



L'identità circolare della mobilità sostenibile nelle piccole realtà

Studio su Fabriano



Corso di Laurea Magistrale in Advanced Design
Anno Accademico 2020-2021
Dipartimento di Architettura
Alma Mater Studiorum Università di Bologna
Relatore: **Paolo Rava**
Candidata: **Sabah Oliviero** | 0000920246



Alla città di Fabriano

Abstract **8**

01. Tematica

La mobilità sostenibile **12**

Il metodo della sostenibilità **14**

La circolarità del progetto **16**

Il contesto delle piccole realtà **17**

Sintesi **18**

02. Contesto

Il comune di Fabriano **22**

Confini

Quartieri

Punti di interesse

La viabilità a Fabriano **28**

Snodi della viabilità

Punti critici del traffico

Esperienze di mobilità

Le linee degli autobus urbani

Le linee scolastiche

Intervista sul piedibus all'ex assessora alla cultura e all'istruzione

Intervista sulla mobilità al Comandante della Polizia Municipale

Il PUT **40**

Il PUMS ed il Biciplan **42**

Linee guida di breve periodo

Alcune anticipazioni

La ZPRU

Il Metrominuto

Il clima e l'orografia **50**

Suggerimenti storiche **52**

Le corporazioni medievali

La carta e la filigrana

Sintesi **56**

03. Interviste

Negozianti del centro storico

Abitanti del centro storico

Abitanti delle frazioni

Studenti della Cittadella e loro genitori

Lavoratori

Insight **70**

Domande generali **72**

Sintesi **76**

04. Concept

Finalità

Modalità

Soluzioni di mobilità

Valore generato

I casi studio **82**

Turismo culturale

Ciclopedonali da ex ferrovie

Minibus elettrici

Architetture di carta

Le attività culturali a Fabriano **88**

Gli obiettivi **90**

Sintesi **94**

05. Progetto

L'idea progettuale **98**

Il processo della partecipazione **99**

Stakeholder map

System map

Roadmap

Percorso partecipativo

La progettazione del minibus **108**

Percorso ed orari

Minibus per ragazzi	
La progettazione della ciclopedonale	116
Stazioni ad uso sociale	
Festival della Carta	
L'esperienza dell'utente	120
Personas	
User journey map	
Service blueprint	

Sintesi **128**

06. Touchpoint

La mappa	132
Itinerari	
Mappa dei passi	

Le fermate 138

L'applicazione 142

Sintesi **144**

07. Identità visiva

La costruzione della mappa 148

Il nome 150

Il manuale dell'identità 152

Costruzione del logo

Palette e font

Sistema delle icone

La comunicazione 160

Sintesi **164**

08. Sostenibilità economica

La circolarità del progetto 168

Regione Marche

Stato italiano

Unione Europea

La filiera della carta 172

Il modello di business 174

Sintesi **176**

09. Testing

La simulazione del percorso partecipativo 180

La replicabilità del progetto 182

Sintesi **184**

10. Conclusioni

Sintesi **188**

Bibliografia 190

Ringraziamenti 196

Abstract

Questa tesi affronta il **tema della mobilità sostenibile** calandolo nel contesto delle **piccole realtà**, quali città di piccole e medie dimensioni, piccoli borghi e parti di grandi città. La finalità dello studio è, infatti, progettare una soluzione di mobilità per la città di **Fabriano**, centro di 30.000 abitanti nell'Appennino marchigiano al confine con l'Umbria, definendo una metodologia progettuale che possa essere replicata in contesti simili.

Progettare in modo sostenibile significa non solo rivolgersi ad una mobilità più lenta e più attenta all'ambiente, ma anche **ricreare una rete di relazioni umane** che con l'impiego dei mezzi privati come l'automobile viene disgregata. Il servizio, inoltre, segue una **logica di circolarità** in quanto, coinvolgendo i diversi attori del territorio e le loro risorse, intende generare un impatto positivo.

L'idea progettuale nata dallo studio del contesto e dal confronto con i cittadini e con tutti i portatori di interesse consiste in un servizio che permette a turisti ed abitanti di **muoversi in modo sostenibile** a Fabriano e di **immergersi in un viaggio culturale, formativo ed esperienziale** nella storia della città. La progettazione del servizio vede il coinvolgimento della cittadinanza attraverso un **percorso di partecipazione** attiva.

La prima soluzione di mobilità consiste in **tre linee di minibus elettrici** che collegano i principali punti di interesse della città. Il servizio è socialmente innovativo perché **gratuito e accessibile anche ai ragazzi non accompagnati** dai genitori, grazie alla presenza di un volontario a bordo.

La seconda soluzione consiste in un **percorso ciclopedonale** di circa 9 km realizzato **lungo i binari della ex ferrovia**

che collegava Fabriano ad Urbino. Si tratta di un percorso naturalistico e culturale, in cui sono presenti **spazi per ospitare esposizioni**, residenze, workshop, attività con le scuole, botteghe artigiane, ricavati dalle ex stazioni RFI.

01. Tematica

"Mobilità sostenibile significa dare alle persone la possibilità di spostarsi in libertà, comunicare e stabilire relazioni senza mai perdere di vista l'aspetto umano e quello ambientale, oggi come in futuro."

(World Business Council for Sustainable Development, 2002)

La mobilità sostenibile

Questa tesi affronta il tema della mobilità sostenibile calandolo nel contesto delle piccole realtà, quali città di piccole e medie dimensioni, piccoli borghi e parti di grandi città. La finalità dello studio è, infatti, progettare una soluzione di mobilità per la città di Fabriano, un centro di 30.000 abitanti nell'Appennino marchigiano al confine con l'Umbria, definendo una metodologia progettuale che possa essere replicata in contesti simili.

Progettare in modo sostenibile significa innanzitutto rivolgersi ad una **mobilità più lenta**, ossia incentivare l'utente a spostarsi a piedi, con i mezzi pubblici, con la bicicletta e con i mezzi di micromobilità (monopattini elettrici, hoverboard, segway). Allo stesso tempo, rendere sostenibile la mobilità significa anche **ricreare una rete di**

relazioni umane che con l'impiego dei mezzi privati come l'automobile viene disgregata. Il sociologo **Georg Simmel**, nella conferenza *Le metropoli e la vita dello spirito* del 1903, descrive la vita nella grande città come contraddistinta dall'intensificazione della vita nervosa: il susseguirsi ininterrotto di stimoli esterni che l'individuo non riesce a controllare o ad inibire rende l'abitante prima sovrastimolato e poi del tutto insensibile. La città crea la figura del *blasé*, un uomo indifferente, il quale prova a mettere in atto una resistenza alla dissoluzione di se stesso nella miriade di stimoli della città chiudendosi nell'apatia, che spesso può trasformarsi in astio, e rinunciando alle relazioni affettive e di prossimità con gli altri cittadini.

Un altro punto sul quale lavora il metodo della sostenibilità è dato, naturalmente,

dalle **questioni ambientali**. L'urbanista **Enzo Scandurra** in *Biosfera, l'ambiente che abitiamo* (2020) opera una riflessione sul fatto che la sostenibilità non è raggiungibile totalmente, poiché qualunque tipo di utilizzo dell'energia genera entropia, in un passaggio irreversibile dall'ordine al disordine; pertanto, una vita totalmente sostenibile supporrebbe di non produrre e non consumare. La sostenibilità, quindi, deve essere vista come un obiettivo, non come una soluzione. Tendere ad una vita sostenibile significa minimizzare gli sprechi, semplificare i comportamenti e ridurre le disuguaglianze.

Se l'obiettivo è ritrovare un equilibrio all'interno della biosfera, questa operazione deve comprendere anche una **lotta alla povertà**, come sottolineato da **Papa Francesco** nell'enciclica

Laudato si' (2015). L'eliminazione delle disuguaglianze, infatti, è una condizione fondamentale per uno sviluppo che sia salutare e positivo per tutti.

Questa visione è condivisa anche da **Sara Cirone**, che ha dato vita all'**Hub del Territorio Emilia Romagna**, un'associazione che si pone l'obiettivo di contribuire alla rigenerazione economica dell'Emilia-Romagna attraverso innovazione e sviluppo sostenibile, promuovendo progetti di formazione e didattica parallelamente al supporto alla creazione di nuove imprese. Nell'articolo *Rigenerare la nostra terra* (2021) pubblicato sul proprio blog, Sara Cirone riprende i concetti espressi nell'Enciclica, sottolineando come il benessere dell'ambiente e della biodiversità sia strettamente legato allo sviluppo della comunità.

Sull'interazione degli utenti con le altre persone e con l'ambiente si basa anche il pensiero dell'architetto danese **Jan Gehl**, riassunto nella conferenza del 2017 *Livable Cities for the 21st Century* presso la Aalto University di Helsinki, e precedentemente espresso nel libro *Cities for People* del 2010. Partendo dall'idea che l'architettura si configura come interazione tra forma e vita, Gehl spiega come la pianificazione modernista esemplificata dalla *Sindrome di Brasilia* abbia portato alla costruzione di città perfette se viste dall'alto, ma invivibili dall'interno. A questo approccio si è, in seguito, aggiunta l'invasione delle città da parte delle automobili, che ha reso le strade uno spazio non più realmente utilizzabile dagli abitanti. Gehl, invece, teorizza uno spazio che possa **privilegiare il benessere delle persone**. Tra gli esempi di luoghi virtuosi, Gehl cita

quello storico della piazza di Siena, dove i cittadini sono invitati dall'architettura ad usufruire dello spazio pubblico in un'ottica di protezione, comfort e piacere.

Un esempio concreto dell'utilizzo dell'approccio sostenibile alla mobilità è la **città dei 15 minuti** realizzata nell'ultimo anno dalla sindaca di Parigi **Anne Hidalgo**. A seguito dell'emergenza pandemica, infatti, Hidalgo sta basando i propri interventi urbanistici su una logica di prossimità, che consentirebbe ai cittadini di raggiungere a piedi, in bici o con i mezzi pubblici in un tempo massimo di 15 minuti tutti i servizi essenziali nella quotidianità. Questo tipo di approccio punta a rendere più vivibile la città ed a rallentare i ritmi, consentendo ai cittadini di risparmiare tempo negli spostamenti e, allo stesso modo, avere maggiori possibilità di interazione con gli altri abitanti della propria zona.

Il metodo della sostenibilità

La progettazione del servizio parte dallo **studio del contesto** e dall'analisi delle criticità in ambito di mobilità, per poi ideare un **processo per step** che sia adatto alle caratteristiche del luogo, che induca i cittadini ad una **partecipazione** attiva e che si leghi alla tradizione del territorio. Come ultima fase, infine, è necessario testare la **replicabilità** del servizio in altre realtà che riportino le stesse problematiche in merito alla mobilità.

L'architetto **Sergio Los**, nell'articolo *Una grammatica tipologica per l'architettura sostenibile* (1998), sostiene che il clima ed i materiali tipici di un determinato luogo debbano essere gli elementi fondamentali da prendere in considerazione quando si progetta, poiché **i caratteri ambientali costituiscono il modo migliore per**

perseguire uno sviluppo sostenibile (p. 26). Inoltre, l'utilizzo dei caratteri tipici di un luogo all'interno dell'idea, dice Los, facilita l'inserimento del progetto nella memoria dei cittadini, che lo riconoscono come proprio.

Anche **Tomás Maldonado** nei suoi scritti ribadisce che la progettazione deve sempre **tenere conto dell'ambiente** in cui opera: il disegno industriale, nel concretizzare la forma in un individuo tecnico, deve considerare anche una serie di fattori esterni, quali l'utilizzo, la produzione e l'ambiente in cui questo si inserisce. Nell'articolo del 2005 *Mondo e techne* Maldonado afferma che la definizione di *ambiente* deve comprendere sia la biosfera che la socio-tecnosfera. La necessità della progettazione emerge, infatti, proprio dall'insieme di naturale ed artificiale che costituisce la realtà.

La creazione tramite il progetto di un legame con il territorio rende l'architettura una pratica sociale, o meglio una **azione sociale**, come afferma **Andrea Di Franco**, docente presso il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano, nell'articolo *Sostenibilità e architettura: un'ottica umanistica*. Infatti, secondo Di Franco l'architettura è soprattutto una questione politica e territoriale.

A queste affermazioni si può collegare anche il pensiero di **Alexander Langer**, il quale sostiene che **la conversione ecologica potrà affermarsi soltanto se apparirà socialmente desiderabile** (1994). Prevedere un processo di partecipazione alla base dell'ideazione di un servizio costituisce una delle basi della progettazione sostenibile, in quanto, come affermato da Langer, solamente

quando i cittadini si sentono coinvolti riescono realmente a contribuire alla transizione verso l'ecologia.

La partecipazione, in realtà, è già un elemento intrinseco del servizio. **Ota De Leonardis**, nel libro *In un diverso welfare. Sogni e incubi* (2002), spiega che **il servizio è una relazione che produce relazioni** e che ogni azione, nei servizi, si configura come una relazione. Infatti, *l'unità di misura che qualifica lo statuto relazionale del processo/prodotto "servizio" è la partnership, la compartecipazione degli attori coinvolti, prestatori e clienti anzitutto, alla produzione dell'eventuale valore aggiunto che vi si crea*. Quindi, sia la partecipazione degli utenti al processo di co-progettazione sia la creazione di nuove relazioni nell'utilizzo del servizio stesso sono elementi fondanti del concetto di servizio, ancor più se inserito in un contesto di attenzione alla sostenibilità.

Anche l'associazione **Hub del Territorio Emilia Romagna**, in alcuni webinar di informazione che ha tenuto nel 2021 (*Riolo Terme Bike Hub: una rete di comunità per lo sviluppo del territorio e Comunità e reti di comunità per una ripresa sostenibile e rigenerativa*), ha trattato il tema delle comunità e reti di comunità. Gli esperti intervenuti hanno sottolineato ancora una volta come **l'interazione tra tutti gli attori** che ruotano attorno ad un servizio è non solo proficua, ma necessaria per uno sviluppo sostenibile del territorio.

La circolarità del progetto

L'identità della mobilità sostenibile viene definita già dal titolo circolare, in quanto progettare secondo il metodo della sostenibilità significa creare dei meccanismi di **partecipazione attiva della popolazione** e di **restituzione di valore al territorio**. Attraverso un percorso partecipativo i futuri utenti sono chiamati a co-progettare per la loro città soluzioni, la cui finalità ultima non è solamente rispondere ad un bisogno, ma anche generare un impatto positivo, in primo luogo ambientale ed in secondo luogo sociale ed economico, sul contesto.

Il concetto di circolarità, in questo caso, fa riferimento, quindi, alla **costituzione di relazioni tra gli attori del territorio**, i quali, agendo in un'ottica di filiera, si influenzano a vicenda ed operano in collaborazione

per generare un impatto economico e sociale positivo. In questo modo, tutte le risorse che il servizio utilizza per alimentarsi e risultare sostenibile vengono, poi, restituite al territorio attraverso i meccanismi di crescita attivati con il progetto.

Nell'**economia circolare** gli scarti della lavorazione vengono reimmessi nella filiera per generare nuovi prodotti, evitando lo spreco di risorse e la creazione di nuovi materiali. Allo stesso modo, progettare in un'ottica di circolarità per quanto riguarda l'architettura ed il design dei servizi significa partire dagli elementi di ricchezza del territorio e trasformarli in nuove opportunità per gli stessi attori che li hanno inizialmente generati, al fine di creare un circolo virtuoso di crescita ed innovazione.

Anche in questo ambito, infatti, l'**Hub del Territorio Emilia Romagna** in un webinar del 2021 (*Il sistema produttivo per un'economia sostenibile e circolare*) rimarca l'importanza della **creazione di reti e sinergie tra imprese, associazioni e cittadini** al fine di generare una crescita sostenibile per il territorio.

Il contesto delle piccole realtà

Un contesto come quello delle **piccole città** o delle **parti di metropoli che presentano un ambiente simile** ad esso presenta delle caratteristiche uniche ma allo stesso tempo analoghe tra i diversi luoghi.

Fabriano si presenta come una piccola cittadina ai piedi dell'Appennino marchigiano, da un lato contraddistinta da **forti elementi di identità storica**, come la produzione della carta, che la rendono conosciuta in tutto il mondo e dall'altro da un **clima piuttosto ostico** per l'utilizzo di una mobilità dolce. Già da questa prima superficiale descrizione è possibile accostare la città di Fabriano ad altre piccole città culturali, come ad esempio Faenza, e ad altri ambienti che presentano criticità simili.

Per fare in modo che il progetto sia **scalabile** e possa, quindi, essere replicato in realtà che hanno elementi di somiglianza con il contesto di partenza, è indispensabile progettare tenendo in considerazione le modalità secondo le quali forma e funzione sono legate tra loro. Il sociologo **Richard Sennett** in *Costruire e abitare. Etica per la città* (2018) parla di spazi liminali, simili ad una membrana permeabile, e di forme porose per indicare la necessità in architettura di progettare spazi che rimangano sempre aperti in una certa misura, al contrario delle barriere che chiudono gli spazi riducendoli ad un'unica possibilità di utilizzo. Un esempio di forma aperta per Sennett sono i teatri semicirculari della polis ateniese, i quali erano destinati sia alle rappresentazioni teatrali che ai dibattiti politici. Progettare spazi incompleti, indeterminati, polifunzionali

fa sì che questi possano essere adattati a tempi e luoghi diversi, quindi possano anche rispondere in modo mirato ai diversi bisogni di chi li abita, senza mai cadere nell'obsolescenza. Lo stesso principio è valido anche nella progettazione di servizi: una **correlazione morbida tra forma e funzione** consente di replicare un servizio in un diverso contesto, lasciando che forme e relativi comportamenti di utilizzo possano influenzarsi reciprocamente.

In questo modo, le stesse peculiarità del contesto fabrianese, quello di una piccola città a ridosso dell'Appennino, possono essere individuate anche in altri luoghi, rilevando problematiche e comportamenti simili, al fine di replicare, seppur adattandola alla storia ed alla cultura del luogo, la soluzione offerta dal progetto di mobilità.

Relazioni

Un approccio sostenibile alla mobilità richiede necessariamente un'attenzione particolare alle relazioni.

Il fine ultimo di una mobilità più dolce è permettere ai cittadini di **rallentare** e sfruttare diversamente il proprio tempo, per avere la possibilità di ricreare quelle **relazioni di prossimità** che con l'utilizzo dell'automobile inevitabilmente si perdono e che, in generale, nelle città contemporanee sono andate sempre più disgregandosi.

02. Contesto

"Questa mancanza di contatto fisico ed incontro, a volte favorita dalle nostre città, aiuta a cauterizzare la coscienza e a ignorare parte della realtà."

