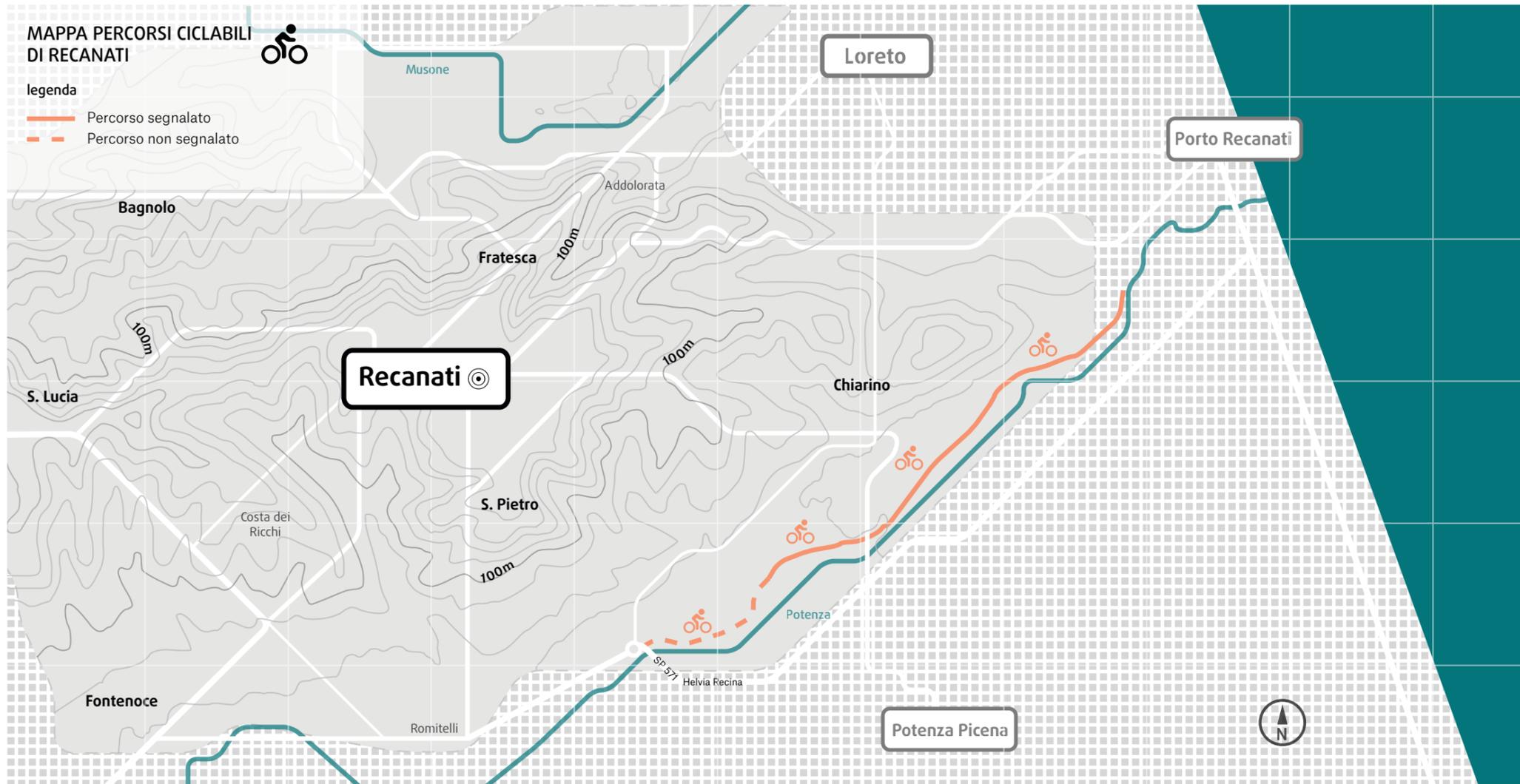


Caratteristiche dello spostamento medio



Scelta delle soluzioni





Percorsi

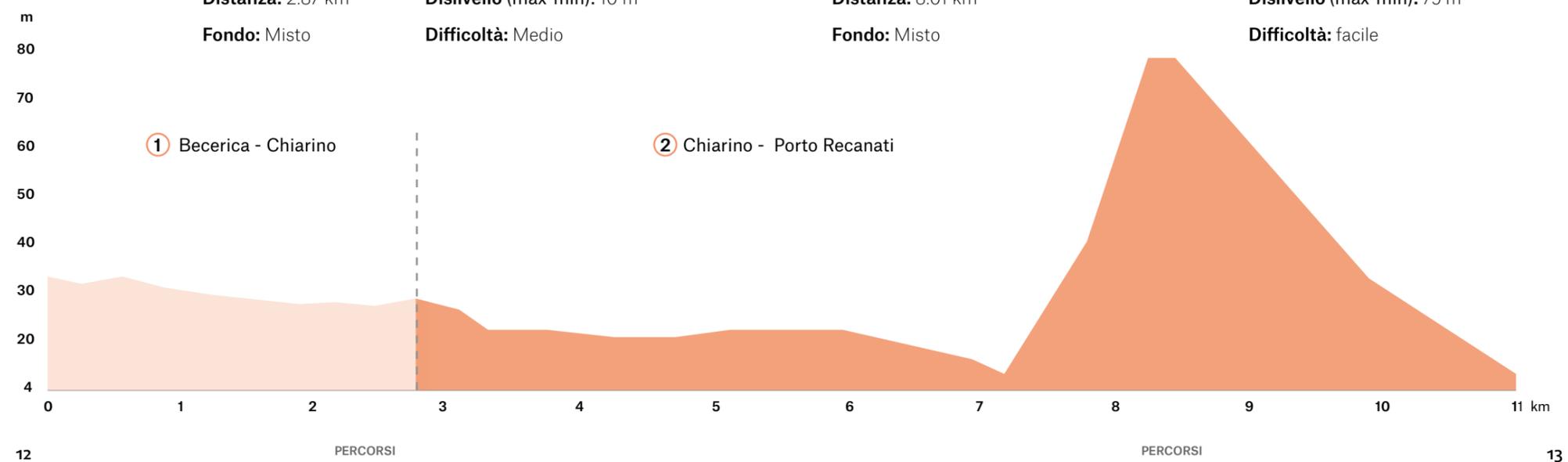
Nel comune di Recanati i percorsi ciclabili sono esclusivamente di tipo ciclabile/pedonale o all'interno di aree verdi. Il principale è il tratto adiacente gli argini del fiume Potenza (Chiarino- Porto Recanati). Si cita anche il suo prolungamento naturale (Chiarino - Becerica) anche se non segnalato.