(Papa Francesco, 2015)

Il comune di Fabriano

CONFINI

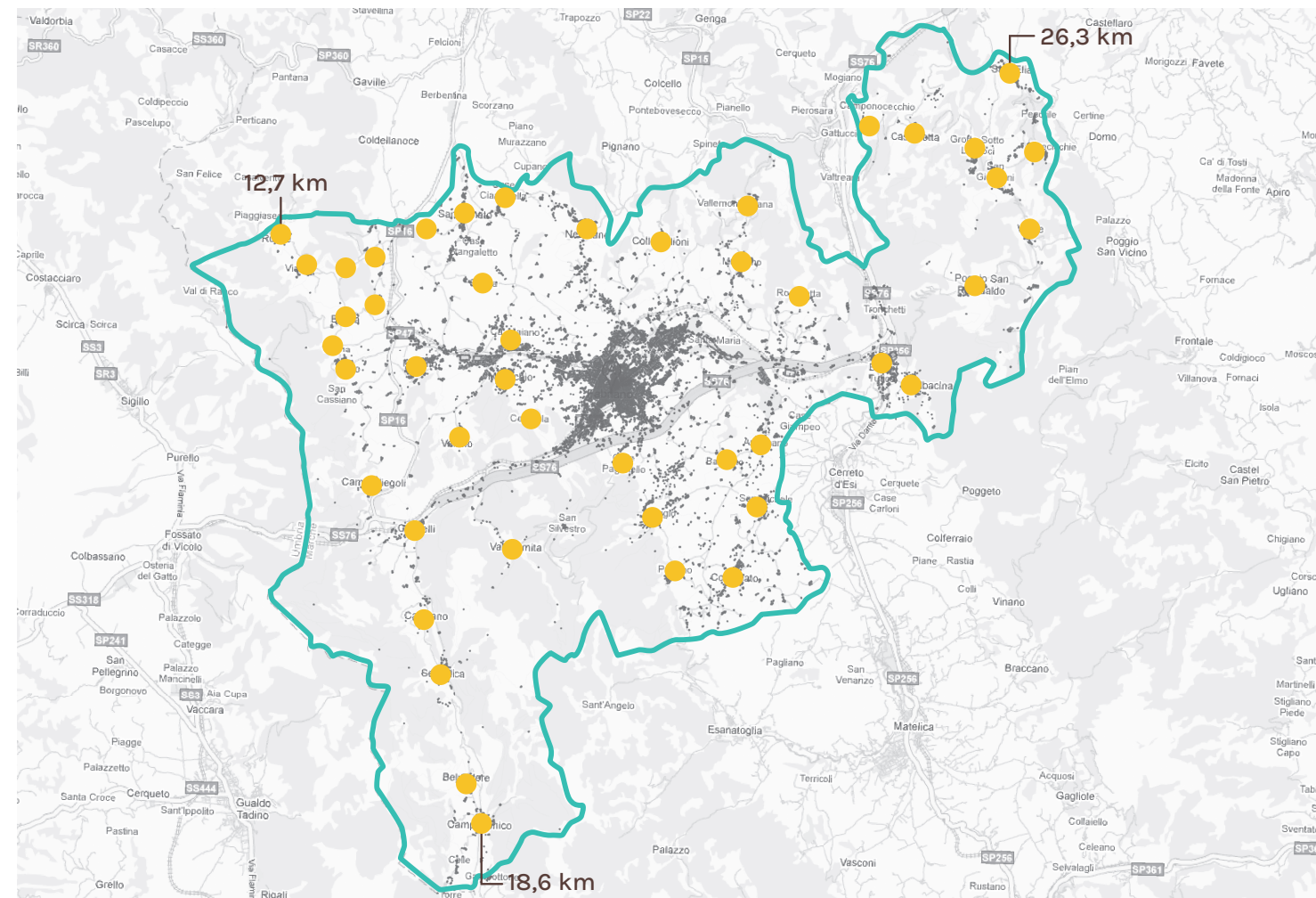
Fabriano è un comune di circa 30 000 abitanti nella provincia di Ancona.

Pur trattandosi di una piccola città, il comune di Fabriano, con i suoi 272,08 km², è il più esteso della regione Marche ed è al 55° posto per grandezza tra i comuni italiani. L'ampiezza della sua superficie è dovuta alla grande quantità di frazioni: tra le circa 50 frazioni comprese nei confini comunali, le tre più lontane dal centro cittadino (Rucce, Sant'Elia e Campodonico) distano rispettivamente 12,7 km, 26,3 km e 18,6 km.



LEGENDA

- Frazione
 - Confine comunale
- Distanza dal centro





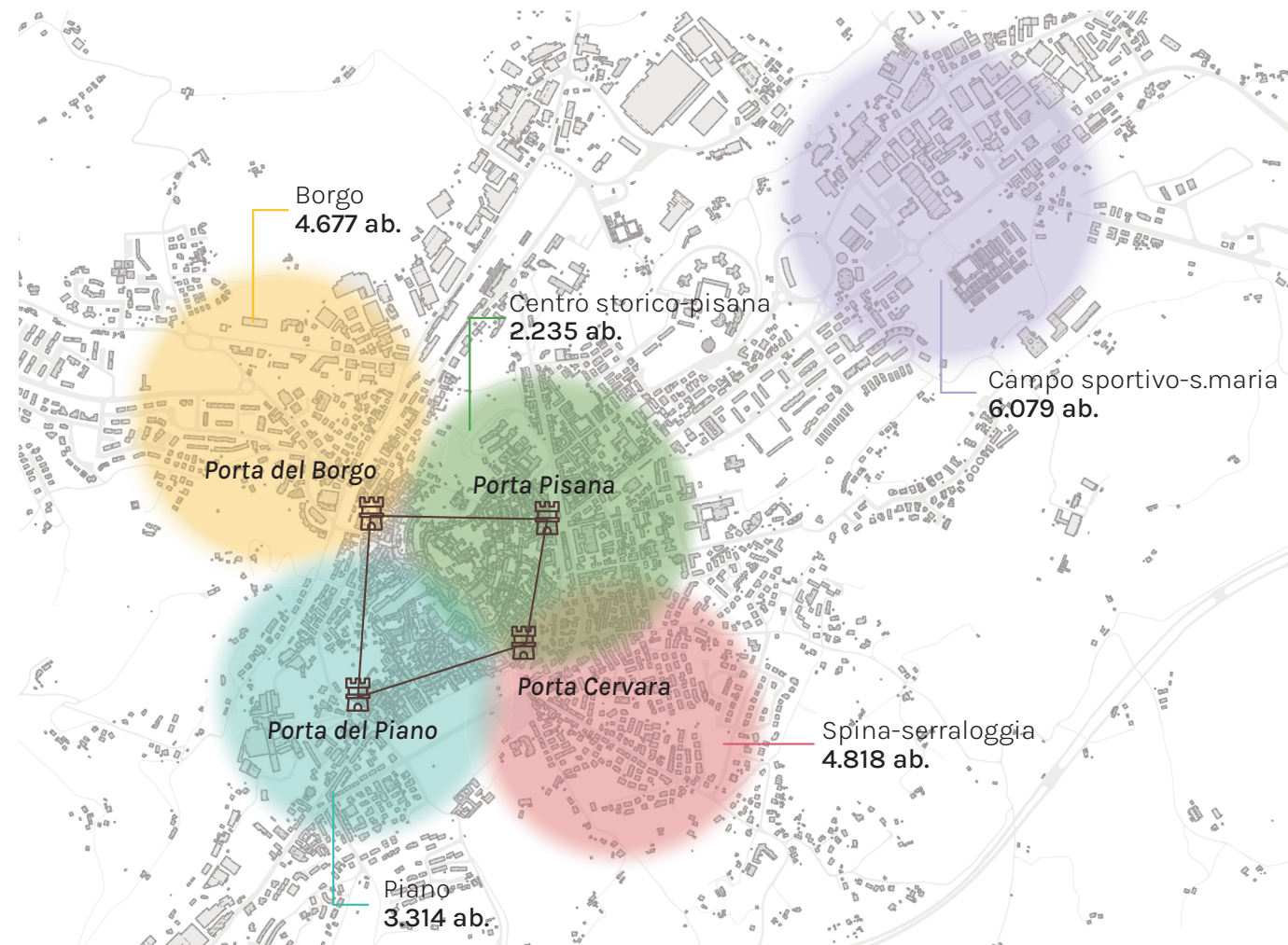
QUARTIERI

Il comune di Fabriano si sviluppa attorno alle **quattro porte della città**, Pisana, Cervara, Piano e Borgo, risalenti **al 1230 circa**, le quali delimitano l'area del centro storico.

A questi quattro nuclei principali si aggiunge, poi, la zona Campo sportivo - Santa Maria, la più recente, in cui sono collocati i grandi supermercati e gli stabilimenti sportivi.

LEGENDA

-  Porte della città
-  Centro storico



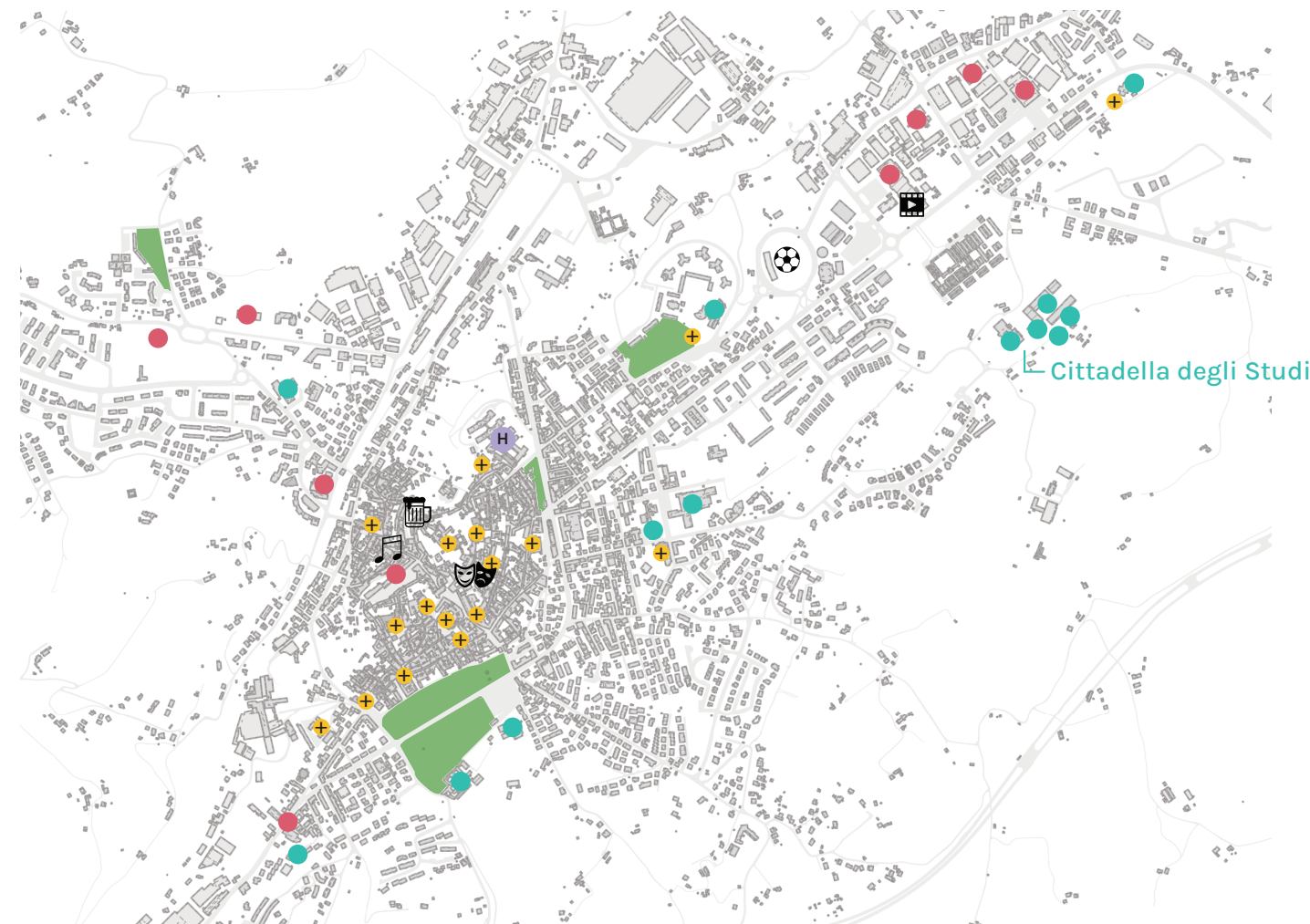
PUNTI DI INTERESSE

Mappando i principali punti di interesse della città, si nota la **grande presenza di chiese**, concentrate per lo più nel centro storico, la prevalenza dei supermercati nella zona Campo sportivo - Santa Maria, l'agglomerato di licei che costituisce la **Cittadella degli Studi** e la presenza dei due parchi più estesi a ridosso del centro cittadino.

Tra i punti di aggregazione, i principali sono il cinema multisala, lo stadio, il teatro, un pub ed una piccola discoteca.

LEGENDA

- Scuole
- Supermercati
- + Chiese
- Parchi
- H Ospedale



La viabilità a Fabriano

SNODI DELLA VIABILITÀ

La città è dotata di un **numero elevato di parcheggi**, distinti in parcheggi a pagamento, presenti prevalentemente nell'area del centro storico, e parcheggi a sosta libera o a disco orario. Secondo il PUMS elaborato dall'architetto Jacopo Ognibene nel 2020, sono stati censiti 2966 stalli solo all'interno della Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica, limitrofa al centro. Vicino alla Cittadella degli Studi è **presente un parcheggio scambiatore**, utilizzato non solo dai bus scolastici, ma anche dagli autobus extraurbani.

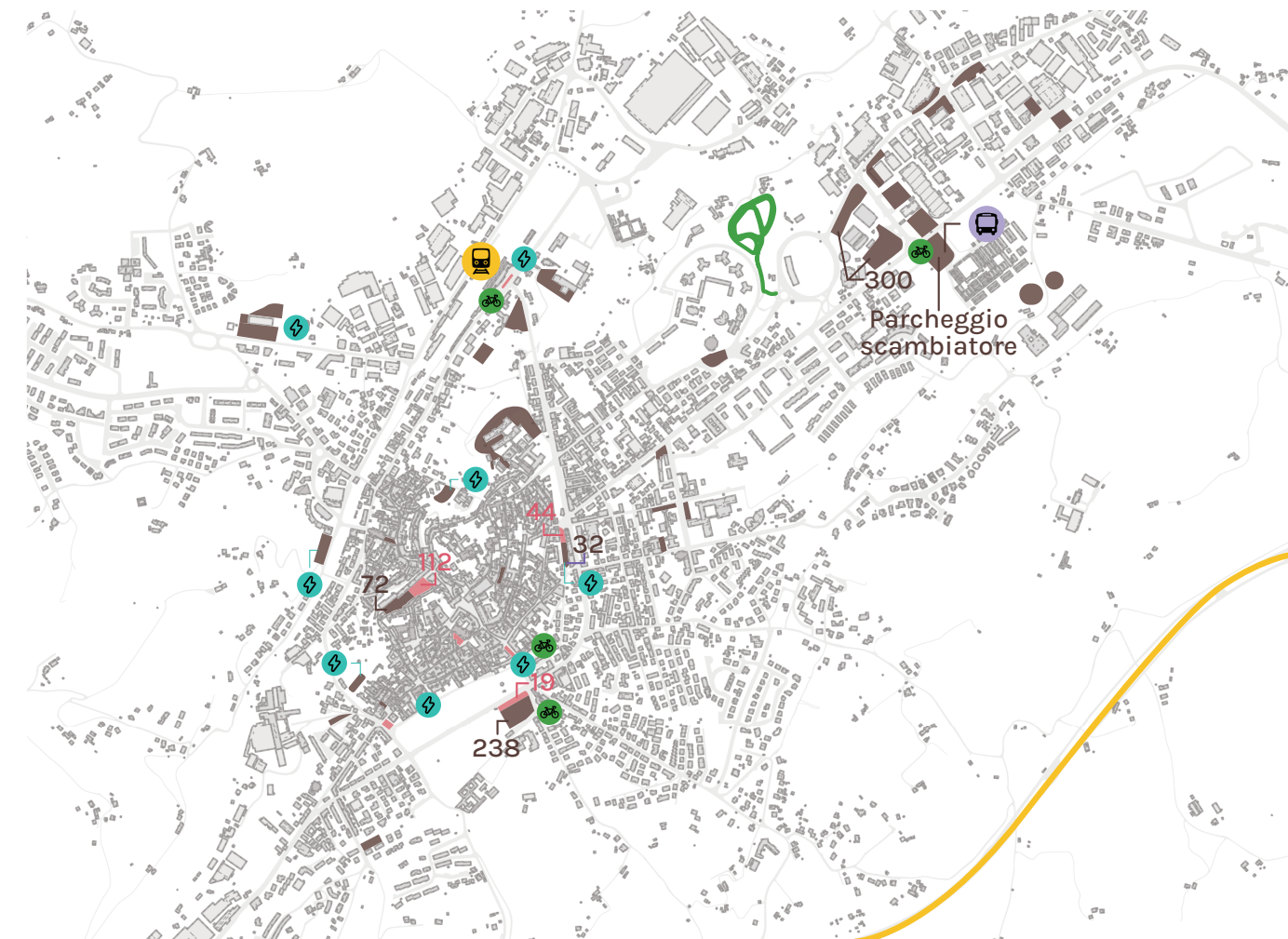
La città è dotata di **una stazione ferroviaria**, di un **numero consistente di colonnine ENEL per la ricarica delle auto elettriche** e di quattro rastrelliere per il bike sharing elettrico mai

utilizzate a causa della mancanza di fondi per mantenere attivo il servizio.

Inoltre, nella zona degli impianti sportivi, è presente **un circuito ciclabile**, inaugurato nel 2007 e pensato per l'allenamento e per l'insegnamento ai bambini.

LEGENDA

- Parcheggi a sosta libera o a disco orario
- Parcheggi a pagamento
- 🚆 Stazione treni
- 🚌 Stazione bus
- ⚡ Colonnine ENEL
- 🚲 Circuito ciclabile
- 🛣️ SS76
- 🚲 Bike sharing (non utilizzato)



PUNTI CRITICI DEL TRAFFICO

Oltre alla strada principale (via Dante), che attraversa tutta la zona commerciale Campo sportivo - Santa Maria collegando l'ingresso est della città al centro, diversi punti della città diventano critici per il traffico in determinati orari della giornata.

La mattina, tra le 7.45 e le 8.15, quando gli studenti entrano a scuola, la **zona della Cittadella degli Studi** risulta complicata da attraversare sia per i pedoni, sia per le automobili che devono fermarsi per far scendere i ragazzi, sia per gli autobus che salgono dal parcheggio scambiatore. **La sera**, invece, tra le 17.00 e le 18.30, in corrispondenza dell'orario di uscita dal lavoro, le aree intorno alla **stazione ferroviaria**, a **piazzale Matteotti** e alla **rotonda che collega Viale Moccia a Viale Aurelio Zonghi** risultano particolarmente trafficate.

Secondo quanto riportato dal Comandante Polizia Municipale

Cataldo Strippoli nell'intervista a pagina 39, però, in questi due casi non si può effettivamente parlare di "congestione", perché **il traffico scorre e le eventuali criticità sono solo momentanee**.

LEGENDA

- Punti critici mattina (7.45 - 8.15)
- Punti critici sera (17.00 - 18.30)
- Strada principale



ESPERIENZE DI MOBILITÀ

Per comprendere meglio come diverse categorie di cittadini vivano i momenti critici per il traffico nella giornata, sono stati **intervistati uno studente e tre lavoratori** che hanno riportato la propria esperienza di mobilità a Fabriano nell’ambito degli spostamenti per lavoro o studio e le eventuali criticità e positività relative ad essa.

Paolo, 18 anni, studente liceale, residente in frazione

Esperienza di mobilità

“Frequento uno dei licei della Cittadella degli Studi e tutte le mattine arrivo in autobus al parcheggio scambiatore e poi salgo a piedi fino a scuola.”

Criticità

“A volte alcuni **autobus** sono **affollati**.”

Positività

“Ci sono delle **navette a collegare il parcheggio scambiatore con le scuole**, ma molti autobus Contram arrivano anche fino in cima.”

Cinzia, 59 anni, insegnante, residente in zona Santa Maria

Esperienza di mobilità

“Insegno in un istituto comprensivo e vado al lavoro in macchina.”

Criticità

“Ad orario di ingresso e di uscita si crea un **ingorgo nel parcheggio antistante la scuola** tra le auto degli insegnanti e del personale della segreteria, quelle dei genitori e gli scuolabus, con pericoli per i bambini che transitano a piedi.

Il corso che non ha il sabato avrebbe esigenza di uscire dopo le 14.00 ed

entrare prima delle 8.00, ma gli **orari degli scuolabus non sono facilmente modificabili**.

La maggior parte dei bambini viene accompagnata in auto dai genitori. Molti altri vengono a piedi e l’anno prossimo avranno problemi, poiché la scuola verrà spostata in un altro quartiere per problemi legati al terremoto.”