① La strada è in terra battuta ed adatta agli amanti della mountain bike, ci sono diverse difficoltà lungo il percorso sullo sterrato, e si parte dal ponte sul fiume Potenza (zona industriale) per arrivare in zona Chiarino, all'altro ponte sul fiume Potenza.

Tipo: Sentiero
Durata (15km/h): 11 min
Distanza: 2.87 km
Fondo: Misto
Pendenza media: 0,3 %
Pendenza max: 2 %
Dislivello (max-min): 10 m
Difficoltà: Medio

② Costeggia gli argini del fiume Potenza dove si trova una lussureggiante vegetazione e l'ombra portata dagli alberi. Questa parte è ottima per passeggiate e fare footing, nonché per biciclette e mtb. Si inizia dal ponte in località Chiarino fino ad arrivare nei pressi di Porto Recanati (zona industriale) e poi continuando, arrivare al mare.

Tipo: Ciclopedonale
Durata (15km/h): 32min
Distanza: 8.01 km
Fondo: Misto
Pendenza media: 1,2 %
Pendenza max: 15 %
Dislivello (max-min): 79 m
Difficoltà: facile





Immagini
Stato attuale del percorso
ciclabile
Recanati - Porto Recanati



Percorsi accessibili

ANALISI DEI PERCORSI ACCESSIBILI
AI DIVERSAMENTE ABILI NEL
TERRITORIO DI RECANATI

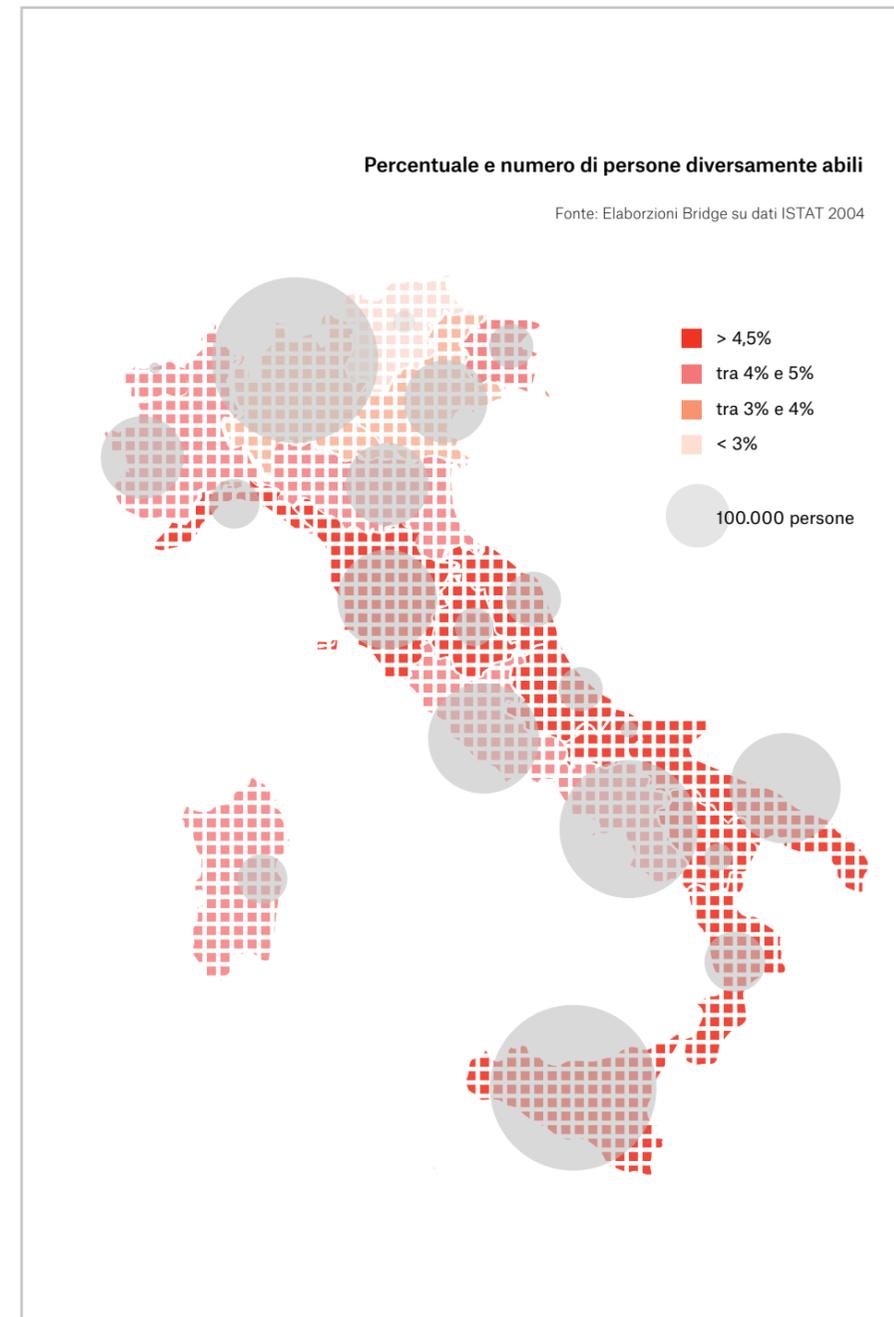
Introduzione² / Quadro normativo³ /

Locale⁵ / Percorsi⁹



“Ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di chi ha una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea; ostacoli che limitano o impediscono la comoda e sicura utilizzazione di spazi e attrezzature; mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettano l’orientamento e l’identificazione delle fonti di pericolo, in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i non udenti”.

Definizione di barriera architettonica , art 1 D.P.R. n. 503/1996



Quadro normativo

La legislazione europea e nazionale vigente contempla diverse norme che mirano ad agevolare la mobilità delle persone disabili, usufruendo dei servizi di trasporto collettivo alle stesse condizioni degli altri cittadini.

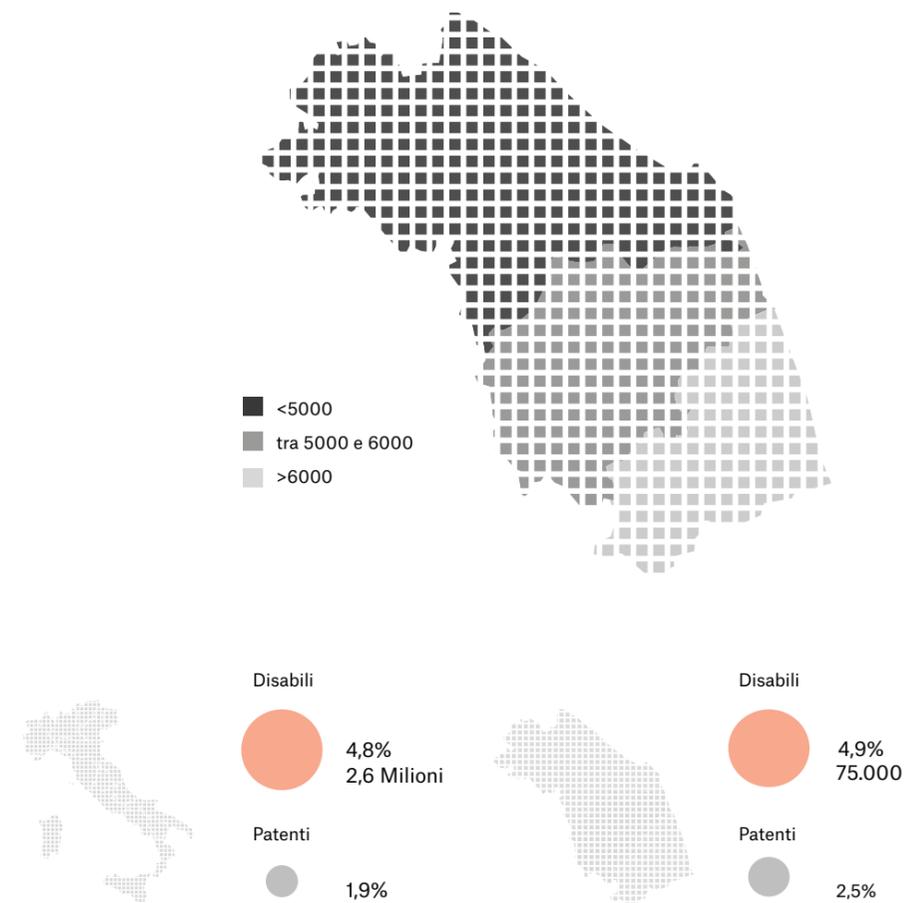
A livello nazionale vi sono la Legge n. 104/1992 "Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate", e tra le norme volte a garantire l'accessibilità pubblica spicca il D.P.R. n. 503/1996 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici."

Secondo la Legge 104/1992 le Regioni sono tenute ad elaborare, nell'ambito dei Piani Regionali di Trasporto e dei Piani di adeguamento delle infrastrutture urbane, i Piani di mobilità delle persone handicappate da attuare anche mediante la conclusione di accordi di programma (Legge n. 142/1990)". I piani predisposti dalle Regioni devono essere coordinati con quelli previsti dai singoli Comuni o Province.

Locale

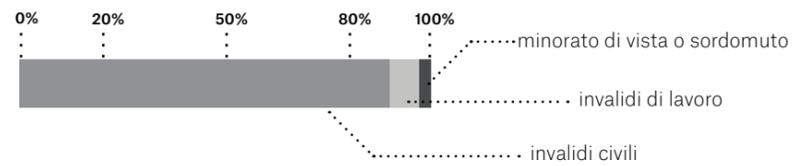
Patenti speciali in vigore nelle marche

Fonte: Elaborazioni Bridge su dati ISTAT 2006



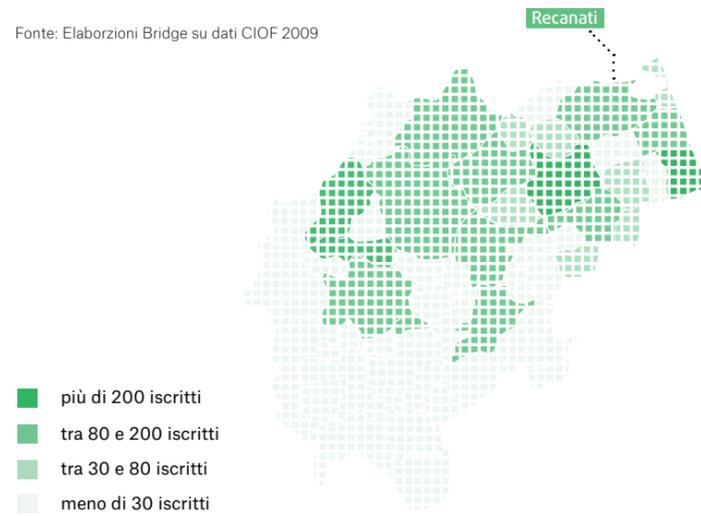
Casa - Lavoro (Provincia)