Roberto, 56 anni, magazziniere, residente in zona Santa Maria

Esperienza di mobilità

“Lavoro in una logistica nella frazione Marischio e vado al lavoro in macchina o in moto.”

Criticità

“Da qualche anno non torno più a casa in pausa pranzo perché non farei in tempo a causa del **traffico**: quasi tutti pranzano a casa in questi anni di crisi.

Nella mia ditta abbiamo provato a spostare l’orologio in avanti di 4 minuti, ma poi anche altre ditte hanno pensato di farlo e il traffico è tornato lo stesso. Uso poco la moto a causa del clima (**strade spesso ghiacciate**), del traffico (ho fatto un incidente proprio all’ora di pranzo), delle **buche** e delle **rotonde**.

Le strade di Fabriano non sono adatte al transito dei camion, i quali le rovinano senza volerlo; sono costretti ad entrare in città e passare nella zona già trafficata dei supermercati.”

Giacomo, 26 anni, pendolare, residente a Jesi

Esperienza di mobilità

“Insegno in un istituto comprensivo e arrivo in treno da Jesi.”

Criticità

“Il **sabato ci sono meno treni** rispetto

agli altri giorni della settimana. Inoltre, negli ultimi tempi ci sono stati molti **scioperi**.

Gli **orari dei treni** sono a volte **distribuiti male**: in alcuni orari ci sono dei buchi.

Non esiste un autobus che colleghi Jesi e Fabriano.”

Positività

“La stazione ferroviaria è abbastanza vicina alla scuola (15 minuti a piedi) e il percorso è totalmente coperto dal marciapiede.

L’abbonamento mensile del treno costa molto meno dell’utilizzo dell’auto.”

LE LINEE DEGLI AUTOBUS URBANI

A Fabriano sono attive **due linee urbane di autobus**, la linea rossa e la linea verde, che servono gran parte della città, ma hanno una **cadenza di mezz'ora d'inverno e di un'ora d'estate**, con un range di orari che va dalle 6.45 alle 19.00 per la stagione invernale e dalle 9.00 alle 20.00 per la stagione estiva.

Il trasporto pubblico, pertanto, risulta **poco utilizzato**, a causa sia della scarsa frequenza delle corse sia della limitazione negli orari per chi avrebbe esigenza di spostarsi la mattina presto, per esempio per andare in stazione a prendere un treno, oppure la sera, magari per motivi di svago.

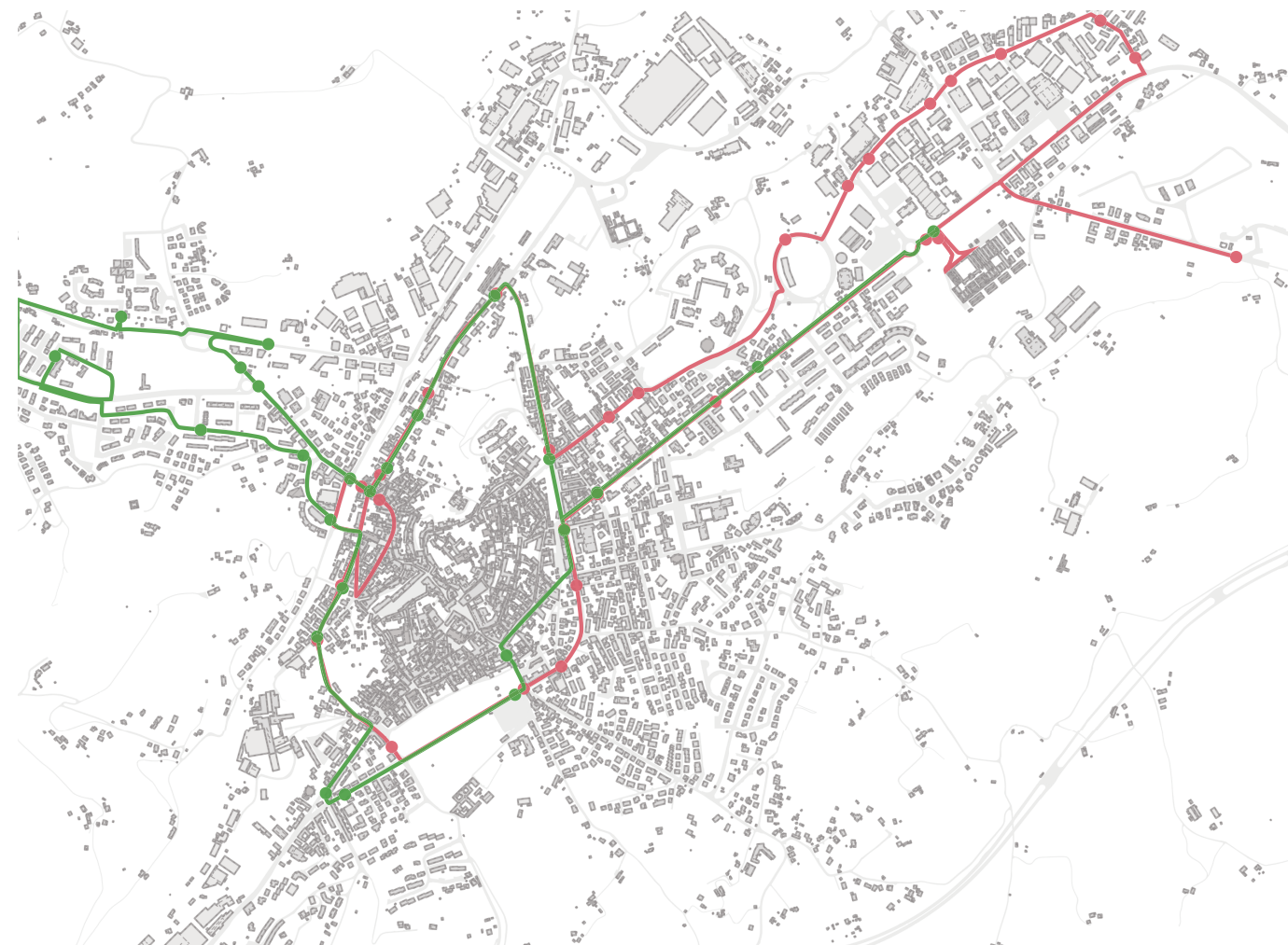
Inoltre, a causa del fatto che gli unici autobus che raggiungono le frazioni sono quelli scolastici, si nota una forte **limitazione negli spostamenti di un numero considerevole di cittadini che non dispongono di un'automobile**, tra i quali ci sono molti anziani e ragazzi, questi ultimi spesso portati a spostarsi

in motorino o Apecar, nonostante il clima sfavorevole e la minore sicurezza di queste tipologie di mezzi.

LEGENDA

— Linea rossa

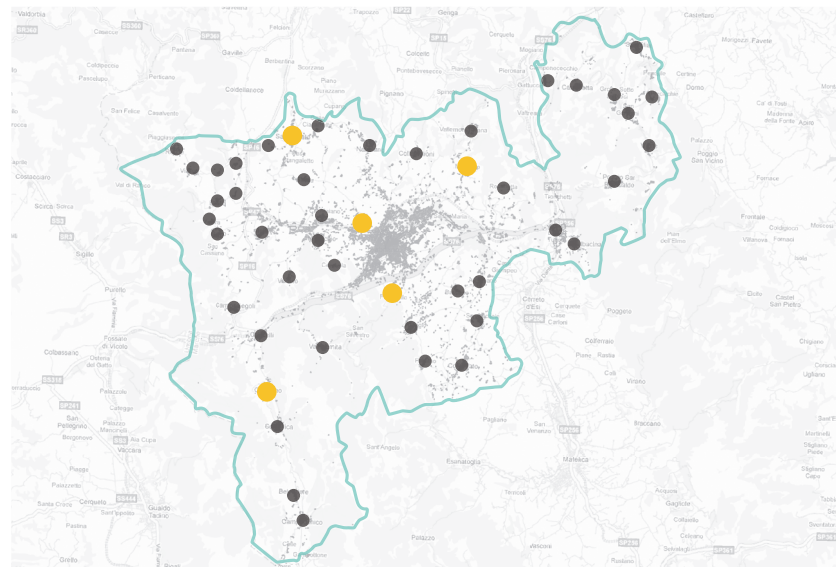
— Linea verde



LE LINEE SCOLASTICHE

Per quanto riguarda gli **autobus scolastici**, invece, sono **attive due linee**: quella arancione, che serve i licei della Cittadella degli Studi e la linea gialla, utilizzata dagli studenti delle scuole medie e anche dai liceali che abitano nelle frazioni ed utilizzano questa linea per arrivare al parcheggio scambiatore o ad uno degli altri snodi in cui questa si collega alla linea arancione. La linea gialla ha **5 frazioni come capolinea**, ma **molte altre** sono in realtà **comprese nelle fermate**, andando a creare una rete più ampia.

A queste due linee si aggiunge quella del **pedibus**, nato nel 2012 da un'iniziativa dei genitori di studenti delle scuole elementari, tra cui anche la ex assessora alla cultura e all'istruzione Barbara Pallucca. Gestito da volontari, attualmente il pedibus copre con tre linee l'area intorno alla **scuola Allegretto di Nuzio** e si propone di portare i bambini a scuola camminando, al fine di rendere più salutare e altrettanto sicuro il loro spostamento.



LEGENDA

- Linea arancione (licei)
- Pedibus (scuola elementare Allegretto)
- Frazioni capolinea dalla linea gialla (scuole medie)



INTERVISTA SUL PIEDIBUS ALL'EX ASSESSORA ALLA CULTURA E ALL'ISTRUZIONE

Il pedibus di Fabriano è ancora attivo?

A Fabriano si chiama pedibus (non pedibus) ed è **ancora attivo**. All'inizio comprendeva una sola linea, poi le linee sono diventate 4 ed oggi ne sono rimaste attive 3: via La Spina, Pisana e Piano (la linea che non esiste più passava per via Serraloggia). Queste linee portano esclusivamente alla **scuola elementare Allegretto di Nuzio**. Le fermate sono riportate in tabelle metalliche sulle vie in cui passa e sono tutte in sicurezza (su marciapiedi o spazi larghi).

Come è nata l'idea del pedibus?

Il pedibus nasce nella primavera del 2012. L'iniziativa parte dai genitori, dopo aver letto le linee guida nazionali (che stabiliscono, ad esempio, che non si può superare la distanza di 1 km) e dopo essersi confrontati con il

Comandante della Polizia Municipale. L'itinerario è stato scelto in base a dove i bambini abitavano ed approvato dal Consiglio d'Istituto. In quel periodo anche il Ministero della Salute stava promuovendo questo tipo di attività fisica per combattere l'obesità nei bambini. Io ero rappresentante di classe.

Con i fondi della Cassa di Risparmio abbiamo acquistato le pettorine da far indossare ai bambini, i quali sono attrezzati anche con una mantellina per quando piove: il pedibus è stato attivo con qualsiasi tipo di tempo e anche nei periodi di terremoto, nonostante d'inverno i bambini che vi partecipano siano di meno rispetto alla primavera e all'autunno.

Come funziona?

Ci si può iscrivere durante tutto l'anno, firmando un modulo che riporta il percorso e le regole da seguire (ad esempio accompagnare il bambino fino alla fermata). I bambini sono coperti dall'assicurazione scolastica. Di solito il servizio inizia il primo ottobre, per dare ai genitori un paio di settimane in cui accompagnare personalmente i figli a scuola ed organizzarsi.

Chi lo gestisce?

Il pedibus è portato avanti da volontari, solitamente e preferibilmente genitori o parenti dei bambini che lo utilizzano. Nell'ultimo periodo, però, si è faticato a trovare dei volontari, tanto che io ancora me ne occupo, anche se mio figlio non frequenta più le elementari da molto tempo.

INTERVISTA SULLA MOBILITÀ AL COMANDANTE DELLA POLIZIA MUNICIPALE

Il PUMS di Fabriano viene attualmente utilizzato?

No, il **PUMS di Fabriano non è stato ancora approvato**.

A Fabriano si è provato a stilare il PUT (Piano Urbano del Traffico, previsto dall'articolo 36 del *Codice della Strada* del 1992), che regola la viabilità veicolare su gomma. Nel 1995 il sindaco Castagnari ha incaricato lo studio Sintagma di Perugia di ideare il PUT; nel 1997 la bozza definitiva stava per essere approvata, ma con il terremoto del 26 settembre è stata messa da parte e l'attenzione è stata concentrata sul far fronte all'emergenza e sulla ricostruzione.

Poi, nel 2017 il sindaco Santarelli ha incaricato l'architetto Jacopo Ognibene di Bologna di redigere il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile),

grazie alla legge dello stesso anno che dà ai comuni con più di 30 000 abitanti la possibilità di utilizzare questo strumento. Il 26 agosto del 2020 il PUMS è stato presentato al pubblico tramite una conferenza. Si tratta, però, di un documento di studio che non è ancora stato approvato dal Consiglio Comunale.

Alcuni provvedimenti presenti nel PUMS, però, verranno già anticipati a breve. Tra questi, la trasformazione della ZTL del Corso della Repubblica in APU (Area Pedonale Urbana), rendendola pedonale h 24; la creazione di aree di rispetto in corrispondenza del Museo della Carta e del Museo del Pianoforte; la creazione della ciclovia n. 1 sui due lati della carreggiata in via Dante attraverso la segnaletica orizzontale e la riduzione dei limiti di velocità per le automobili.

È presente a Fabriano un servizio di bike sharing?

Il **servizio di bike sharing** di Fabriano, nato nel 2014, che dovrebbe collegare la Stazione, il parcheggio di viale Moccia, il Comune e il parcheggio scambiatore **non è mai entrato in funzione**.

Quali sono i punti della città che risultano maggiormente congestionati a causa del traffico?

A Fabriano non si può effettivamente parlare di vera "congestione", perché il traffico scorre in ogni orario e le eventuali congestioni sono solo momentanee. I punti più critici sono, da un lato, la Cittadella degli Studi, così come tutte le scuole, all'orario di inizio delle lezioni, e dall'altro, la rotatoria del parcheggio di viale Moccia, la zona della Stazione e la zona di piazzale Matteotti all'orario di uscita dal lavoro (17.00 - 18.30).

Come raccontato dal Comandante della Polizia Municipale nell'intervista, il **Piano Urbano del Traffico** di Fabriano fu commissionato allo studio Sintagma di Perugia nel 1995. Con la Deliberazione Consiliare dell'11 aprile 1997 è stato approvato lo stralcio di progetto definitivo del piano. Nonostante questa approvazione, però, il progetto è stato **messo da parte a seguito dell'emergenza dovuta al terremoto** del 26 settembre dello stesso anno.

Il piano **intendeva ridurre l'utilizzo del mezzo privato nella città** e dare un nuovo assetto circolatorio e di sosta alla zona del centro storico. Già in questo documento si proponeva un intervento di pedonalizzazione del corso e della Piazza del Podestà, poi ripreso dal PUMS del 2020. Inoltre, tra le altre proposte mai realizzate c'era la creazione di un'estensione sotterranea del parcheggio adiacente i giardini. Alcune proposte, invece, sono state riprese negli anni e

messe in atto. Alcuni esempi sono la realizzazione di nuovi parcheggi, come quello del Torrione, la creazione di un terminal per i pullman lungo via Dante, il dare vita ad una cittadella dello sport nei pressi dello stadio comprensivo di pista ciclabile (l'attuale circuito).

Il PUMS ed il Biciplan

LINEE GUIDA DI BREVE PERIODO

Nel 2017 il sindaco Gabriele Santarelli ha incaricato l'architetto bolognese Jacopo Ognibene di redigere il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), grazie alla legge dello stesso anno che dà ai comuni con più di 30 000 abitanti la possibilità di utilizzare questo strumento. Il 26 agosto del 2020 si è tenuta una conferenza per presentare al pubblico il documento di studio realizzato dall'architetto. **La proposta di piano non è ancora stata approvata dal Consiglio Comunale** e, pertanto, nessuno dei provvedimenti è ancora stato messo in atto.

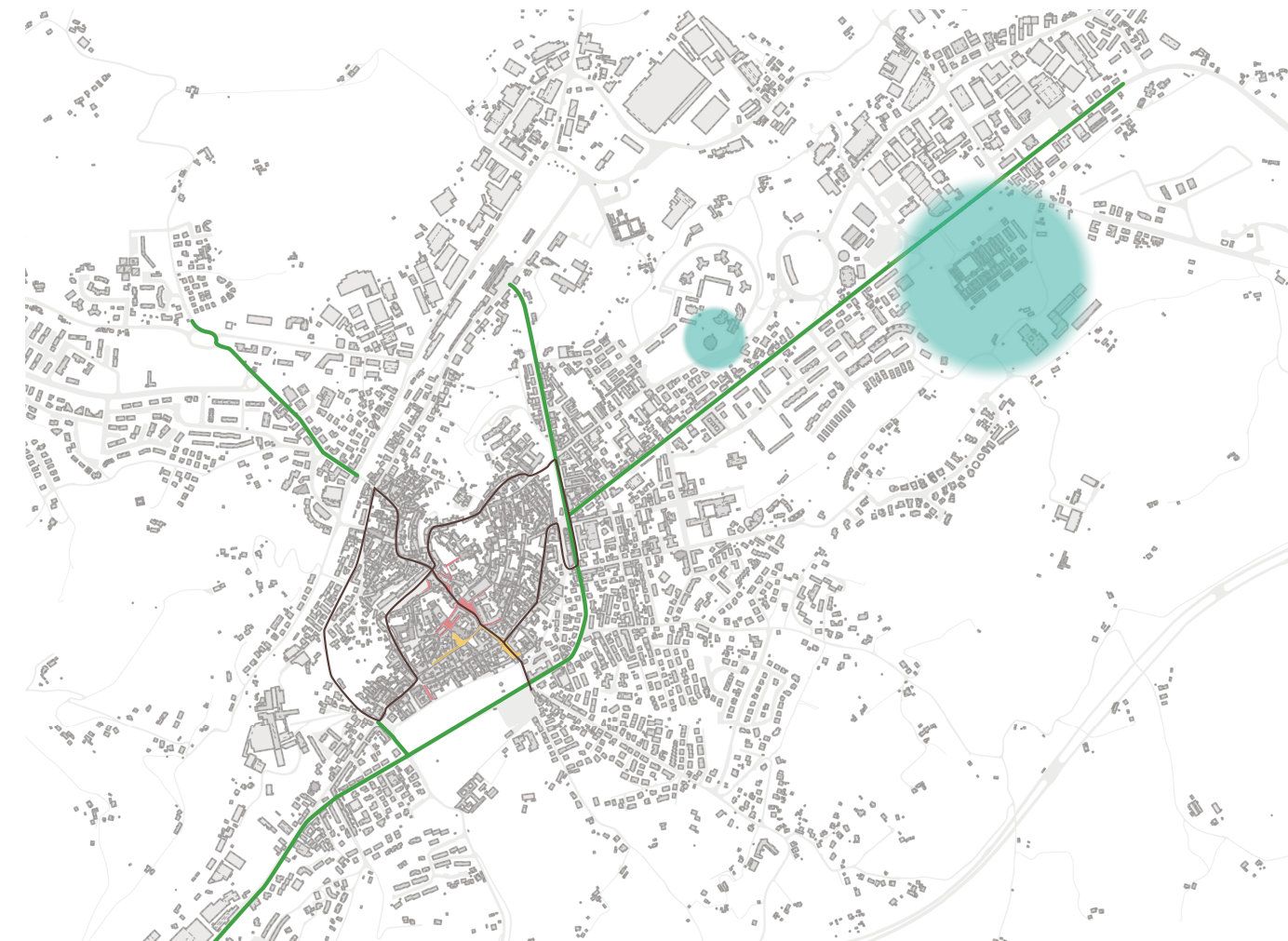
Le linee guida per il **breve periodo**, corrispondente a **circa due anni dall'approvazione del piano**, comprendono provvedimenti in ambito

pedonale, ciclabile, di trasporto pubblico e privato, di smart mobility e di logistica. La principale proposta in materia di ZTL e di sosta consiste nella **creazione di una APU (Area Pedonale Urbana) che ricopra gran parte del centro storico**, rinforzata dall'**ampliamento della Zona a Traffico Limitato** già esistente. Per quanto riguarda la ciclabilità, è stato redatto parallelamente al PUMS un **Biciplan**, progettato dall'architetto milanese Matteo Dondè, il quale ha elaborato la proposta di **creare quattro piste ciclabili** lungo le vie principali della città. Per il trasporto pubblico urbano è prevista l'introduzione di un **autobus a chiamata per le frazioni** e di una **navetta elettrica gratuita** con frequenza non inferiore a 20 minuti **che ricopra l'area del centro storico**.

Altri provvedimenti per il breve periodo sono l'introduzione di **zone 30**, che impongono in alcune strade il limite di 30 km/h, di zone pedonali e/o a traffico limitato nel cosiddetto **"ultimo miglio scolastico"** percorso a piedi dagli studenti e, in generale, la creazione di **zone quiete intorno alle scuole**.

LEGENDA

- APU
- ZTL
- Piste ciclabili
- Navetta elettrica
- Ultimo miglio scolastico



ALCUNE ANTICIPAZIONI

Secondo quanto riportato da Cataldo Strippoli, Comandante Polizia Municipale di Fabriano, alcuni provvedimenti del PUMS verranno anticipati e messi in atto a breve, probabilmente **nell'arco del 2021**, ancora prima dell'approvazione del piano da parte del Consiglio Comunale.

L'esempio più dibattuto dai cittadini è l'istituzione dell'**Area Pedonale Urbana**, valida durante tutto l'arco della giornata, nella parte di centro storico che attualmente è regolata da una ZTL.

Un'altra misura che si sta cercando di adottare nell'immediato è la creazione di **aree di rispetto nelle vicinanze di alcuni punti di interesse culturale**, come il Museo della Carta e della Filigrana e il Museo del Pianoforte.

Si sta pensando, infine, anche all'introduzione di segnaletica orizzontale in via Dante per delimitare la **ciclovia n. 1**, una delle quattro piste ciclabili proposte nel Biciplan, con la

contemporanea riduzione dei limiti di velocità per le automobili, estendendo, inoltre, questa ciclo-pedonale a ridosso della Cittadella degli Studi.

LEGENDA

- APU
- Area di rispetto
- Ciclovia n. 1+ ciclo-pedonale Cittadella degli Studi



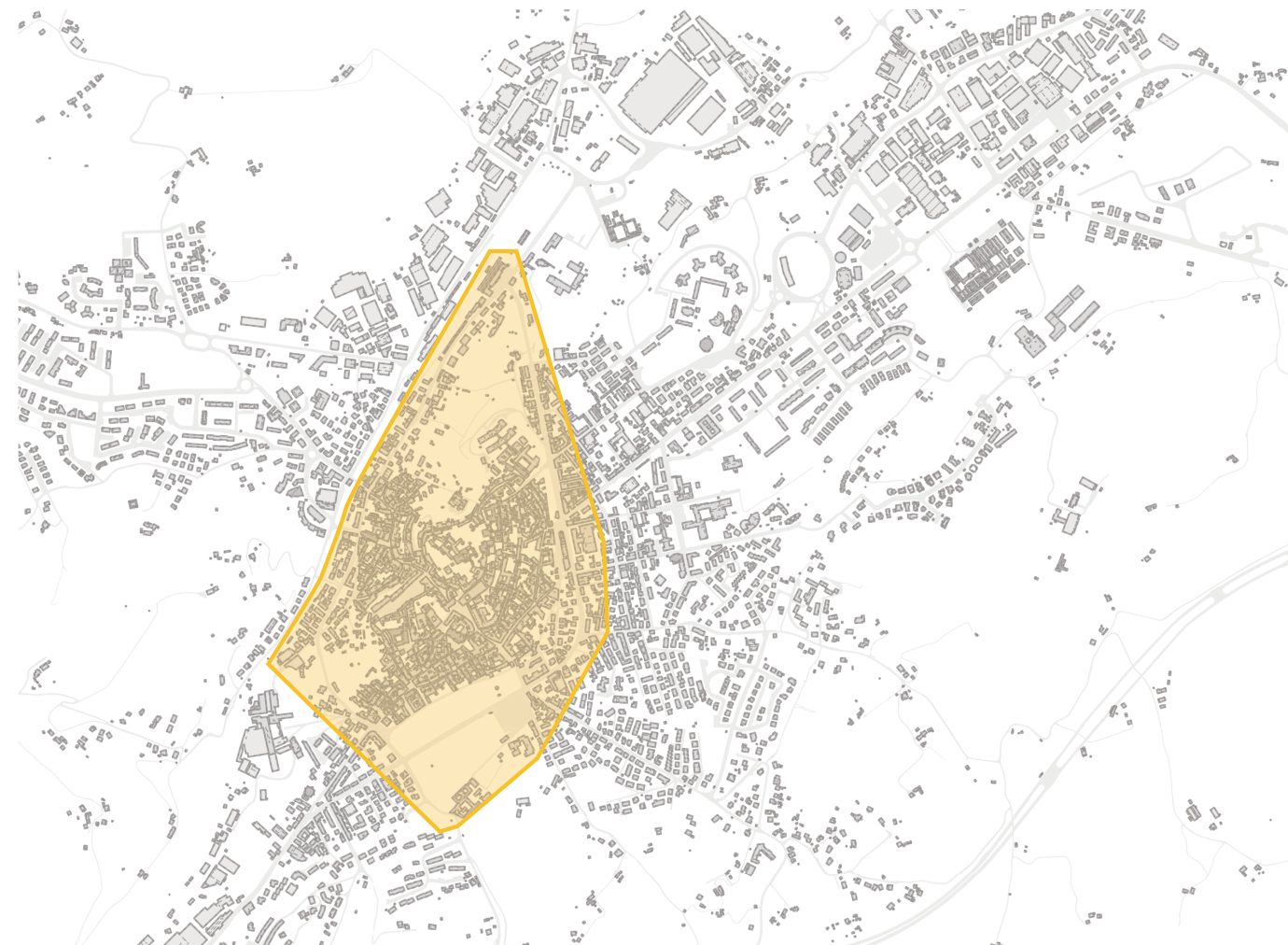
LA ZPRU

Nell'ambito della redazione del PUMS, la Giunta Comunale il 01/12/20 ha istituito la **Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica**, un'area in cui si ritiene che sussistano **esigenze e condizioni particolari di traffico** per le quali il Comune potrà, in seguito all'approvazione del piano, prendere provvedimenti sulla circolazione e sulla sosta.

La zona comprende tutto il centro storico, i due parchi principali della città e anche la zona adiacente alla stazione.

LEGENDA

— ZPRU



IL METROMINUTO

In un'intervista rilasciata al *Resto del Carlino*, l'architetto Jacopo Ognibene, ideatore del PUMS, afferma che **i fabrianesi tendono ad usare eccessivamente l'automobile**, anche per tragitti brevi.

Al fine di modificare questo comportamento, l'architetto Matteo Dondè ha inserito nel Biciplan una **mappa di Metrominuto**, in cui vengono indicate tutte le distanze della città che possono essere percorse a piedi, classificate secondo la loro lunghezza. La mappa è stata inserita in un volantino pensato per essere distribuito a cittadini e turisti, con l'intento di renderli consapevoli della concreta possibilità di spostarsi camminando nella città e dei benefici in materia di salute che questo tipo di mobilità garantirebbe loro.

La salute vien camminando il MetroMinuto di Fabriano

Il nostro Comune, che mette la persona al centro del proprio agire amministrativo, promuove stili di vita improntati al benessere personale e dell'ambiente. Ai diversi progetti già sperimentati si aggiunge ora il **MetroMinuto** ovvero la **Salute vien camminando**

Il MetroMinuto è la mappa pedonale di Fabriano che in analogia con quanto avviene con le reti delle metropolitane nelle grandi città, riporta le linee che connettono pedonalmente i diversi punti del territorio comunale fornendo informazioni sulle distanze, sui tempi di percorrenza, sui luoghi di attrazione e di interesse. Il **MetroMinuto** ha quindi uno scopo ben preciso: **Incentivare la mobilità pedonale per vivere il paese in sicurezza attraverso il cammino**

Si rimuove così la percezione distorta delle distanze e dei tempi di percorrenza che la nostra pigrizia sopravvaluta nei farci scegliere l'automobile per percorsi brevi. L'abitudine ad utilizzare sempre l'auto privata ci porta a scartare il muoversi a piedi, mentre il camminare, non di rado, è il modo più veloce per portarsi da un luogo all'altro, specialmente in un centro di piccole dimensioni come Fabriano, dove nulla è veramente lontano

Allora utilizziamo il **MetroMinuto**, un piccolo strumento coerente con le politiche di promozione della mobilità sostenibile e sicura e dell'educazione ad una vita più sana ed attiva **per volerci bene e per voler bene all'ambiente intorno a noi**



Camminare fa bene alla salute ma anche all'ambiente e all'aria. Camminare giova allo spirito e perfino all'umore. Fa bene al cielo malato di smog e di effetto serra. Senza contare che il ritmo dei passi accompagna alla perfezione quello dello sguardo che ha così tempo di osservare, guardare, esplorare ciò che incrocia e circonda il nostro cammino e di creare rapporti di vicinanza e sicurezza con le persone e la città

Il vicesindaco
Isolotto Arcioni

L'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) dice:

È ormai fatto noto che la diminuzione o l'assenza di attività fisica nella vita quotidiana di una persona costituisce uno dei principali fattori legati all'aumento di alcune malattie cardiovascolari, ma anche possibili dolori ai muscoli e alle ossa.

Camminare almeno 30 minuti al giorno è un vero e proprio toccasana per la salute. Camminare non richiede uno sforzo fisico eccessivo e permette di fare movimento ogni giorno con costanza senza affaticarsi troppo e senza annoiarsi.

Sono tantissimi gli studi internazionali che hanno dimostrato che camminare può far perdere decisamente più peso rispetto alla corsa. Se è vero che lo sforzo è meno intenso è anche vero che camminando si riesce a praticare l'attività fisica per più tempo e ad essere più costanti. **Secondo gli esperti, l'andatura perfetta è quella intorno ai 4 Km/h:** in questo modo rispetto al totale delle calorie bruciate circa il 40 per cento sono costituite da grassi, che consentono un dimagrimento ottimo.



Camminare garantirà al vostro organismo numerosi vantaggi. Vi aiuterà a mantenervi in forma, a perdere peso e a sentirvi più giovani.

Ecco i principali benefici di una sana camminata all'aria aperta:
Riduce il rischio di cancro al seno e di malattie cardiache

Allunga la vita
Fa perdere peso più velocemente
Previene il diabete
Stimola la Creatività
Aumenta la produttività
Previene l'obesità infantile
Aumenta la difesa immunitaria

progetto grafico: Matteo Dondè Architetto & Polinomia srl

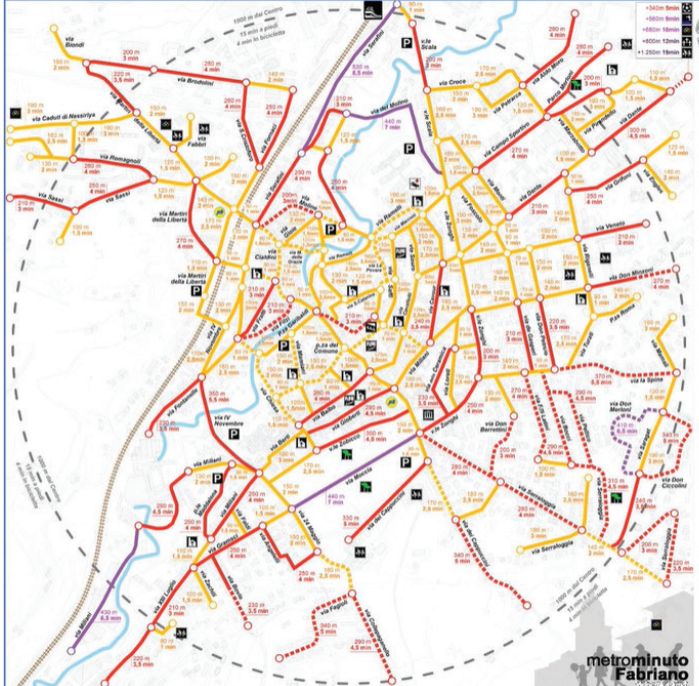
Amministrazione comunale di
Fabriano (AN)



LA SALUTE VIEN CAMMINANDO



metrominuto Fabriano



Amministrazione comunale di
Fabriano (AN)

Distanze e tempi di cammino in città
Distances and walking times in town

Percorsi Routes (4 Km/h)

- Fino a 200 metri / Up to 200 meters
- Da 200 a 400 metri / From 200 to 400 meters
- Da 400 a 600 metri / From 400 to 600 meters
- - - - - Presenza di medio-alte pendenze / Medium-high slopes


Stazione ferroviaria / Railway station
P Parcheggio / Parking area
M Municipio / City Hall
U Ufficio postale / Post office
H Ospedale / Hospital
B Biblioteca / Library
T Teatro / Theater

Scuola / School
C Chiesa / Church
Ch Cimitero / Cemetery
P Parco pubblico / Public park
CS Centro sportivo / Sports Center
S Stadio / Stadium
P Piscina / Swimming pool

Calcolo del consumo calorico
Calorie calculation
(Velocità 4 Km/h - Peso medio 70 Kg)

5 minuti	→	18 Kcal
10 minuti	→	35 Kcal
15 minuti	→	53 Kcal
20 minuti	→	70 Kcal
25 minuti	→	88 Kcal
30 minuti	→	105 Kcal

Calorie



metrominuto Fabriano

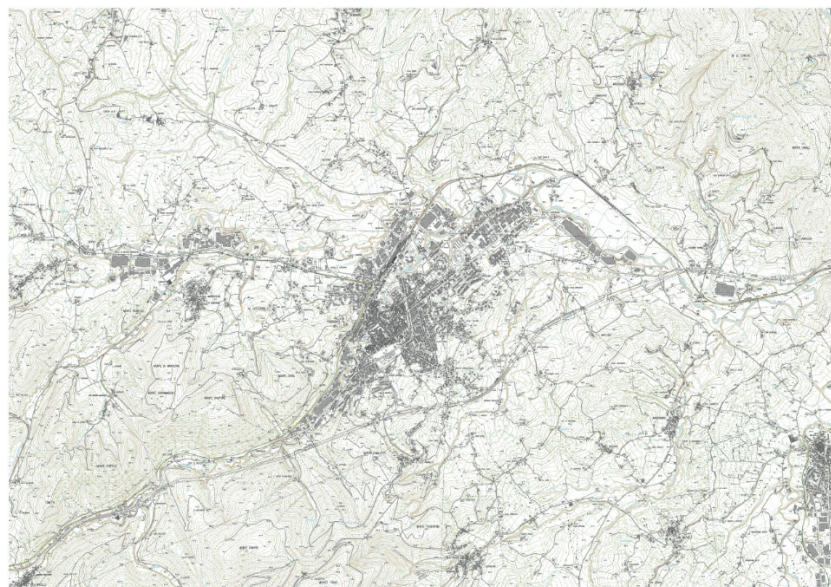
Il clima e l'orografia

Una delle problematiche più rilevanti quando si parla di mobilità, ed in particolar modo di mobilità dolce, a Fabriano è data dalle condizioni climatiche. La zona risente di un **clima continentale**, caratterizzato da inverni piuttosto rigidi, in cui le minime possono arrivare anche a -10 °C, da una piovosità elevata e da abbondanti nevicate.

Secondo i dati riportati dal sito web <http://www.climate-data.org>, nei mesi invernali la media giornaliera si attesta intorno ai 5 °C ed i giorni di pioggia mensili durante più o meno tutto l'anno ricoprono un'intera settimana.

Per quanto riguarda l'orografia, invece, la città è **pianeggiante lungo i suoi assi principali**, come via Dante, mentre le **numerose frazioni** che la circondano e anche alcune vie di periferia si trovano

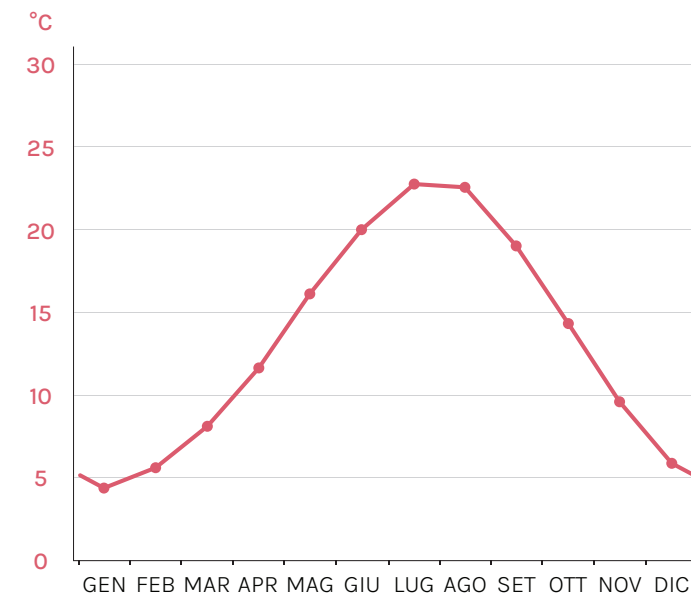
in collina. Una famosa caratteristica del centro storico è il fatto che il **corso**, partendo dai giardini fino ad arrivare a Piazza Garibaldi, sia **in discesa**.



Mappa fornita da regione.marche.it

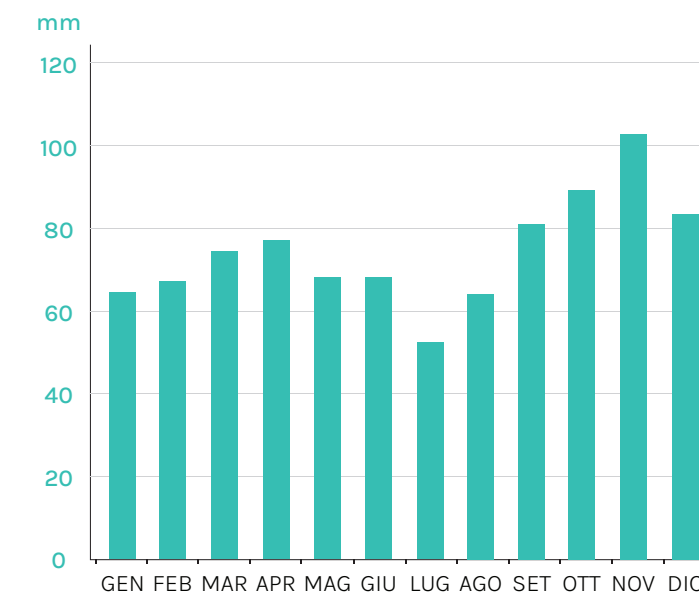
Dati forniti da <http://www.climate-data.org>

Temperature



Temperatura media: 12.1 °C

Precipitazioni



Giorni di pioggia

8 8 9 10 9 7 6 7 8 8 9 9

Suggerimenti storiche

Il territorio di Fabriano fu abitato fin dal Paleolitico. Dopo la **conquista dei Romani**, si svilupparono **Attidium** (l'attuale frazione di Attiggio) e **Tuficum** (Albacina), che raggiunsero la loro massima prosperità nel II-III secolo d.C. Le invasioni barbariche dei secoli seguenti (V-VI), poi, causarono il lento abbandono dei due centri.