2531 disabili iscritti alle liste di collocamento **0,8%** disabili iscritti alle liste di collocamento



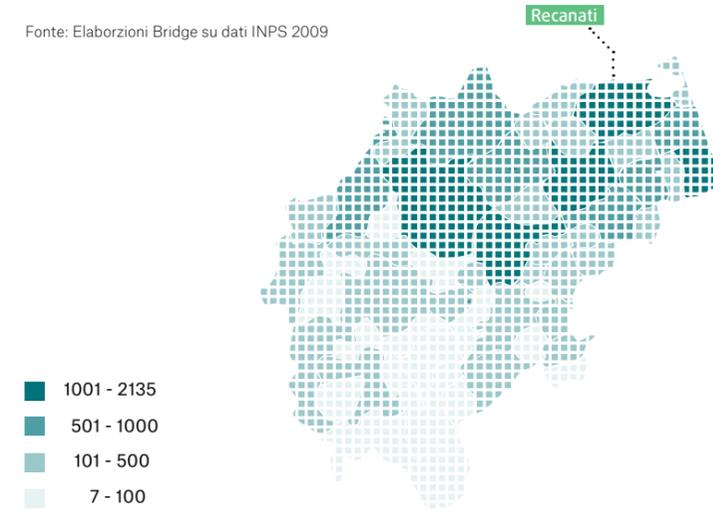
Numero di iscritti al Ciof (Centro per l'Impiego, l'Orientamento e la Formazione)

Fonte: Elaborazioni Bridge su dati CIOF 2009



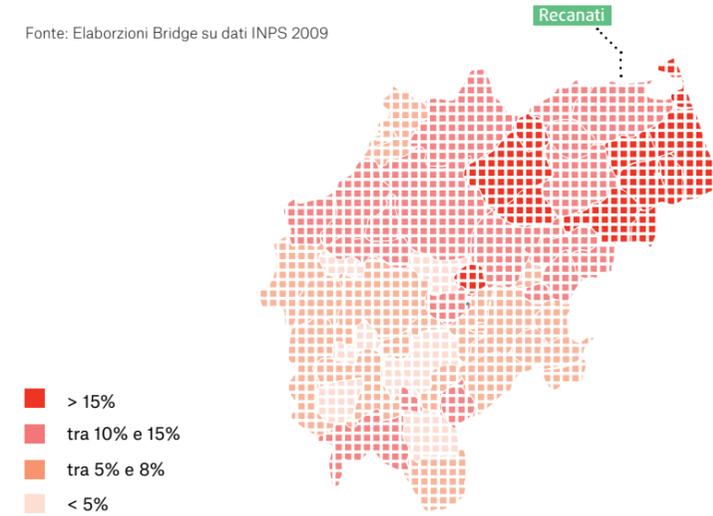
Numero pensioni di invalidità e inabilità erogate dall'INPS

Fonte: Elaborazioni Bridge su dati INPS 2009



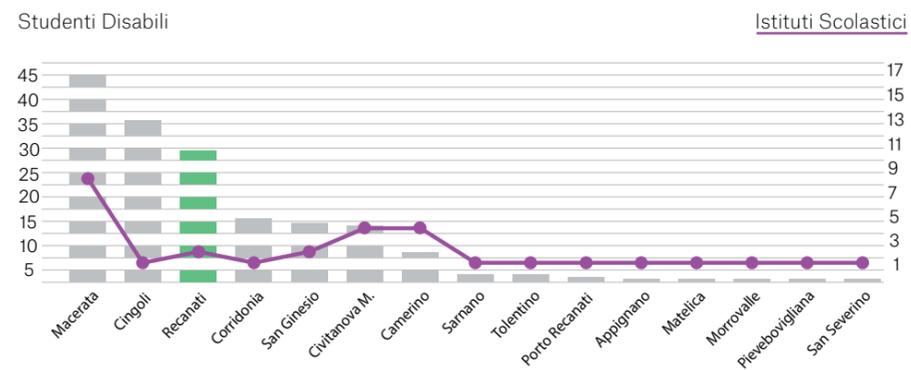
Percentuale pensioni di invalidità e inabilità a soggetti tra i 20 e i 65 anni

Fonte: Elaborazioni Bridge su dati INPS 2009



Dislocazione dei poli scolastici e numero di studenti disabili iscritti

Fonte: Elaborzioni Bridge su dati MIUR 2009

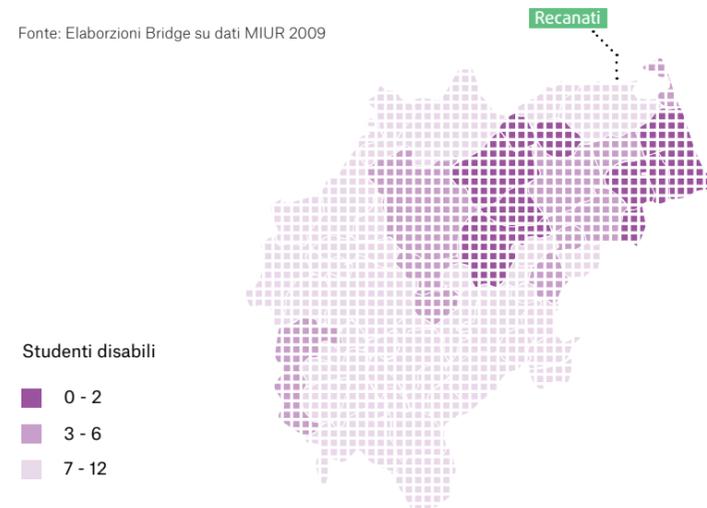


Percorsi

Per quel che riguarda i percorsi accessibili a Recanati vengono prese in considerazione i trasporti pubblici (TPL approfondito nell'apposito opuscolo), i trasporti operati da associazioni no-profit, ascensori e soste autorizzate per auto private. Particolare attenzione viene posta all' area del centro come area di maggior attrazione e disponibilità di servizi.