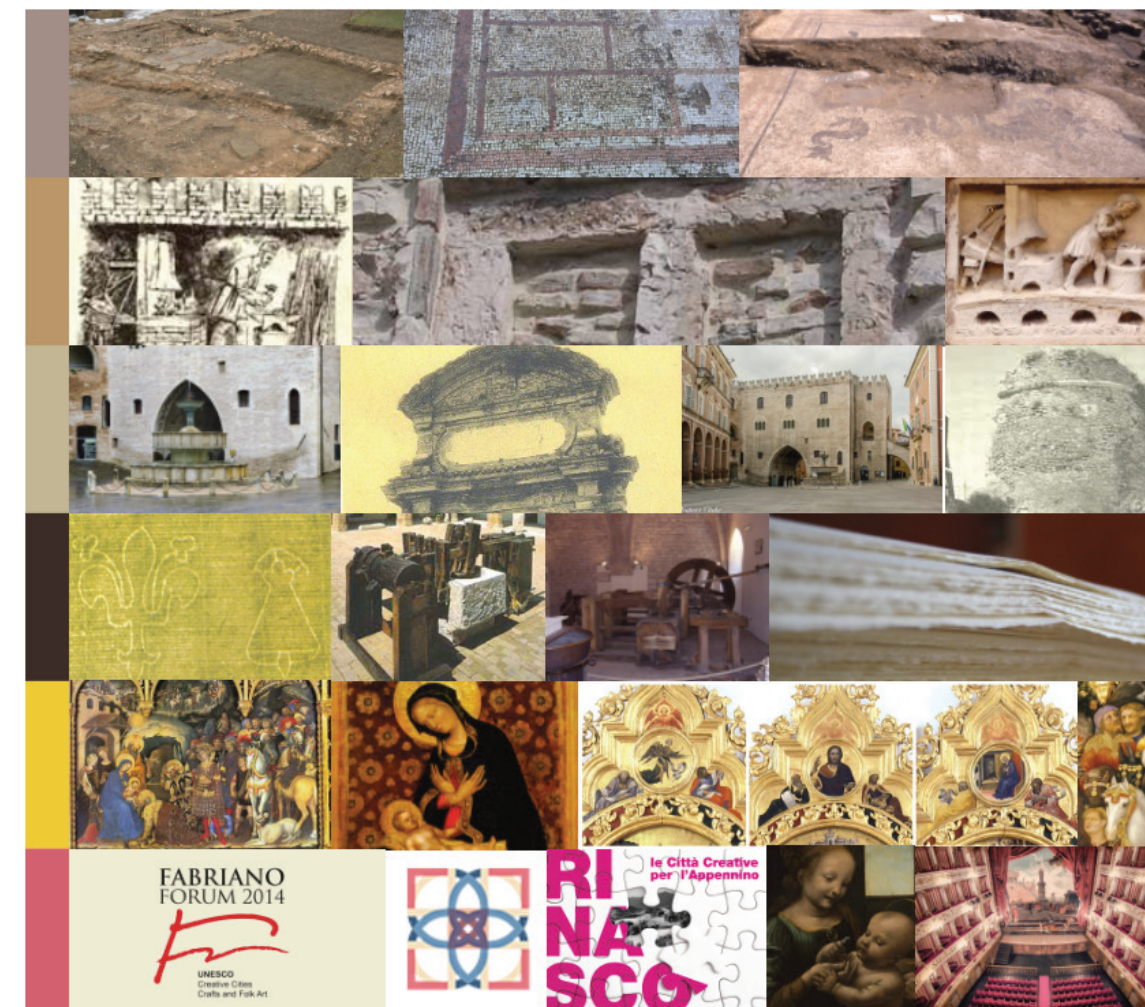
La città di Fabriano ebbe **origine da due castelli feudali, Castelvecchio**, la cui costruzione risale al 600 d.C. e **Castelnuovo**.

Tra il 1230 e il 1285 circa, quando i due castelli erano ormai uniti, furono costruite le mura della città con le **quattro porte, il Palazzo del Podestà e la fontana Sturinalto**. All'interno della cinta muraria si potevano distinguere la piazza Alta (Platea Magna) dove si

svolgeva la vita amministrativa, e la piazza Bassa (Platea Mercati), dove in prevalenza si esercitavano attività commerciali e produttive.

Fonti storiche: Tesei, T. (1999). *Fatti nostri*; <http://www.fabrianostorica.it/index.htm>

- **III sec. d.C.**
Attidium e Tuficum
- **600 d.C.**
Castelvecchio
- **1230-1285 ca.**
mura e 4 porte
Palazzo del Podestà
Fontana Sturinalto
- **seconda metà XIII sec.**
Cartiera
- **1370-1427**
Gentile da Fabriano
- **2013**
Città creativa UNESCO



LE CORPORAZIONI MEDIEVALI

Nel corso del XIII secolo si affermano a Fabriano le corporazioni artigiane. Infatti, come afferma Roberto Lopez ne *La rivoluzione commerciale del medioevo* (1975), *le corporazioni di mestiere trovano le migliori condizioni di sviluppo nelle piccole città dove la sicurezza era più ricercata della libera iniziativa*. A Fabriano spiccava tra tutte l'**Arte dei Fabbri**: ben 38 fabbrerie si contavano solo nella piazza del mercato, infatti lo stemma della città ritrae proprio un fabbro nell'atto di battere il ferro sull'incudine. A quella dei fabbri si aggiunsero, nel tempo, anche le **corporazioni della lana, della concia delle pelli** e soprattutto **della carta**.

La nascita delle corporazioni nel comune e lo sviluppo dell'attività artigianale nella piazza del mercato determinarono per Fabriano il **momento di maggiore prosperità e splendore**.

In questo contesto l'utilizzo degli spazi cittadini era dettato dalle esigenze della popolazione ed in particolar modo

delle varie categorie di artigiani, i cui prodotti hanno reso Fabriano nota in tutta Europa. Sempre secondo lo storico Roberto Lopez, *il marchio di fabbrica di una corporazione era il mezzo migliore per conquistare i mercati lontani. Solo i vicini erano in grado di riconoscere la filigrana di uno stimato fabbricante di carta, ma la carta di Fabriano era, ed è tuttora, conosciuta in tutto il mondo*.

LA CARTA E LA FILIGRANA

Il **XIII secolo** fu, quindi, fondamentale per Fabriano, in quanto vide la nascita dell'attività artigianale di produzione della carta. Già alla fine del Duecento, inoltre, gli artigiani attivi a Fabriano usavano contraddistinguere la propria produzione con marchi di filigrana (il 1293 è la data del documento filigranato più antico conservato a Fabriano).

La realizzazione di carta fatta a mano e filigrana è ancora oggi il maggiore punto di forza nell'attrattività turistica della città a livello nazionale ed internazionale. Tre musei (il **Museo della carta e della filigrana**, la **Fondazione Fedrigoni Fabriano** ed il **polo museale Carifacarte**) sono dedicati all'esposizione di manufatti cartacei e filigrane ed alla divulgazione delle tecniche di produzione, oltre che alla stessa realizzazione. L'indirizzo tecnologico *Grafica e Comunicazione* dell'IIS Merloni Miliani offre un **corso sulla carta unico in Italia**, dedicato all'apprendimento delle tecniche necessarie per gestire

il ciclo produttivo della carta e per programmare ed eseguire operazioni di stampa. Inoltre, entro il 2022 è **prevista la costituzione di un centro di ricerca per lo studio della cellulosa** presso i locali della ex Università.

I punti di riferimento nella storia di Fabriano più conosciuti all'esterno e più importanti per i suoi abitanti sono, quindi, l'origine medievale del comune ed il suo sviluppo artigianale e commerciale nel corso del XIII secolo, che ha portato, poi, ad una fioritura artistica che ha avuto il suo apice nel secolo successivo con le opere di Gentile da Fabriano. Nel 2013 Fabriano è stata nominata **Città Creativa UNESCO per Artigianato e Arti popolari**.



Tradizione

Fabriano è una **città ricca di cultura** e legata indissolubilmente alle proprie radici storiche. La **produzione della carta** è l'elemento che ha reso Fabriano famosa in tutto il mondo e ancora oggi è la caratteristica più apprezzata e meglio raccontata dalla popolazione.

L'**essenza medievale** della città, però, a cui si aggiungono l'ampiezza della superficie del Comune ed il clima non sempre favorevole, rende difficile in diverse situazioni aggiornare in ottica di sostenibilità le modalità di circolazione del traffico e le abitudini dei cittadini.

03. Interviste

Per analizzare i reali bisogni dei cittadini di Fabriano e comprendere se le diverse proposte del PUMS potessero soddisfarli, sono state svolte numerose interviste dirette agli abitanti della città.

Si sono scelti **5 provvedimenti delineati nella proposta di piano** e ad essi sono state associate **5 diverse categorie di utenti che ne beneficerebbero** maggiormente, rappresentate ognuna da un campione di 10 cittadini.

"Everything we make has an impact on the planet."

(Patagonia, 2021)

NEGOZIANTI DEL CENTRO STORICO

La prima categoria presa in esame è quella dei commercianti del centro storico, tra i quali è molto dibattuta la **proposta di estendere la Zona a Traffico Limitato** già esistente e valida solo negli orari del pomeriggio **e di introdurre una Area Pedonale Urbana** lungo il Corso della Repubblica. Trattandosi di una modifica della viabilità nella zona in cui sono maggiormente concentrati i piccoli commercianti, questa proposta è molto sentita e allo stesso tempo molto discussa dagli esercenti.

Le domande sono state poste di persona ai 10 intervistati e le risposte hanno fatto emergere che **la totalità dei commercianti interpellati è a conoscenza della proposta**, ma solo **metà di essi si dice d'accordo** con l'idea di chiudere il centro.

Un dato interessante è il fatto che molti hanno avuto accesso a questa informazione grazie al **passaparola**, mentre la proposta non è stata

comunicata ufficialmente dal personale del Comune, nonostante la sua attuazione sia prevista entro la fine del 2021.

In pochi vedono nella pedonalizzazione una possibilità di valorizzazione del centro e dei negozi, mentre emerge la **preoccupazione** legata ad un'eventuale chiusura per quanto riguarda gli anziani ed in generale l'abitudine diffusa di utilizzare l'auto nel recarsi in centro a fare compere. I commercianti temono, infatti, che non volendo rinunciare alla comodità dell'automobile, **gran parte della loro attuale clientela preferirebbe acquistare altrove**.

Alla domanda su come sarebbe meglio agire in alternativa alla zona pedonale, i commercianti più scontenti della proposta rispondono che **sarebbe preferibile lasciare la situazione com'è ora** (con la chiusura al traffico solo dopo le 14.00) **ed aumentare i parcheggi** nella zona del centro. In un articolo del 2021 del settimanale

locale *L'Azione*, Roberto Burzella, presidente dell'associazione dei commercianti del centro, ribadisce la **necessità di concentrare il piano della mobilità non iniziando dal centro**, senza aver messo prima in campo un progetto di marketing territoriale concertato.

CATEGORIA: Negozianti del centro

NUMERO INTERVISTATI: 10

MODALITÀ: 10 interviste face to face

PROPOSTA PUMS: estensione ZTL + istituzione APU nel centro storico

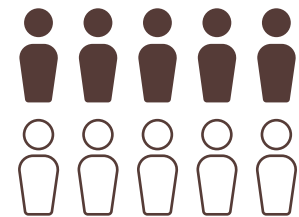
LEGENDA



Conoscevi questa proposta? Ne avevi mai sentito parlare?



Se la proposta fosse attuata, **ne beneficresti** / lo useresti?

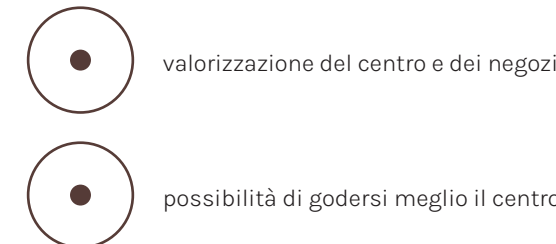


Dal tuo punto di vista, cosa sarebbe **miglior fare** invece?

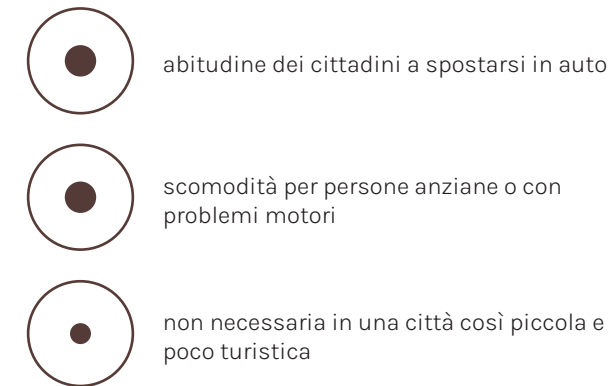


Cosa ne pensi? Per quanto riguarda te, quali potrebbero essere **i pro e i contro** di questa proposta?

PRO



CONTRO



ABITANTI DEL CENTRO STORICO

La seconda categoria comprende 10 persone che abitano nel centro storico. A loro, intervistati telefonicamente, è stata sottoposta l'idea dell'introduzione di una navetta elettrica gratuita nella zona in cui abitano.

Solo 2 persone su 10 hanno sentito parlare della proposta, ma ben 8 su 10 la userebbero volentieri.

Nessun intervistato ha portato alla luce dei lati negativi. Tra i **vantaggi**, invece, molti hanno citato la possibilità di **spostarsi autonomamente** per persone anziane o con problemi motori, così come per chi non ha l'auto, e la riduzione dell'inquinamento.

Come unica **proposta aggiuntiva** alla navetta, un unico intervistato ha suggerito un **collegamento anche con la zona dei supermercati**.

CATEGORIA: Abitanti del centro storico

NUMERO INTERVISTATI: 10

MODALITÀ: 10 interviste telefoniche

PROPOSTA PUMS: navetta elettrica gratuita nel centro storico

LEGENDA



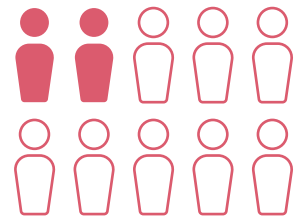
Sì No

Citato da:

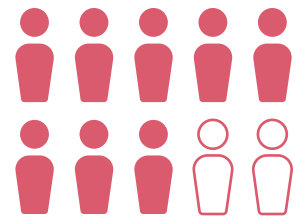


0 10

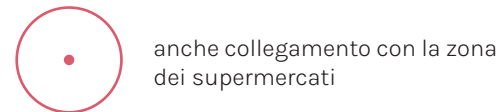
Conoscevi questa proposta? Ne avevi mai sentito parlare?



Se la proposta fosse attuata, **ne beneficresti** / lo useresti?



Dal tuo punto di vista, cosa sarebbe **miglior fare** invece?



Cosa ne pensi? Per quanto riguarda te, quali potrebbero essere i **pro e i contro** di questa proposta?

PRO



vantaggio per persone anziane o con problemi motori



salute: riduzione di smog e rumore



vantaggio per chi non ha l'auto



attenzione all'ambiente



risparmio economico

ABITANTI DELLE FRAZIONI

A 10 abitanti delle frazioni è stato presentato il **progetto di un trasporto a chiamata** ed è emerso che nessuno di loro ne aveva **mai sentito** parlare e che **in 7 usufruirebbero del servizio**.

Anche in questo caso il vantaggio più evidente sarebbe il **beneficio per le persone anziane, per chi ha difficoltà a muoversi, per le famiglie con una sola auto ed in caso di guasti alla macchina**. Per molti, quindi, questa tipologia di trasporto costituirebbe un ausilio in caso di necessità, ma probabilmente non sostituirebbe completamente l'automobile.

È **apprezzata l'idea** di un trasporto con **orari più flessibili** rispetto ad un comune autobus, infatti una sola persona ritiene di non voler rinunciare comunque alla comodità dell'auto privata. Un solo intervistato propone come soluzione aggiuntiva l'introduzione di corse serali e notturne.

CATEGORIA: Abitanti delle frazioni

NUMERO INTERVISTATI: 10

MODALITÀ: 8 interviste telefoniche, 2 interviste face to face

PROPOSTA PUMS: trasporto a chiamata per le frazioni

LEGENDA



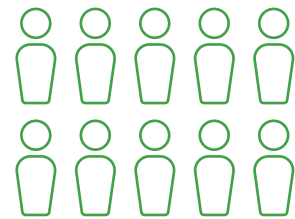
Sì No

Citato da:



0 10

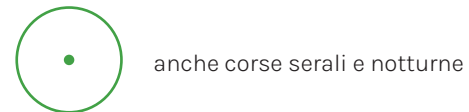
Conoscevi questa proposta? Ne avevi mai sentito parlare?



Se la proposta fosse attuata, **ne beneficresti** / lo useresti?



Dal tuo punto di vista, cosa sarebbe **meglio fare** invece?



anche corse serali e notturne

Cosa ne pensi? Per quanto riguarda te, quali potrebbero essere **i pro e i contro** di questa proposta?

PRO



vantaggio per persone anziane o con problemi motori



flessibilità degli orari e maggiore libertà



vantaggio per persone che non hanno l'auto e famiglie che ne hanno una sola

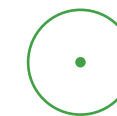


vantaggio in caso di guasto dell'auto



attenzione all'ambiente

CONTRO



scomodità rispetto all'auto

STUDENTI DELLA CITTADELLA E LORO GENITORI

La riorganizzazione dell'ultimo miglio scolastico della Cittadella degli Studi attraverso la **creazione di una parte di ZTL, di zona pedonale e di spazi in cui potersi fermare per lasciare i ragazzi** è stata sottoposta a 5 studenti e 5 genitori.

Anche in questo caso, **nessuno aveva sentito parlare** di questa idea e ben **9 persone su 10 ne trarrebbero beneficio**.

Per quasi tutti gli intervistati il vantaggio più evidente sarebbe la **maggiore sicurezza della zona**, assieme ad un **miglioramento della circolazione**.

CATEGORIA: Studenti della Cittadella e loro genitori

NUMERO INTERVISTATI: 10 (5 studenti e 5 genitori)

MODALITÀ: 8 interviste telefoniche, 2 interviste face to face

PROPOSTA PUMS: zona pedonale + ZTL + kiss n ride Cittadella degli Studi

LEGENDA



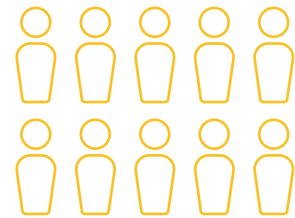
Sì No

Citato da:

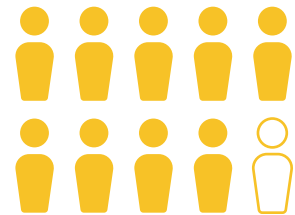


0 10

Conoscevi questa proposta? Ne avevi mai sentito parlare?



Se la proposta fosse attuata, **ne beneficresti / lo useresti?**



Cosa ne pensi? Per quanto riguarda te, quali potrebbero essere **i pro e i contro** di questa proposta?

PRO



sicurezza per i pedoni e zona maggiormente controllata



miglioramento della circolazione



riduzione inquinamento

CONTRO



rischio di bloccare l'unica strada per raggiungere la scuola

LAVORATORI

Infine, alla categoria di chi lavora a Fabriano è stata raccontata la **proposta di creare una pista ciclabile lungo via Dante**.

3 persone su 10 conoscevano già l'idea e **6 su 10 sarebbero propense a sfruttarla**, soprattutto perché fornirebbe uno **spazio comodo e sicuro** per chi vuole spostarsi in bici.

Anche in questo caso, come per il trasporto a chiamata nelle frazioni, il provvedimento è apprezzato, ma il suo utilizzo è sentito come un vantaggio in determinate situazioni e **non come una necessità**. L'obiezione fondamentale alla proposta è **l'inadeguatezza di via Dante**, asse principale della città, ad ospitare una pista ciclabile e come idea **alternativa** viene citata la **riconversione dell'ex ferrovia** che collegava Fabriano ad Urbino, non solo da uno dei 10 lavoratori, ma anche da due intervistati di altre categorie.

CATEGORIA: Lavoratori

NUMERO INTERVISTATI: 10

MODALITÀ: 6 interviste telefoniche, 4 interviste face to face

PROPOSTA PUMS: pista ciclabile su via Dante

LEGENDA



Sì



No

Citato da:

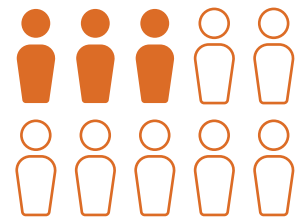


0

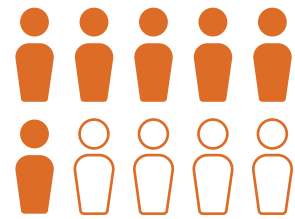


10

Conoscevi questa proposta? Ne avevi mai sentito parlare?



Se la proposta fosse attuata, **ne beneficaresti** / lo useresti?



Dal tuo punto di vista, cosa sarebbe **miglior fare** invece?



farla in una zona diversa della città (ad es. ex ferrovia)

Cosa ne pensi? Per quanto riguarda te, quali potrebbero essere **i pro e i contro** di questa proposta?

PRO



sicurezza e comodità



attenzione all'ambiente



riduzione del traffico



modalità diversa di godersi la città

CONTRO



strada non adatta perché troppo trafficata



idea non adatta ad una piccola città

INSIGHT

Dalle domande riguardanti le proposte del PUMS emerge che nel piano **si è data priorità ad alcuni provvedimenti poco apprezzati dalla cittadinanza**, come la chiusura del centro storico, mentre altri più richiesti, come l'ultimo miglio scolastico, sono programmati per il cosiddetto "breve periodo" corrispondente a due anni dall'approvazione del PUMS. Tra i progetti compresi nell'ultimo miglio, infatti, solo il tratto di ciclo-pedonale tra il parcheggio scambiatore e la Cittadella sta prendendo avvio e verrà completato a maggio 2021.

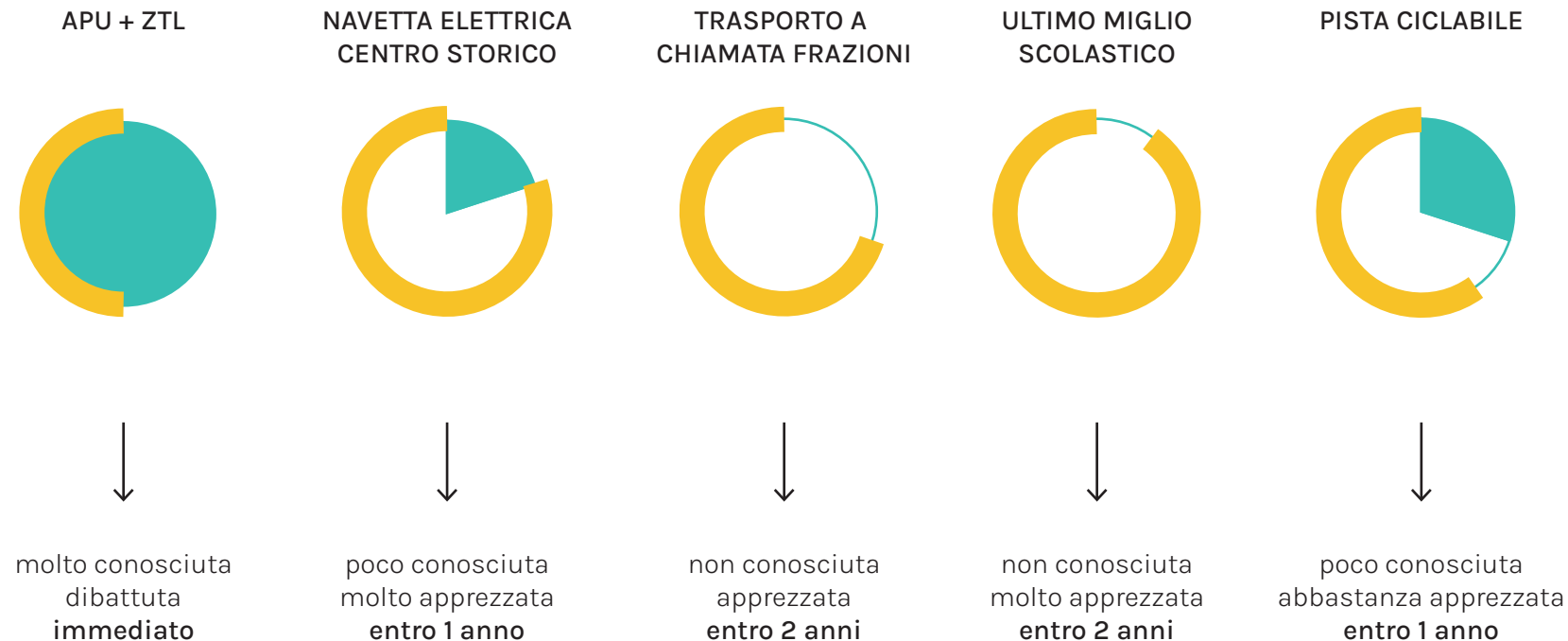
Inoltre, una criticità fondamentale è rappresentata dal fatto che le **proposte del PUMS** sono, in generale, **poco conosciute e comunicate male** dal Comune, motivo per il quale spesso i cittadini ne vengono informati tramite canali poco affidabili quali il passaparola ed i social.

Conoscevi questa proposta? Ne avevi mai sentito parlare?
Se la proposta fosse attuata, **ne beneficeresti** / lo useresti?

NUMERO INTERVISTATI: 50

MODALITÀ: 32 interviste telefoniche,
10 interviste face to face

LEGENDA



DOMANDE GENERALI

Oltre alle domande specifiche inerenti alle cinque proposte del PUMS, sono state sottoposte ai 50 intervistati anche alcune questioni più generiche riguardanti come ci si muove in città e quali sono le maggiori attrazioni turistiche.

Quali sono le zone che percorri più spesso **a piedi o in bici**?

A PIEDI



centro storico



Solo 2 persone su 50 utilizzano la bici.

CATEGORIA: Abitanti di Fabriano

NUMERO INTERVISTATI: 50

MODALITÀ: 32 interviste telefoniche,
10 interviste face to face

LEGENDA



0 50



campagna / frazioni



zona dei giardini comunali



03. Interviste

CATEGORIA: Abitanti di Fabriano

NUMERO INTERVISTATI: 50

MODALITÀ: 32 interviste telefoniche,
10 interviste face to face

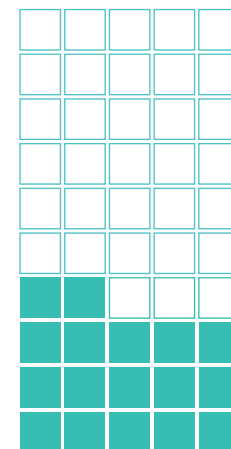
LEGENDA



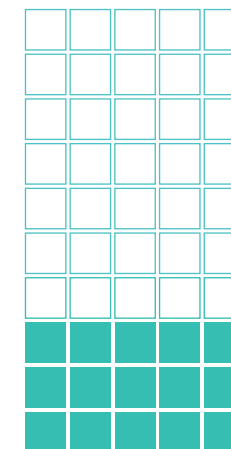
Sì No

La zona percorsa maggiormente **a piedi** è quella del **centro storico** e dei **giardini**, mentre **la bicicletta non viene usata** in generale dai fabrianesi. Sono **poche le difficoltà di spostamento** vissute dai cittadini; l'unica lamentela diffusa riguarda il **dissesto del manto stradale**, sia per i sanpietrini del centro, sia in periferia.

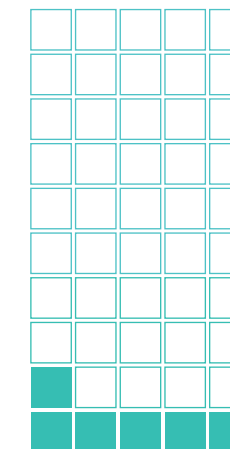
In quali casi ti capita di avere **difficoltà a spostarti** a Fabriano?



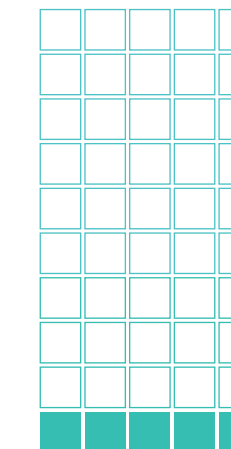
mai



dove il manto stradale è dissestato o
ci sono buche



andando dalle frazioni verso il centro,
poiché mancano mezzi e marciapiedi



quando non trovo parcheggio

L'attrazione turistica più consigliata e sentita come unica è il **museo della carta**, da visitare insieme alle bellezze del centro storico.

Gli abitanti di Fabriano percepiscono **poche difficoltà di spostamento per un turista**; tra le problematiche citate, la maggior parte degli intervistati segnala la mancanza di informazioni riguardo ai mezzi e alle attrazioni e di modalità organizzate per visitare le bellezze naturalistiche dei dintorni.

Se dovessi dare un **consiglio ad un turista**, quali punti della città gli suggeriresti di visitare? **Sarebbe facile** raggiungerli?

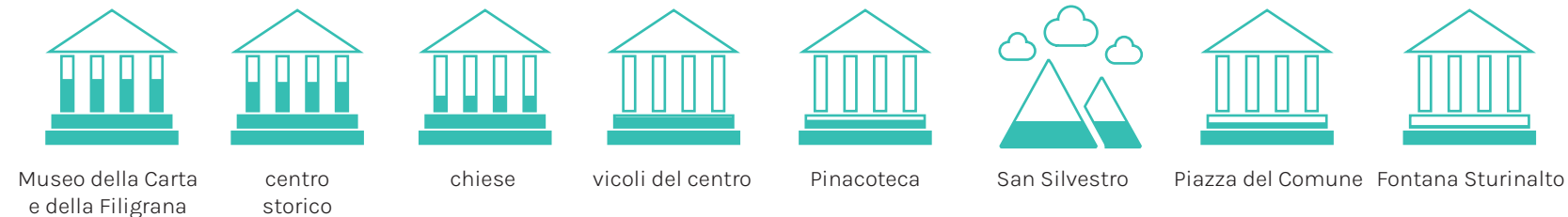
ATTRAZIONI

CATEGORIA: Abitanti di Fabriano

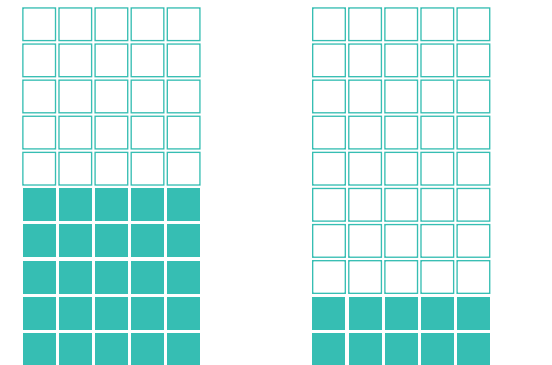
NUMERO INTERVISTATI: 50

MODALITÀ: 32 interviste telefoniche, 10 interviste face to face

LEGENDA

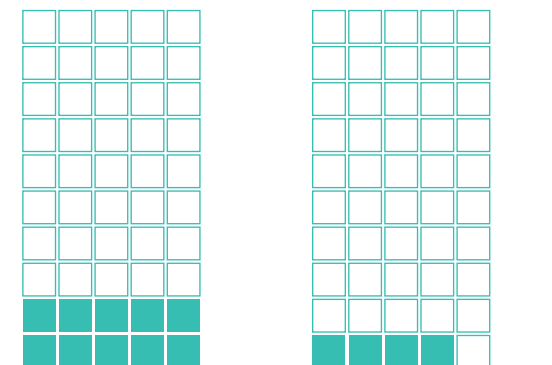


DIFFICOLTÀ



nessuna

mancanza di un infopoint riguardo a mezzi e attrazioni

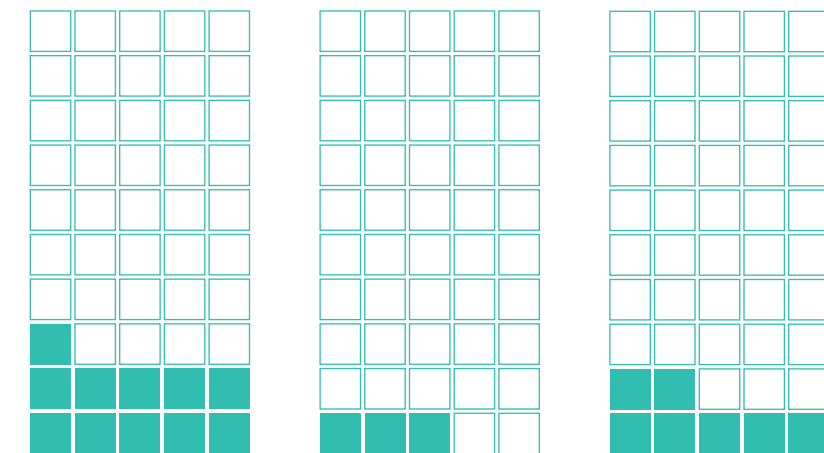


mancanza di organizzazione di gite e trekking nei dintorni

mancanza di mezzi pubblici in città

Inoltre, altri pareri emersi spontaneamente durante le interviste rivelano che alcuni cittadini ritengono che Fabriano sia, in generale, **poco curata e non abbastanza valorizzata**.

Il fatto che si tratti di una piccola città, invece, per pochi è un fattore negativo, mentre per alcuni può costituire un punto di forza.



dimensioni ridotte come punto di forza

dimensioni ridotte come criticità

poca valorizzazione e cura della città

Abitudini

Influenzati dal clima e dall'orografia, i cittadini di Fabriano risultano spesso restii all'utilizzo di una mobilità alternativa all'automobile.

Le proposte avanzate finora dal Comune in materia di sostenibilità hanno, infatti, faticato ad essere implementate.

Occorre, quindi, un approccio che tenga prima di tutto in considerazione **i bisogni ed i desideri della cittadinanza**, per giungere ad una **soluzione condivisa** e studiata in modo specifico per il territorio.

04. Concept

"Design, if it is to be ecologically responsible and socially responsive, must be revolutionary and radical (going back to the roots) in the truest sense."

(Viktor Papanek, 1973)

“Attraverso”

è il servizio che permette a turisti ed abitanti di muoversi in modo sostenibile a Fabriano e di immergersi in un viaggio culturale, formativo ed esperienziale nella storia della città.

FINALITÀ

Il servizio intende istituire un legame tra l'**identità culturale** di Fabriano, il **lavoro artigiano** ed il **turismo** attraverso un servizio di **mobilità sostenibile** che generi valore per la città rispondendo in modo innovativo alle esigenze e ai desideri di mobilità degli abitanti.

MODALITÀ

Il servizio si compone di un **itinerario di mobilità sostenibile**, un **programma di attività** ed una **comunicazione** efficace ai cittadini ed ai turisti. La progettazione del servizio è accompagnata da un **percorso partecipativo** che permette ai cittadini di intervenire in prima persona nel processo ideativo.

SOLUZIONI DI MOBILITÀ

1. **Percorso ciclopedonale** lungo i binari della ex ferrovia Fabriano-Urbino, naturalistico e culturale, in cui sono presenti spazi per ospitare esposizioni, residenze, workshop, attività con le scuole e di formazione.

2. **Minibus elettrico** che collega i punti di interesse della città e risulta socialmente innovativo perché è gratuito ed accessibile anche ai ragazzi non accompagnati dai genitori.

VALORE GENERATO

Il servizio genera valore sia per gli utenti che per la città di Fabriano, poiché offre un'esperienza a tutto tondo fruibile da chiunque in un'ottica di totale sostenibilità ambientale e di valorizzazione del territorio.

Per l'utente

- assistente per ragazzi
- corse serali
- alternativa all'automobile
- autonomia di movimento per tutti
- esperienza artistica e naturalistica
- residenze per artisti

Per il territorio

- trasmissione di competenze tecniche e professionali ai giovani
- turismo locale sostenibile
- trasporti sostenibili e sicuri
- possibilità di sviluppo di nuove imprese



I casi studio

Per comprendere al meglio come affrontare le problematiche prese in considerazione nell'idea progettuale si sono scelte come casi studio alcune soluzioni in ambito di turismo culturale, ciclopedonali, mobilità sostenibile su gomma ed impiego della carta nelle costruzioni architettoniche.



Faenza Art Ceramic Center

AMBITO: Artigianato, formazione, turismo

LUOGO: Faenza, Italia

TIPOLOGIA: Centro culturale

DESCRIZIONE: Centro internazionale che si dedica alla promozione e alla valorizzazione dell'arte e della ceramica, attraverso corsi, residenze, concorsi, eventi.

SPUNTI: Faenza offre un'esperienza a tutto tondo dell'attività artigianale della ceramica, integrando formazione e turismo.



Venice Glass Week

AMBITO: Artigianato, formazione, turismo

LUOGO: Venezia, Italia

TIPOLOGIA: Festival

DESCRIZIONE: Festival internazionale che celebra, supporta e promuove l'arte del vetro, principale attività artistica ed economica su cui si basa l'attività turistica della città di Venezia, organizzando mostre, workshop e visite guidate.

SPUNTI: Venezia riesce a fare in modo che la città stessa si leghi indissolubilmente, nell'immaginario

delle persone, all'attività artigianale del vetro, rendendo quest'arte il simbolo della città, attraverso una serie di attività ed eventi per turisti, artisti ed appassionati.



Ecomuseo delle risaie, dei fiumi, del paesaggio rurale mantovano

AMBITO: Itinerario naturalistico e culturale

LUOGO: Mantova, Italia

TIPOLOGIA: Ecomuseo

DESCRIZIONE: All'interno dell'Ecomuseo sono presenti 10 diversi itinerari che accompagnano il visitatore attraverso la storia, la cultura e le tradizioni del territorio.

SPUNTI: Gli itinerari dell'Ecomuseo uniscono in modo organico natura e cultura, paesaggio e tradizioni, riuscendo a raccontare il luogo ai visitatori secondo una modalità esperienziale molto interessante.

CICLOPEDONALI DA EX FERROVIE

In ambito architettonico, invece, possono essere prese come spunto alcune piste ciclabili e ciclopedonali tra le numerose che sono state costruite in Italia ed in Europa a partire **da un tracciato ferroviario non più utilizzato**.



Ciclovía del Sole

LUOGO: Bologna, Italia

DESCRIZIONE: Il progetto consiste in un percorso ciclabile che collega Verona, Bologna e Firenze, e fa parte del grande itinerario ciclabile europeo Eurovelo7 che da Capo Nord arriva a Malta. La tratta Mirandola-Sala Bolognese (46 km) corre sull'ex ferrovia Bologna-Verona.

SPUNTI: Lungo il percorso sono presenti piazzole di sosta dotate di illuminazione, wi-fi, carica cellulare ed e-bike, kit di riparazione, rastrelliere, acqua, tavoli e cestini e sarà installato su ognuna un impianto fotovoltaico. La pavimentazione utilizzata è ecologica e resistente alle sollecitazioni meccaniche e atmosferiche.



Parco lineare di Caltagirone

LUOGO: Caltagirone, Sicilia

DESCRIZIONE: Il tracciato, lungo 8 km e mezzo, parte dalla periferia nord di Caltagirone e giunge sino a San Michele di Ganzaria, snodandosi lungo la vecchia linea ferroviaria che collegava Caltagirone a Piazza Armerina.

SPUNTI: Il progetto consiste in un percorso naturalistico attrezzato, idoneo al transito pedonale, in bicicletta e sui pattini, e nella ristrutturazione della vecchia stazione ferroviaria.