Studenti disabili residenti nei comuni della Provincia

Fonte: Elaborzioni Bridge su dati MIUR 2009

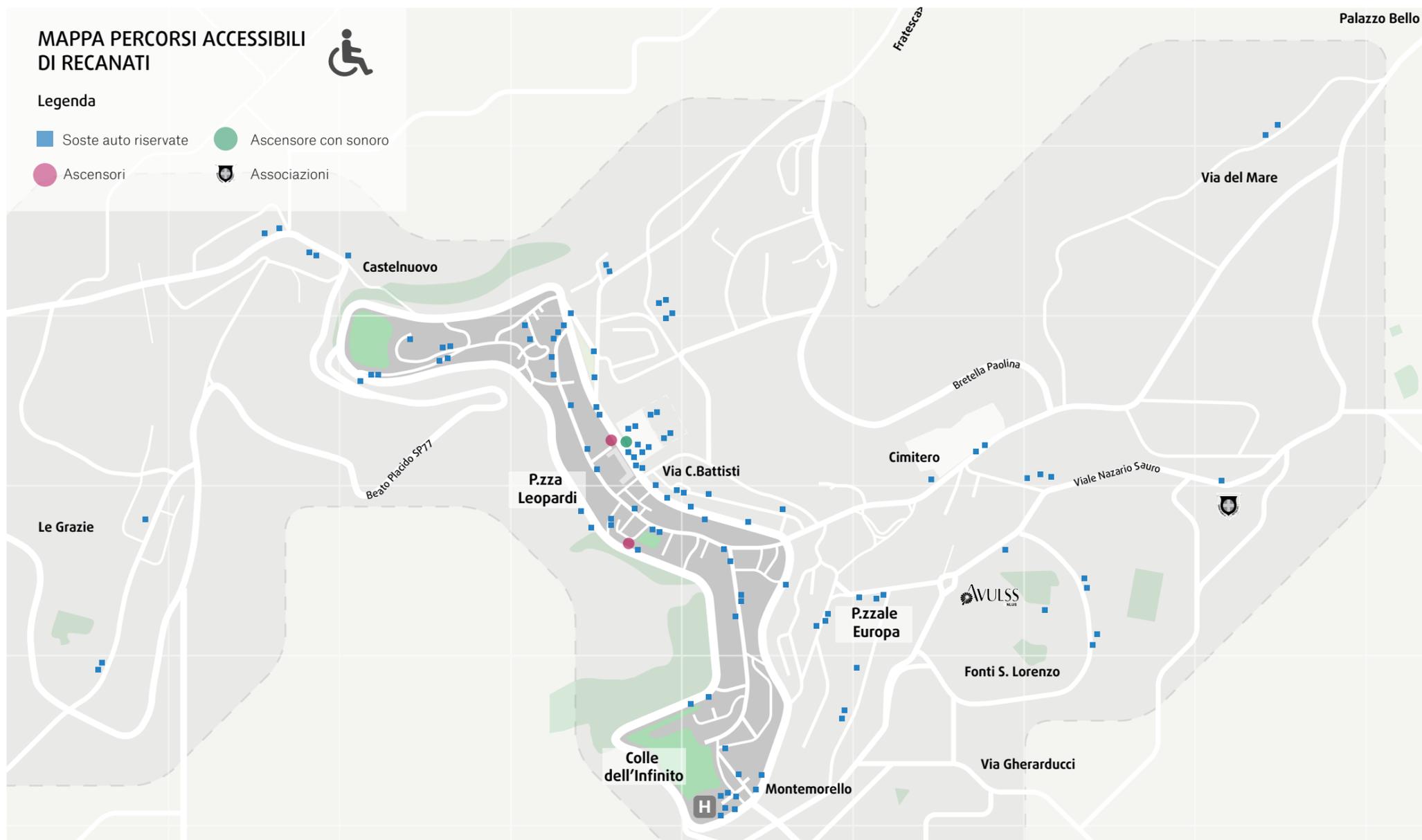


MAPPA PERCORSI ACCESSIBILI DI RECANATI



Legenda

- Soste auto riservate
- Ascensore con sonoro
- Ascensori
- Associazioni



Trasporti



2 di 3 dei mezzi utilizzati per il trasporto urbano risulta accessibile.



Parte posteriore autobus ribassata.



Scivolo a comando manuale ribassata.

Le fermate sono sostanzialmente non accessibili (vedi TPL) per i requisiti di accessibilità : assenza di gradini, ampiezza delle banchine, altezza della banchina compatibile con l'ingresso dei veicoli, percorsi tattili, sedili e punti di appoggio, copertura. Ulteriori interventi, necessari per l'adeguamento di una fermata e spesso trascurati, sono la rimozione di tutti quegli impedimenti che riducono lo spazio per il transito dei pedoni a meno di 90 cm (segnali stradali, lampioni, cassonetti e cestini per rifiuti, panchine, vasi...), la riparazione della pavimentazione usurata (spaccature, tombini sporgenti o incavati rispetto al piano...). Nonchè chiara segnalazione delle corse accessibili negli orari.

In convenzione con il Comune di Recanati sono due le associazioni no-profit che forniscono un servizio di trasporti quotidiani a favore di soggetti disabili e inabili, sia per attività programmate (trasporto scolastico, sedi di lavoro, e/o tirocinio, frequenza centri riabilitativi) sia prenotate in base al bisogno (cicli di terapie, visite mediche specialistiche). La Croce Gialla inoltre si occupa anche del trasporto festivo a chiamata (vedi opuscolo Taxi Sociale)



Associazione AVULSS di Recanati

Via Vinciguerra, 43

43° 24' 03" N, 13° 33' 35" E

Info: 071 75 73 675

avulssonlusrecanati@gmail.com



Croce Gialla Recanati

Via Nazario Sauro 40/b

43° 24' 03" N, 13° 33' 35" E

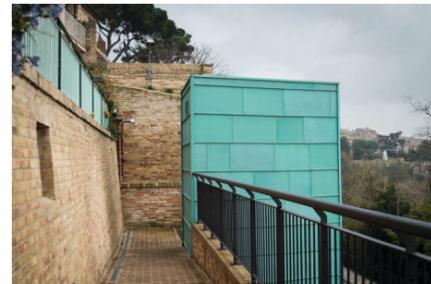
Info: 071 75 74 268

www.crocegiallarecanati.it



< Ascensore CentroCittà

Collega il parcheggio a due piani con Viale Battisti, zona sottostante il Municipio. Dotato all'interno di avviso sonoro e maniglie di sostegno. Aperto h24



Ascensore Porta Cerasa >

Collega il capolinea degli autobus turistici ed extraurbani con il centro storico all'interno delle mura medievali. Aperto dalle ore 7.00 alle 20.00



< Ascensore Municipio

Collega Viale Battisti con il Municipio in Piazza Leopardi. Fa parte della struttura del Municipio ed è perciò fruibile soltanto negli orari di ufficio.



< Soste auto riservate

Sono 38 gli stalli riservati all'interno del centro storico in particolare modo concentrati sui parcheggi turistici, scuole, studi medici, casa di riposo e ufficio postale. Sono poi presenti altri nei punti più popolosi della città.

03/

CONSUMI CRITICI

Alla Spina
Casa dell'acqua
Distributore latte
Distributore detersivi
Associazioni sensibili
Commercio solidale

Alla spina



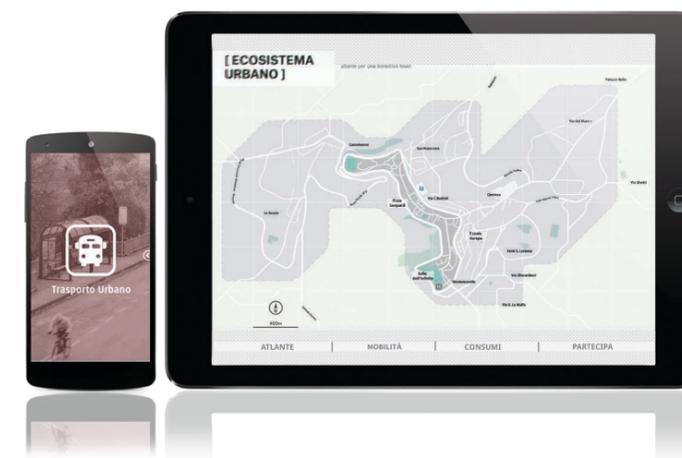


04/ PARTECIPAZIONE

Contenuti digitali
Sul territorio
Sviluppi

CONTENUTI DIGITALI

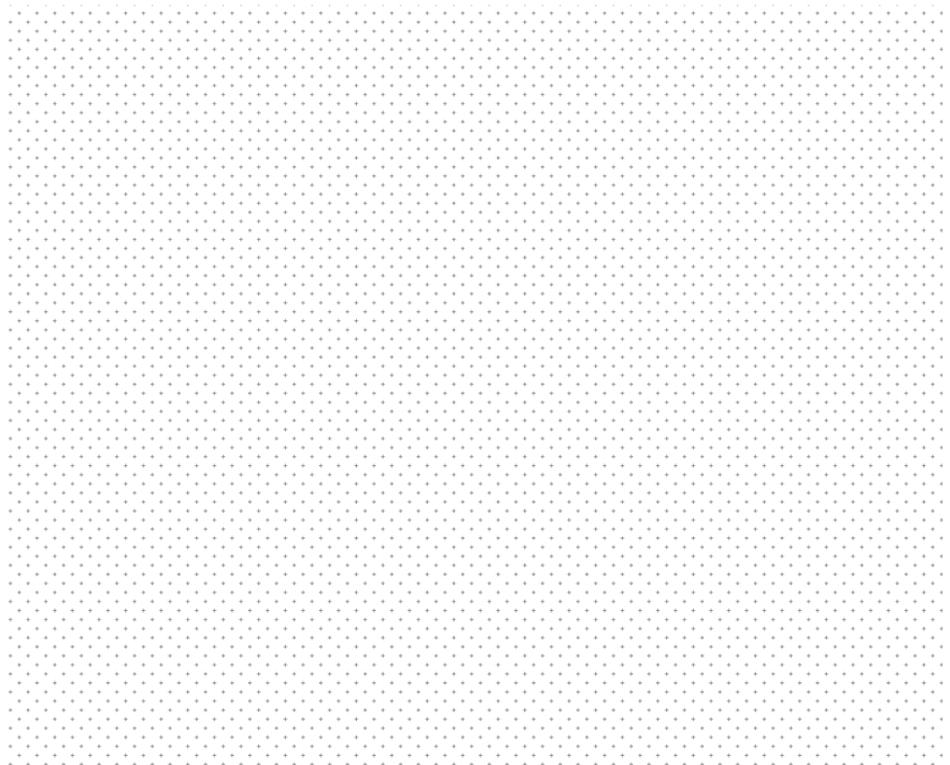
04. PARTECIPAZIONE



APPLICAZIONE

Sarà possibile scaricare tramite Apple Store e Google Play la versione digitale per tablet e smartphone. È la parte più informativa ed interattiva per l'utente. Sarà possibile consultare tutte le informazioni necessarie quali mappe geolocalizzate, orari, informazioni. Oltre che servizi di prenotazione come nel taxi sociale o segnalazione di mancanze come nel caso della sezione dedicata ai percorsi accessibili. Inoltre nella sezione "Partecipazione" si potranno inviare prooste attraverso "La tua mappa sostenibile di Recanati" e discutere di ogni opportunità attraverso il geoblog.