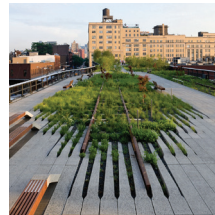
Baana

LUOGO: Helsinki, Finlandia

DESCRIZIONE: Percorso ciclabile e pedonale, il cui nome significa *rotaia* in finlandese colloquiale, nato dalla conversione di una ferrovia divenuta

obsoleta a causa del trasferimento del porto della città e non più utilizzata.

SPUNTI: Il percorso è arricchito da installazioni sportive ed artistiche. Nella costruzione si è posta grande attenzione a preservare la vegetazione già presente, integrandola con altre particolari piante.



High Line

LUOGO: New York, USA

DESCRIZIONE: Parco lineare di 2,33 km realizzato su una sezione in disuso della ferrovia sopraelevata chiamata West Side Line facente parte della più ampia New York Central Railroad.

SPUNTI: Il percorso ospita performance artistiche, tour per visitatori, laboratori

con le scuole ed eventi riguardanti la sostenibilità.

MINIBUS ELETTRICI

Per quanto riguarda, invece, l'ambito della **mobilità sostenibile su gomma**, sono stati presi come esempio due mezzi elettrici ed una associazione che accompagna i bambini, consentendo loro di prendere l'autobus anche senza i genitori.



GreenGoBus

AMBITO: Mobilità sostenibile

LUOGO: Faenza, Italia

TIPOLOGIA: Mezzo pubblico

DESCRIZIONE: Servizio gratuito di minibus elettrici pensato per facilitare il raggiungimento del centro di Faenza.

SPUNTI: Questa tipologia di servizio è particolarmente efficiente nelle piccole città come Faenza e Fabriano e facilita gli spostamenti sia ai turisti che ai cittadini.



RoboBus

AMBITO: Mobilità sostenibile

LUOGO: Helsinki, Finlandia

TIPOLOGIA: Mezzo pubblico

DESCRIZIONE: Progetto sperimentale di minibus elettrico a guida autonoma, con una velocità massima di 14 km/h ed un operatore a bordo che possa prendere il controllo in caso di anomalie.

SPUNTI: È interessante il tentativo di applicare la guida autonoma ad un autobus, però in questo caso è rimasto un esperimento, che funziona solo per brevi tratti, lungo percorsi predefiniti, con una velocità molto limitata e richiede comunque la presenza di un operatore.



HappyBus

AMBITO: Bambini in autobus

LUOGO: Parma, Italia

TIPOLOGIA: Associazione

DESCRIZIONE: Associazione di volontari che svolgono attività di assistenza a bordo degli scuolabus per accompagnare i bambini delle scuole del primo ciclo di

istruzione senza bisogno del controllo dei genitori.

SPUNTI: Questa associazione si occupa di accompagnare i bambini esclusivamente negli orari scolastici e sui mezzi dedicati alle scuole. Sarebbe interessante sperimentare la stessa operazione su mezzi giornalieri.

ARCHITETTURE DI CARTA

Infine, si è studiato come la carta possa essere sfruttata come elemento costruttivo da utilizzare negli elementi architettonici del servizio, al fine di **creare un legame forte con l'identità storica e culturale della città**. Attraverso l'analisi della pubblicazione *Paper in architecture: Research by design, engineering and prototyping* di Jerzy F. Latka del 2017 si sono selezionati 8 casi studio interessanti per il progetto, tra i quali la metà sono opere dell'architetto giapponese Shigeru Ban, il più noto utilizzatore della carta in architettura.



Apeldoorn Cardboard Theatre

LUOGO: Olanda

PROGETTISTA: Hans Ruijsenaars

DURATA: Temporaneo



Cardboard House

LUOGO: Sydney, Australia

PROGETTISTA: Peter Stutchbury and Richard Smith

DURATA: Temporaneo

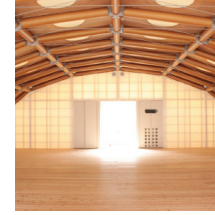


Nemunoki Children's Art Museum

LUOGO: Giappone

PROGETTISTA: Shigeru Ban

DURATA: Permanente



Shigeru Ban Studio at Kyoto University of Art and Design

LUOGO: Kyoto, Giappone

PROGETTISTA: Shigeru Ban

DURATA: Temporaneo



Westborough Primary School

LUOGO: Regno Unito

PROGETTISTA: Cottrell & Vermeulen Architecture

DURATA: Semi-permanente



Ring Pass Field Hockey Club

LUOGO: Olanda

PROGETTISTA: Nils Eekhout

DURATA: Permanente



Japan Pavilion Expo 2000

LUOGO: Hannover, Germania

PROGETTISTA: Nils Eekhout

DURATA: Temporaneo



Miao Miao Paper Nursery School

LUOGO: Cina

PROGETTISTA: Nils Eekhout

DURATA: Emergenziale

Le attività culturali a Fabriano

Pur trattandosi di una piccola città, Fabriano presenta una **molteplicità di musei e di manifestazioni culturali**. Insieme ai **tre musei dedicati alla carta**, affiancati dal **corso sulla carta** offerto dall'IIS Merloni Miliani e dal futuro centro di ricerca sulla cellulosa presso la ex UniFabriano, è presente il Museo Internazionale dell'Acquarello, situato nel Museo Diocesano della Cattedrale. La collezione è gestita dall'**associazione culturale InArte**, che organizza anche laboratori, corsi, eventi ed attività educative e che allestisce la manifestazione *Fabriano InAcquarello*, che si svolge ogni anno in primavera.

Nei locali della prima stazione di Fabriano risalente al 1878 si trova il **Museo Didattico della Vaporiera**, gestito dal presidente del Dopolavoro ferroviario Giancarlo Bonafoni, in cui sono esposti

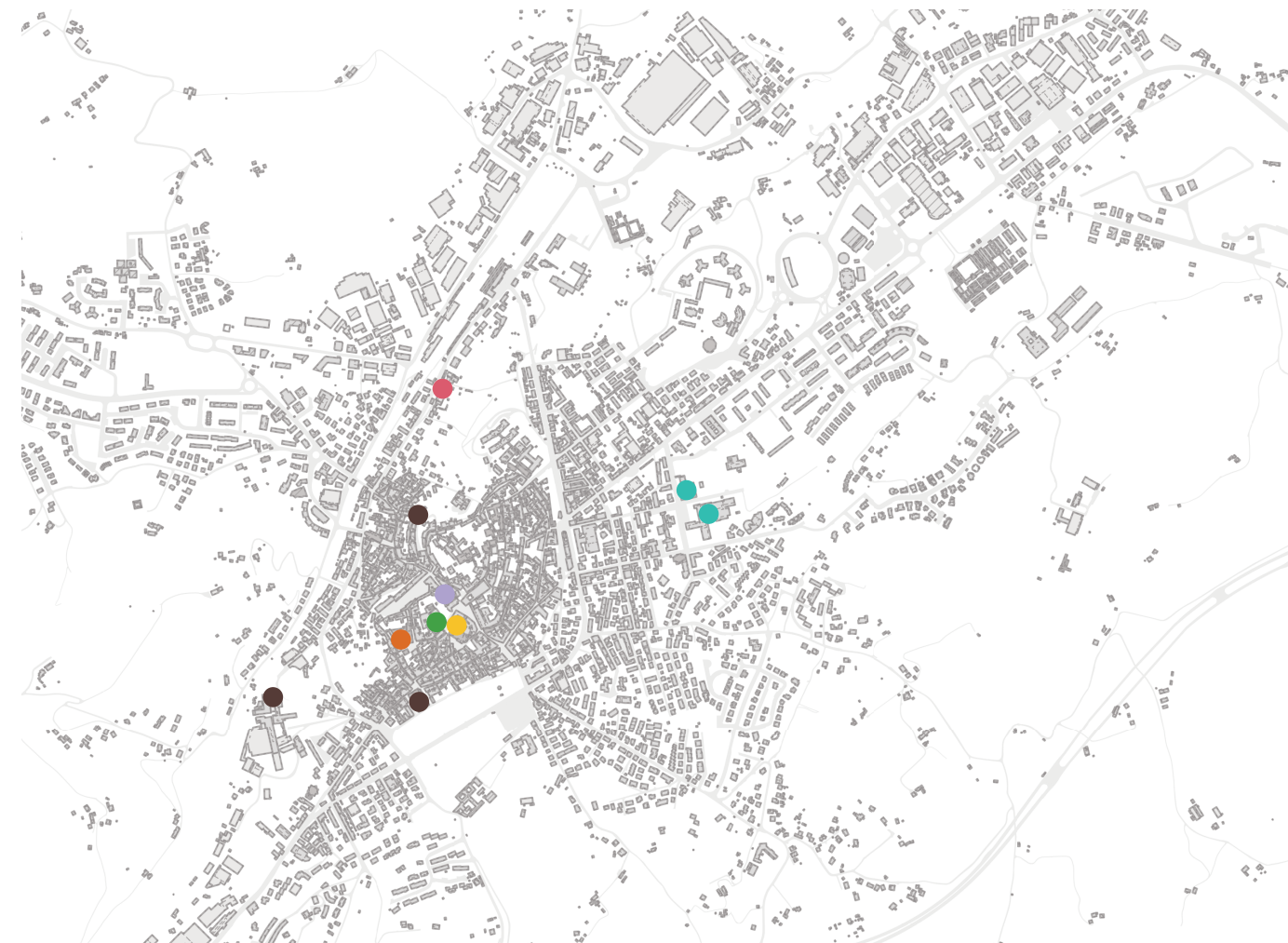
numerosi sistemi di comunicazione presenti nelle vecchie stazioni e saranno ospitate in futuro anche vaporiere e locomotive.

Altri musei di fondamentale importanza per la città sono la Pinacoteca Civica *Bruno Molajoli*, il Museo Farmacia *Mazzolini Giuseppucci*, il Museo Del Pianoforte Storico E Del Suono, il Museo della Civiltà Contadina.

La più importante manifestazione della città è sicuramente il **Palio di San Giovanni**, rievocazione storica che si svolge a giugno concludendosi nel giorno del santo patrono.

LEGENDA

- Musei della carta
- Pinacoteca civica
- Farmacia storica
- Museo del pianoforte
- Museo dell'acquarello
- Museo didattico della vaporiera
- IIS corso carta + futuro centro di ricerca cellulosa



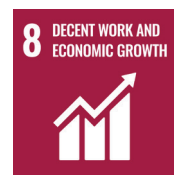
Gli obiettivi

Il progetto intende rispondere a tre degli obiettivi di sviluppo sostenibile elencati nell'Agenda 2030 dell'ONU, perseguendo finalità di crescita sostenibile in ambito **culturale e professionale, turistico e di mobilità**.



Obiettivo 4.4

Aumentare considerevolmente entro il 2030 il numero di giovani e adulti con **competenze specifiche -anche tecniche e professionali-** per l'occupazione, posti di lavoro dignitosi e per l'imprenditoria.



Obiettivo 8.9

Concepire e implementare entro il 2030 politiche per favorire un **turismo sostenibile che crei lavoro e promuova la cultura e i prodotti locali**.



Obiettivo 11.2

Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso a un **sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile**, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo **potenziando i trasporti pubblici**, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani.

Con la **Legge Regionale n. 4 del 1° marzo 2021**, il Consiglio Regionale delle Marche riconosce Fabriano come **Città della carta e della filigrana**.

Questa decisione rappresenta un'occasione per la crescita turistica della città e per la sua valorizzazione in ambito nazionale ed internazionale. La Regione vuole, infatti, promuovere la **valorizzazione della produzione della carta e della filigrana**, quale bene significativo dell'identità regionale e volano per lo sviluppo culturale, turistico, produttivo delle Marche (Art. 1) e, pertanto, intende attivare la procedura presso l'UNESCO per il riconoscimento della fabbricazione della carta e della filigrana come bene immateriale dell'umanità (Art. 2).

Inoltre, la Regione istituisce il **Premio internazionale della Filigrana** e promuove la realizzazione di un **Festival della Carta**, quali efficaci strumenti di sostegno e divulgazione del "saper fare" di Fabriano e delle Marche, in Italia e all'estero (Art.4).

Al fine di tutelare e valorizzare il patrimonio culturale legato alla carta, la

Regione si impegna anche a realizzare attività, citate nell'Articolo 2, quali:

- la costituzione di **nuove botteghe artigiane** finalizzate all'uso della carta e della filigrana anche in settori merceologici non tradizionali quali beni di consumo, opere d'arte, creazioni del design

- la **formazione professionale nelle materie inerenti alla produzione della carta e della filigrana**, valorizzando i saperi dei mastri cartai e filigranisti, nel rispetto della normativa statale vigente

- la **creazione di una rete tematica di tutti i luoghi della cultura** e dell'archeologia industriale delle Marche legati alla carta fatta a mano, alla filigrana e alla tradizione cartaria, da valorizzare mediante la costituzione di un apposito **itinerario turistico** che metta in rete, in maniera integrata, i suddetti luoghi

Infine, la Regione contribuirà al sostegno economico di attività come **progetti espositivi** che coniugano artigianalità, impresa, cultura, scienze, tecnologia nel settore della carta e della filigrana e

04. Concept

workshop, laboratori, eventi dedicati allo studio e all'apprendimento delle tecniche storiche ed innovative per la produzione ed al restauro della filigrana e della carta (Art. 3).

Anche Federico Castagna, **Responsabile Sindacale Confartigianato Fabriano-Jesi**, in un'intervista al settimanale locale L'Azione ribadisce che *favorire la trasmissione della storia dei mestieri significa sottolineare l'importanza dell'iniziativa artistica, capace da sempre di ispirare e trainare un intero sistema produttivo. È necessario prendere atto che l'artigianato artistico ha bisogno di essere inserito in un circolo virtuoso strettamente collegato con il settore turistico*, che deve a sua volta funzionare. Proprio per questo motivo l'approvazione della Legge Regionale di Fabriano come Città della Carta e della Filigrana può determinare, finalmente, la nascita di botteghe artigiane, **il trasferimento della tradizione alle generazioni più giovani** e la possibilità di incrementare il turismo, che potrebbe vivere un'esperienza diretta vedendo all'opera gli artigiani e potendo acquistare anche le loro creazioni, portando con sé il simbolo che ha permesso a Fabriano di essere conosciuta nel mondo.

Questo progetto di valorizzazione della cultura identitaria della città

attraverso la mobilità sostenibile, quindi, si inserisce in un contesto di grande attenzione allo sviluppo delle potenzialità del territorio e risponde a desideri e bisogni sia della popolazione già in parte riconosciuti ed elaborati dall'amministrazione politica.

Valorizzare

La finalità principale del progetto è **valorizzare il territorio in ogni suo aspetto.**

Alle modalità di spostamento sostenibili si affianca l'attenzione alla **tradizione artigiana** della città ed alla sua **vocazione turistica.** Le numerose ricchezze di Fabriano necessitano un contenitore attraverso il quale possano essere mostrate al mondo, in un'ottica di coinvolgimento innanzitutto degli stessi cittadini.

05. Progetto

"La conversione ecologica potrà affermarsi soltanto se apparirà socialmente desiderabile."

(Alexander Langer, 1994)

L'idea progettuale

L'idea progettuale nata dalle considerazioni fatte fin qui e dal confronto costante con i cittadini e con tutti i portatori di interesse consiste, quindi, in un servizio che permette a turisti ed abitanti di muoversi in modo sostenibile a Fabriano e di immergersi in un viaggio culturale, formativo ed esperienziale nella storia della città. Viene creata una rete che mette in connessione i luoghi della cultura fabrianese attraverso un **itinerario di mobilità sostenibile**, un **programma di attività** ed una **comunicazione** efficace ai cittadini ed ai turisti.

La prima soluzione di mobilità fornita dal servizio consiste in **tre linee di minibus elettrici** che collegano i principali **punti di interesse della città** seguendo **percorsi circolari con svolta sempre a destra**, consentendo al mezzo

di procedere ininterrottamente durante tutto l'arco della giornata e, quindi, aumentando la frequenza delle corse e riducendo i tempi di attesa. Inoltre, il servizio risulta socialmente innovativo perché **gratuito** e **accessibile anche ai ragazzi non accompagnati dai genitori**, grazie alla presenza della figura di un volontario a bordo del bus. Le **fermate** del minibus sono riconoscibili ed hanno un forte legame con la città, poiché vengono **realizzate in carta**, al fine di coinvolgere ancora di più il cittadino e creare un ulteriore rimando alla parte culturale del servizio.

La seconda soluzione consiste in un **percorso ciclopedonale** di circa 9 km (2 ore di percorrenza a piedi) realizzato **lungo i binari della ex ferrovia** che collegava Fabriano ad Urbino. Si tratta di un percorso naturalistico e culturale,

in cui sono presenti **spazi per ospitare esposizioni**, residenze, workshop, attività con le scuole, botteghe artigiane, ricavati dalle ex stazioni RFI.

Il processo della partecipazione

Tra gli obiettivi primari del progetto vi è quello della partecipazione della popolazione alla costruzione del servizio. Per citare lo scrittore e politico Alexander Langer, *la conversione ecologica potrà affermarsi soltanto se apparirà socialmente desiderabile*. Questo significa che non è possibile pensare ad una soluzione unica ed immediata ai problemi ambientali, ma occorre costruire un percorso che parta dalla **partecipazione** e dall'attivazione **di tutta la comunità dei cittadini**.

La *Guida ai processi partecipativi* diffusa online dal Dipartimento della funzione pubblica spiega che i processi partecipativi realizzano il coinvolgimento di enti, soggetti privati, associazioni o comuni cittadini nelle scelte compiute dalla pubblica amministrazione. La buona riuscita di un processo di

partecipazione, sostiene il Dipartimento, dipende da **quanto ogni soggetto si sente coinvolto nelle decisioni**. Per questo, deve essere stabilito in modo **chiaro l'obiettivo del percorso**, in questo caso la realizzazione dell'idea progettuale, ed attraverso tecniche di facilitazione si deve portare tutti gli attori coinvolti al **raggiungimento di una soluzione condivisa**.

In questo modo, i cittadini, dopo aver partecipato in prima persona ai processi decisionali che sono alla base della realizzazione del progetto, si sentiranno maggiormente **coinvolti anche nell'utilizzo del servizio, nella sua cura e nella comprensione e diffusione dei valori** che il progetto esprime.

STAKEHOLDER MAP

Secondo il Dipartimento della funzione pubblica, *il principio che deve guidare nella individuazione degli stakeholder è il **principio di inclusività***, al fine di individuare e coinvolgere gli attori giusti in relazione all'ambito tematico dell'intervento considerato.