La tua mappa Sostenibile di Recanati
Your sustainable map of Recanati



PARTECIPA /
ATLANTE /
MOBILITÀ /
CONSUMI /
HOME



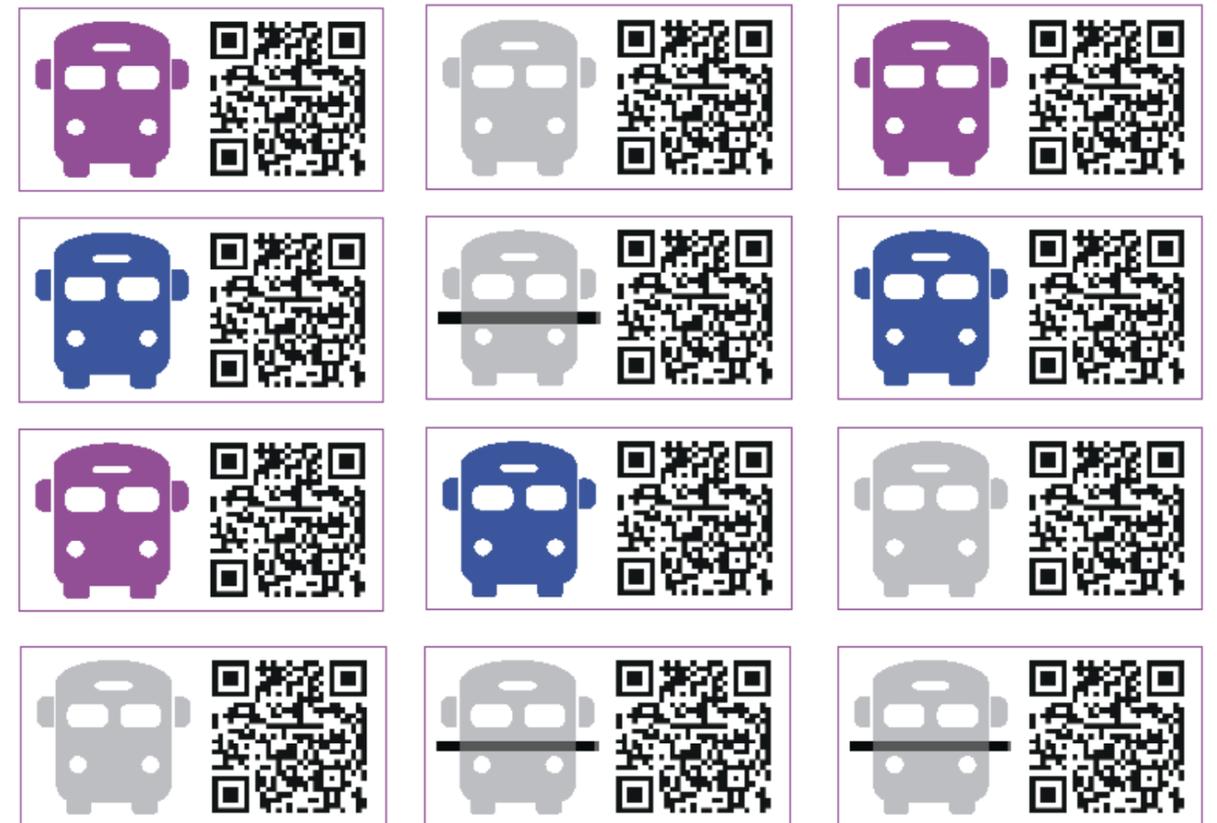
Nome / Name

.....
F M

Età / Age.....

SUL TERRITORIO

04. PARTECIPAZIONE



[ECOSISTEMA URBANO]

atlante per una transition town

ABSTRACT

La città può essere analizzata e progettata come un'architettura informativa. Leggere la città in questi termini permette di focalizzarsi sull'idea di città come elaboratore di informazioni, esaltandone la dimensione relazionale e dinamica. Attraverso varie fasi di analisi, ricerca, studio di modelli e sul campo si è arrivati a produrre quello che ho definito "Atlante urbano", un pack comunicativo che comprende una parte editoriale e una di layout digitale con caratteristiche volutamente open e metaprogettuali dove informatic design e cartografia rappresentano gli strumenti essenziali di identità visiva. Il tema preso in considerazione è per me centrale nel mondo della progettazione odierna, cioè lo sviluppo sostenibile. Inevitabilmente si è scelto di lavorare sul territorio e per il territorio, cercando di sviluppare una nuova modalità di racconto di spazi complessi come un ecosistema urbano e dar vita a nuovi processi di partecipazione attiva in ottica di città di transizione.

Torino Smart City | Riferimento progettuale 1

La Città di Torino si è candidata a divenire una "città intelligente", una città che, nel rispetto dell'ambiente, deve essere capace di produrre alta tecnologia, ridurre i consumi energetici degli edifici, promuovere trasporti puliti e migliorare in generale la qualità della vita dei suoi abitanti all'insegna delle basse emissioni di anidride carbonica. Sono state individuate 5 aree d'intervento per migliorare ed evidenziare l'"intelligenza smart" della Città, identificate grazie a un lavoro di progettazione rapido e condiviso che ha permesso di individuare soluzioni sostenibili e replicabili.

Transition Town Totnes | Riferimento progettuale 2

L'utilizzo della metafora progettuale della "mappa" o "guida" turistica, ha il preciso scopo di trasmettere la possibilità di vivere e visitare un luogo realmente esistente, e un modello di vita sostenibile, veramente praticabile.

Workshop Royal College of Art at ISIA Urbino

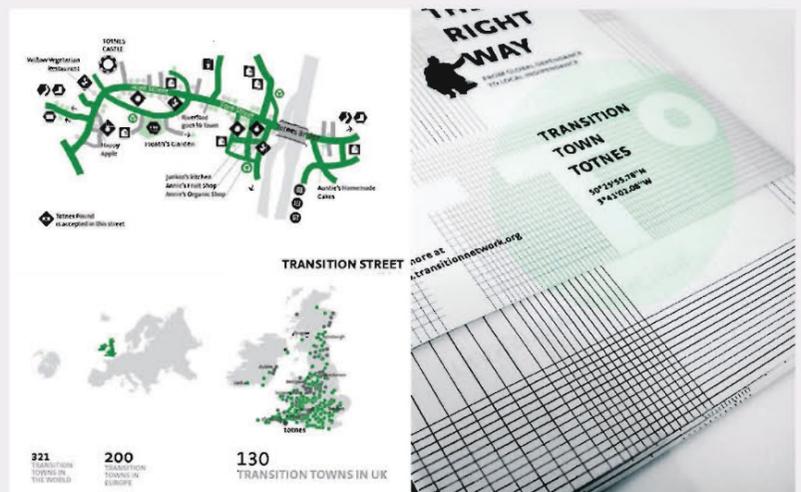
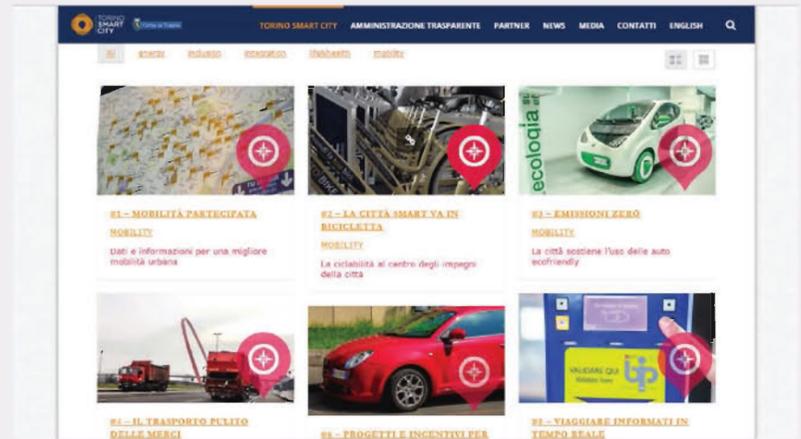
Atlas of public Urbino | Riferimento progettuale 3

Atlas of public Urbino è un progetto svolto all'ISIA Urbino durante un workshop tenuto da Joot Grootens nel 2013. Si tratta di un atlante che analizza lo spazio pubblico della città di Urbino sotto diverse tematiche. L'atlante considera diverse tematiche divise per capitoli: Appuntamento culturale, Modifica degli spazi sociali, Rumori pubblici, Le conversazioni, Interferenze, Aree di controllo, Scatta condivisi perseguita. Un atlante interpretato come spazio pubblico ma anche un libro inteso come strumento

Paul Mijksenaar, London Tube maps | Riferimento progettuale 4

Volendo migliorare la mappa, Paul Mijksenaar e i suoi studenti del Delft University of Technology hanno nel 1983 realizzato un cambiamento utile alla mappa della metropolitana di Londra di Harry Beck. Hanno rapportato la mappa della metropolitana con il mondo superiore e la topografia effettiva di Londra come punto di partenza.

FASE 01 | RICERCA



CONTESTO URBANO - RECANATI (MC)



[ECOSISTEMA URBANO]

ATLAS GROTESK / BOLD / MAIUSCOLO

[ECOSISTEMA URBANO] + [ECOSISTEMA URBANO]

C	34%	R	148	C	88%	R	5
M	73%	G	82	M	32%	G	117
Y	59%	B	82	Y	65%	B	110
K	19%	K	16%				

Metodo di fusione: Moltiplica
Opacità: 90%

Il logotipo è il sistema di identificazione base del progetto. Basato su caratteri tipografici e racchiuso nei due simboli [] che stanno a rappresentare l'inclusione di un ecosistema nello spazio della dimensione urbana. Nella versione base è rappresentato dai colori nei valori di quadricromia e RGB indicati. Colori che identificano anche le due categorie di servizi presi in esame. Il logotipo non può essere mai indicato e la sua riproduzione deve avvenire utilizzando unicamente supporti digitali.



Versioni in negativo

CRITERI

<p>DIMENSIONE</p> <p>Il numero di metri quadrati, ovvero l'area di sviluppo urbanistico, è un parametro che dipende dalle esigenze della comunità e dalle risorse disponibili. È un criterio che influenza la sostenibilità del progetto.</p>	<p>IMBALLAGGIO</p> <p>Il numero di abitanti per metro quadrato è un parametro che influenza la sostenibilità del progetto. È un criterio che influenza la sostenibilità del progetto.</p>
<p>PROVENIENZA</p> <p>Il numero di abitanti per metro quadrato è un parametro che influenza la sostenibilità del progetto. È un criterio che influenza la sostenibilità del progetto.</p>	<p>DURABILITÀ</p> <p>Il numero di abitanti per metro quadrato è un parametro che influenza la sostenibilità del progetto. È un criterio che influenza la sostenibilità del progetto.</p>
<p>CICLO DI VITA</p> <p>Il numero di abitanti per metro quadrato è un parametro che influenza la sostenibilità del progetto. È un criterio che influenza la sostenibilità del progetto.</p>	<p>CERTIFICAZIONI</p> <p>Il numero di abitanti per metro quadrato è un parametro che influenza la sostenibilità del progetto. È un criterio che influenza la sostenibilità del progetto.</p>