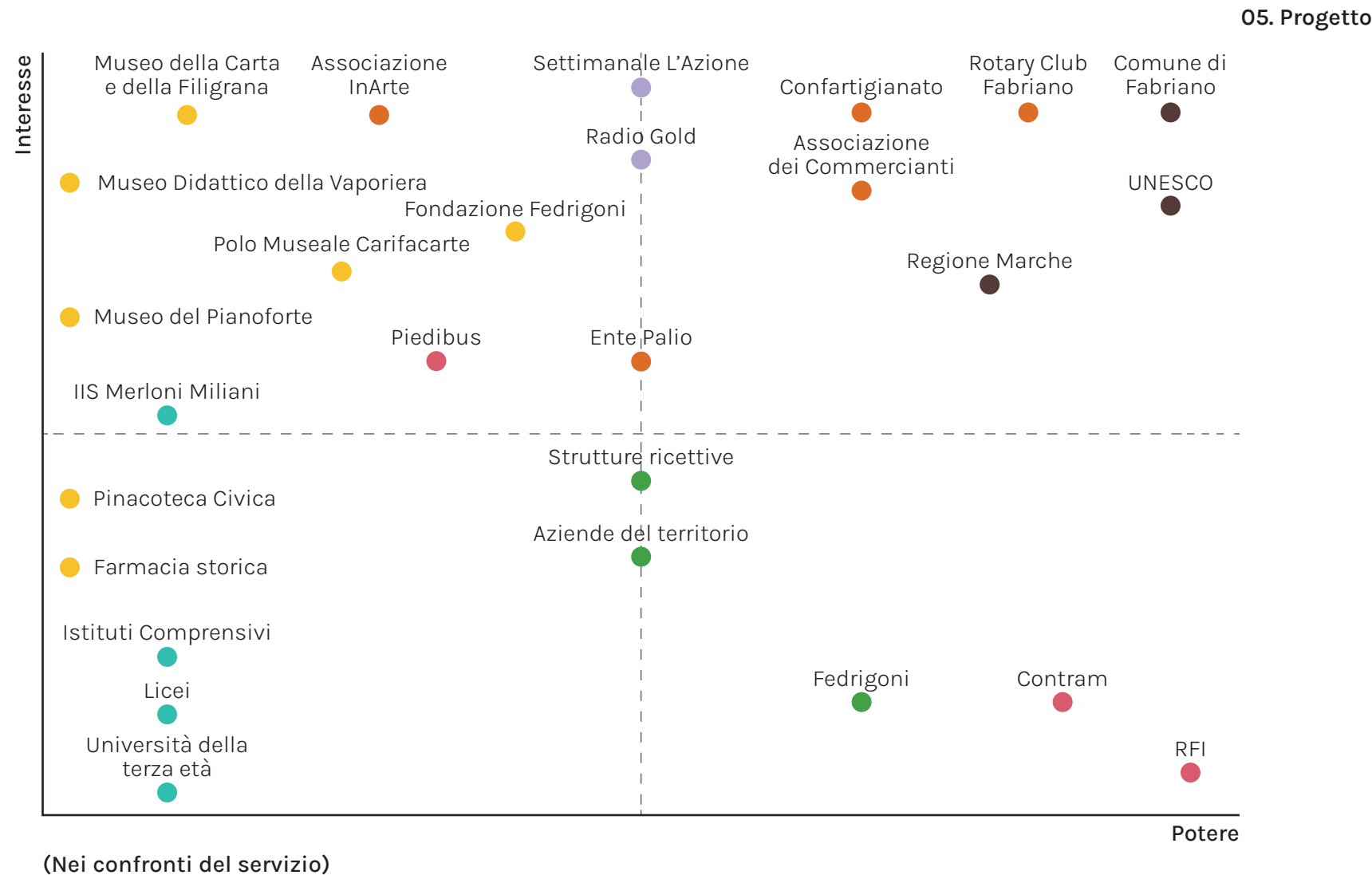
Attraverso l'elaborazione del grafico riportato a pagina seguente sono stati mappati tutti gli stakeholder che fanno parte dell'ecosistema del servizio, classificandoli secondo il loro **interesse al progetto** ed il loro **potere economico e di influenza sulla cittadinanza**.

Tra i più rilevanti per lo sviluppo del servizio figurano le istituzioni e le associazioni culturali ed artigiane. Fondamentali per la comunicazione saranno i mezzi di informazione quali radio e giornali. I musei e le scuole, nonostante siano dotati di un potere economico e decisionale minore, saranno anch'essi importanti soprattutto per strutturare le attività culturali.

Inoltre, andranno coinvolti anche le strutture ricettive, sempre in ambito dell'organizzazione delle attività artistiche come residenze e convegni, ed i servizi già esistenti di mobilità, ovvero la Contram per il minibus e RFI per la ciclopedonale. Anche la cartiera, di proprietà di Fedrigoni S.p.A., ed altre aziende del territorio interessate allo sviluppo di nuovi materiali ed alla creazione di una filiera basata sulla carta potranno essere coinvolte nella realizzazione delle fermate degli autobus e beneficeranno, in generale, delle ricadute economiche del progetto sul territorio.

LEGENDA

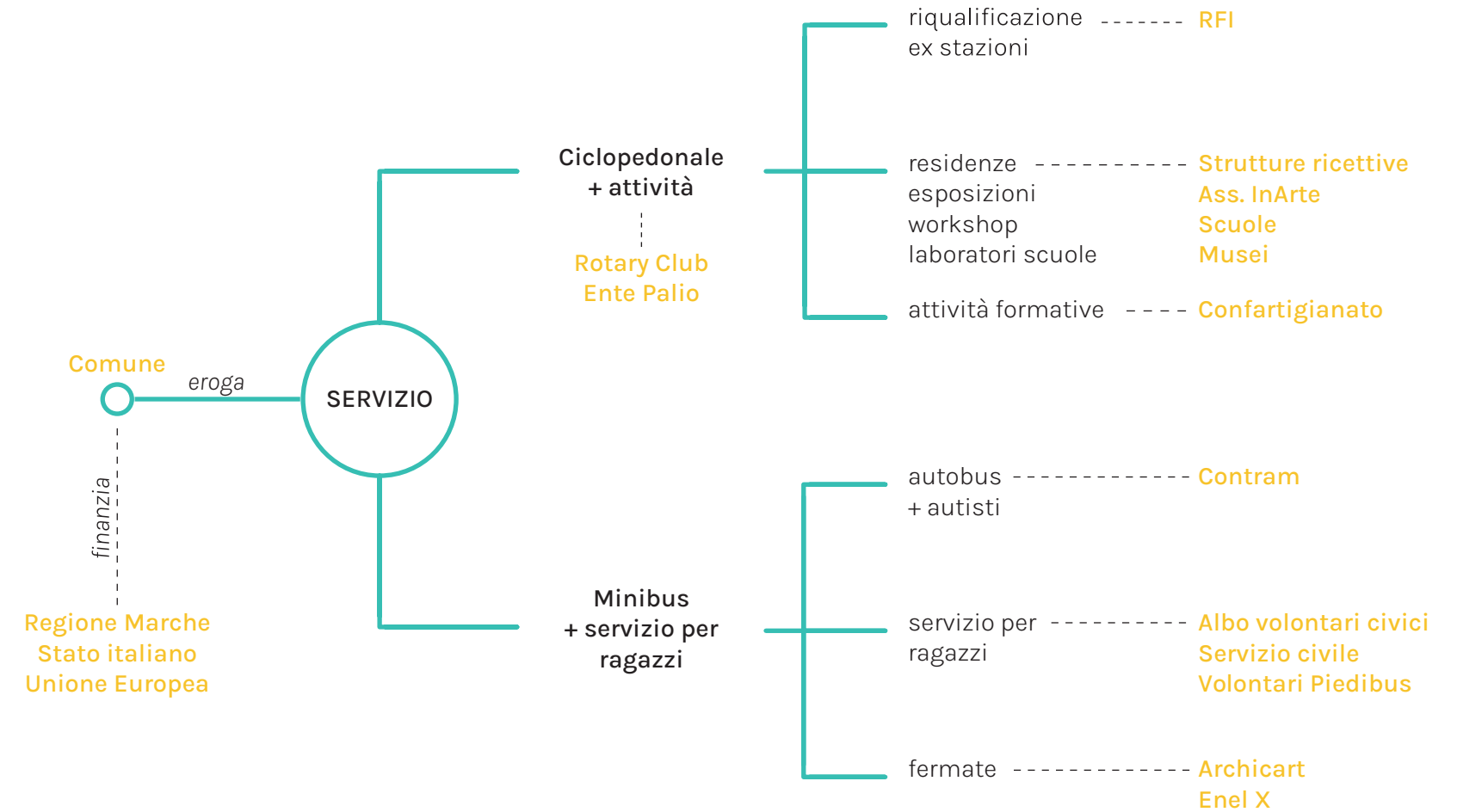
- Musei
- Associazioni
- Istituzioni
- Istruzione
- Informazione
- Servizi mobilità
- Aziende



SYSTEM MAP

A livello di sistema, il funzionamento del servizio si basa sui finanziamenti erogati dalla Regione Marche, dallo Stato italiano e dall'Unione Europea, grazie ai quali il Comune può mettere in atto da un lato l'attivazione del minibus con il servizio che permette anche ai ragazzi non accompagnati di salire a bordo, dall'altro la costruzione della ciclopedonale e il parallelo avviamento delle attività culturali ad essa collegate.

Per assicurare il funzionamento del servizio occorre che **una serie di attori agisca in sinergia con il Comune:** in primo luogo sarà fondamentale la collaborazione di **RFI** e di **Contram** per mettere in funzione i due aspetti principali del servizio, il minibus e la ciclopedonale, ed in secondo luogo anche di **associazioni del territorio, volontari e aziende** per lo svolgimento delle attività che il servizio intende offrire.



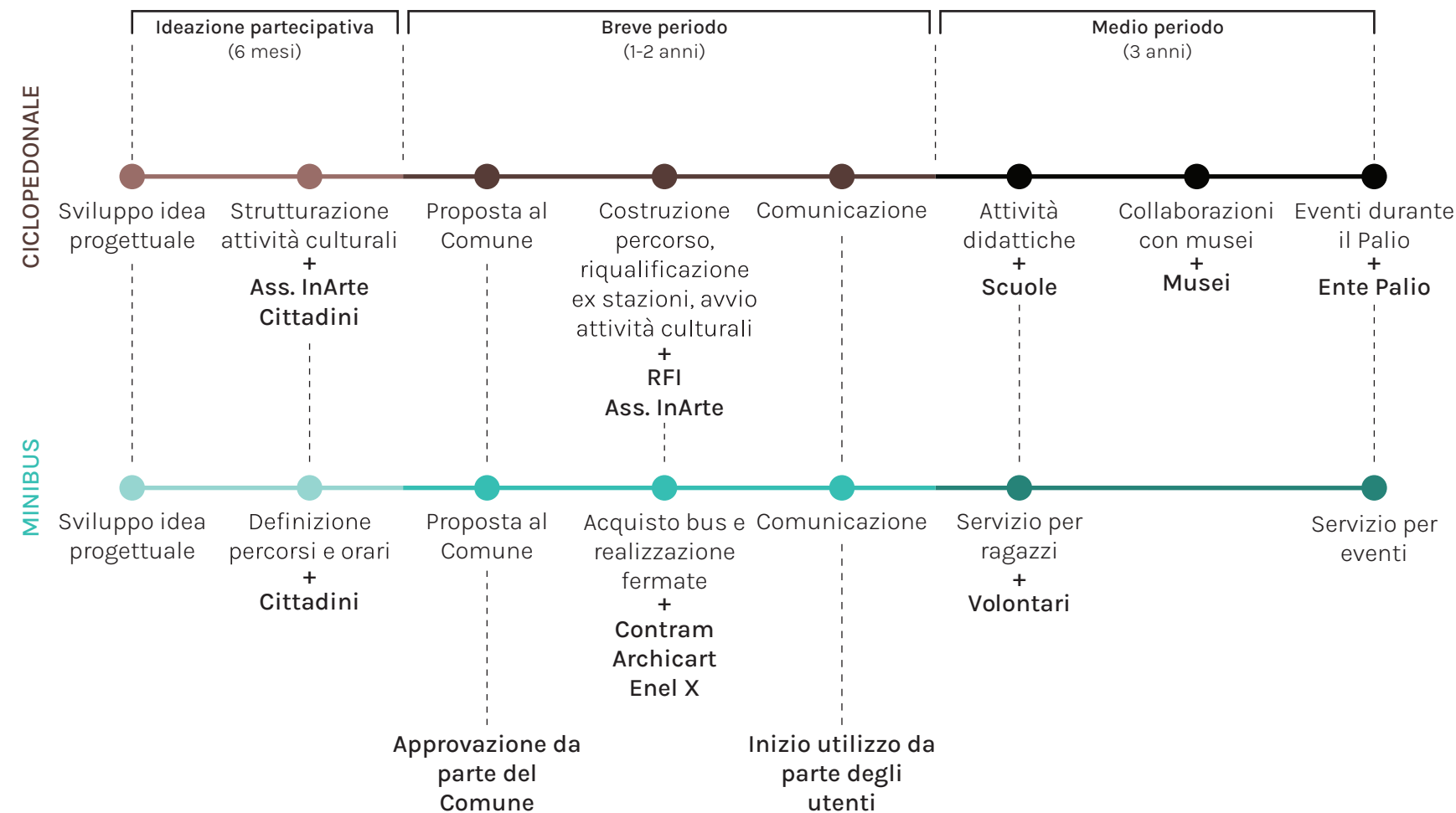
ROADMAP

La roadmap del progetto prevede come primo step **6 mesi** dedicati al **percorso partecipativo**, durante il quale i cittadini e tutti gli stakeholder avranno occasione di dialogare per sviluppare l'idea progettuale e definire alcuni punti cardine del servizio, quali la struttura del ciclo annuale di attività culturali ed il posizionamento delle fermate del minibus insieme agli orari di attività del trasporto.

Terminato il percorso partecipativo, è previsto un periodo di **1-2 anni** nel quale la **proposta progettuale** definitiva viene **sottoposta al Comune** e, in seguito all'approvazione, si procede alla costruzione della ciclopedonale, alla riqualificazione delle ex stazioni della ferrovia, all'avvio delle attività culturali, all'acquisto del minibus ed alla realizzazione delle fermate. Come ultima operazione in questo step è presente l'attività di comunicazione ai cittadini.

Infine, nel medio periodo, equivalente a circa **3 anni**, è prevista l'organizzazione delle attività didattiche con le scuole, l'attivazione del servizio di **minibus per ragazzi** e la collaborazione con i musei della città e con l'Ente Palio per l'organizzazione di **eventi speciali**, durante i quali verrà attivato anche un servizio navetta speciale fornito dal minibus.

05. Progetto



PERCORSO PARTECIPATIVO

Il percorso partecipativo, che si colloca all'inizio della roadmap di progetto, come fase preliminare alla definizione della proposta di servizio, ha la **durata di 6 mesi**. Il **primo mese** è dedicato alla **comunicazione ai cittadini** per invitarli ad agli incontri ed alla **formazione dei gruppi di lavoro**. Entrambe queste attività vengono gestite attraverso le associazioni locali ed i principali canali di comunicazione della città, quali il settimanale *L'Azione* e *Radio Gold*.

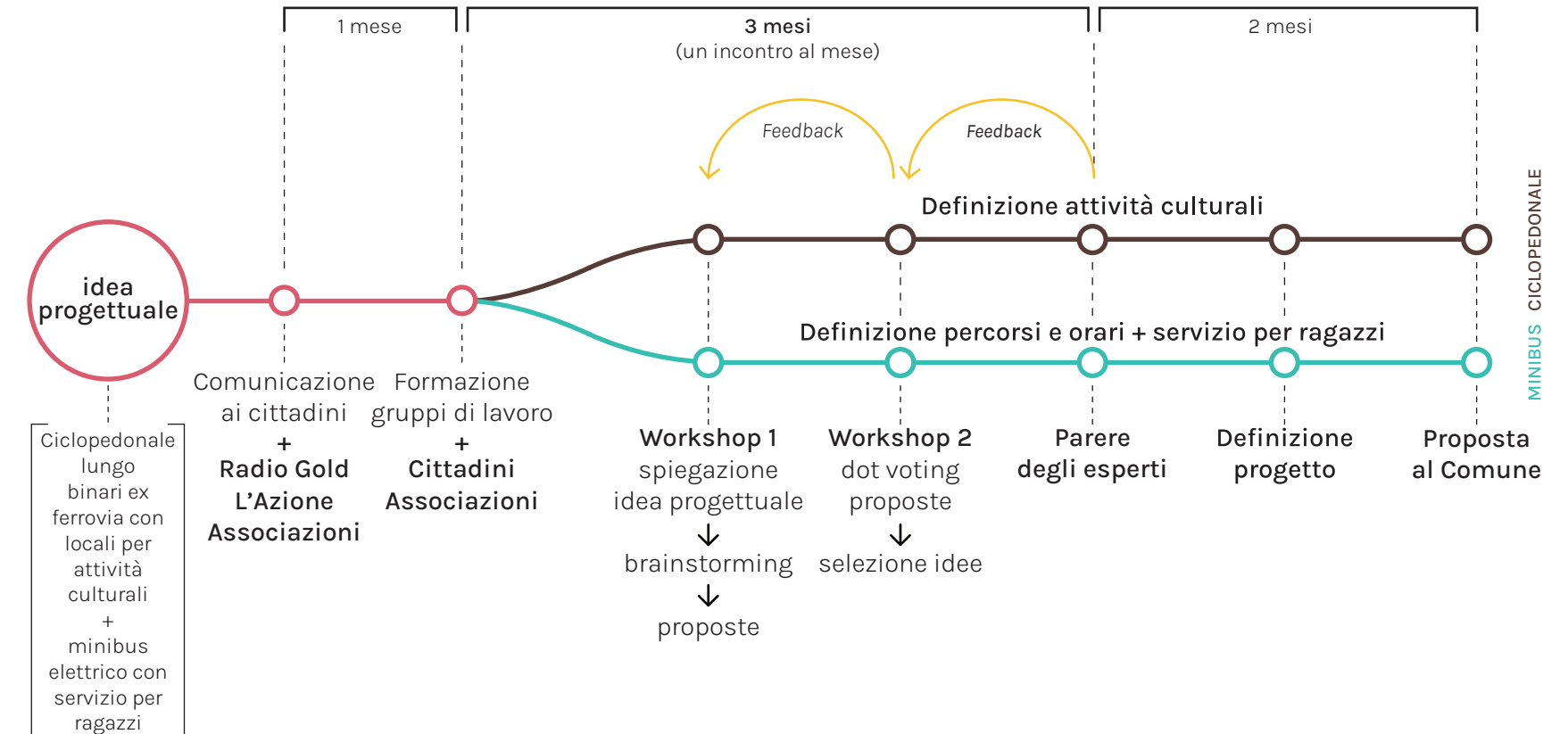
Durante i **primi 3 mesi** di attività del percorso si tiene **un incontro al mese**. Il **primo incontro** è dedicato a **presentare ai partecipanti l'idea progettuale iniziale**, che consiste da un lato nella costruzione di un percorso ciclopedonale lungo i binari della ex ferrovia e l'utilizzo dei locali delle ex stazioni per la gestione di attività culturali, dall'altro lato in un servizio di minibus elettrico che sia inclusivo anche per i ragazzi che hanno meno di 14 anni. In seguito alla divisione in

gruppi, alcuni cittadini lavorano sull'idea della ciclopedonale, ideando le attività culturali che si andranno a svolgere in quello spazio, e altri sul progetto del minibus, definendo percorsi e orari e validando l'idea del minibus per ragazzi. Sempre nel primo incontro ha già inizio una **fase di brainstorming e prime proposte**.

Nel **secondo incontro**, poi, si passa all'attività di **dot voting** sulle proposte per selezionare le più valide.

Nel **terzo incontro**, infine, ci si confronta con alcuni **esperti** al fine di dare **feedback** sul lavoro svolto e poterlo migliorare, secondo una logica iterativa.

L'ultima fase del percorso prevede **2 mesi** in cui il progetto viene ulteriormente **definito**, considerando i risultati emersi dal confronto con i cittadini, ed infine **proposto al Comune**.



La progettazione del minibus

Al fine di ottenere il **coinvolgimento dei cittadini nella progettazione**, come avverrebbe grazie al percorso partecipativo, è stato richiesto il parere di alcuni abitanti della città riguardo ad alcune scelte operative.

Attraverso un questionario online, diffuso tramite diversi gruppi Facebook e WhatsApp, un profilo Instagram ed il passaparola, 52 possibili utenti hanno espresso le proprie **preferenze** e lasciato suggerimenti **riguardo alla posizione delle fermate ed agli orari del minibus**.

Poi, per **validare il bisogno** ipotizzato in fase di definizione del concept di consentire ai **ragazzi che hanno meno di 14 anni** di prendere il minibus da soli per raggiungere autonomamente luoghi culturali, di sport e di svago si è richiesta un'intervista telefonica a Nardino

Cesaroni, presidente associazione genitori *La scuola siamo noi*.

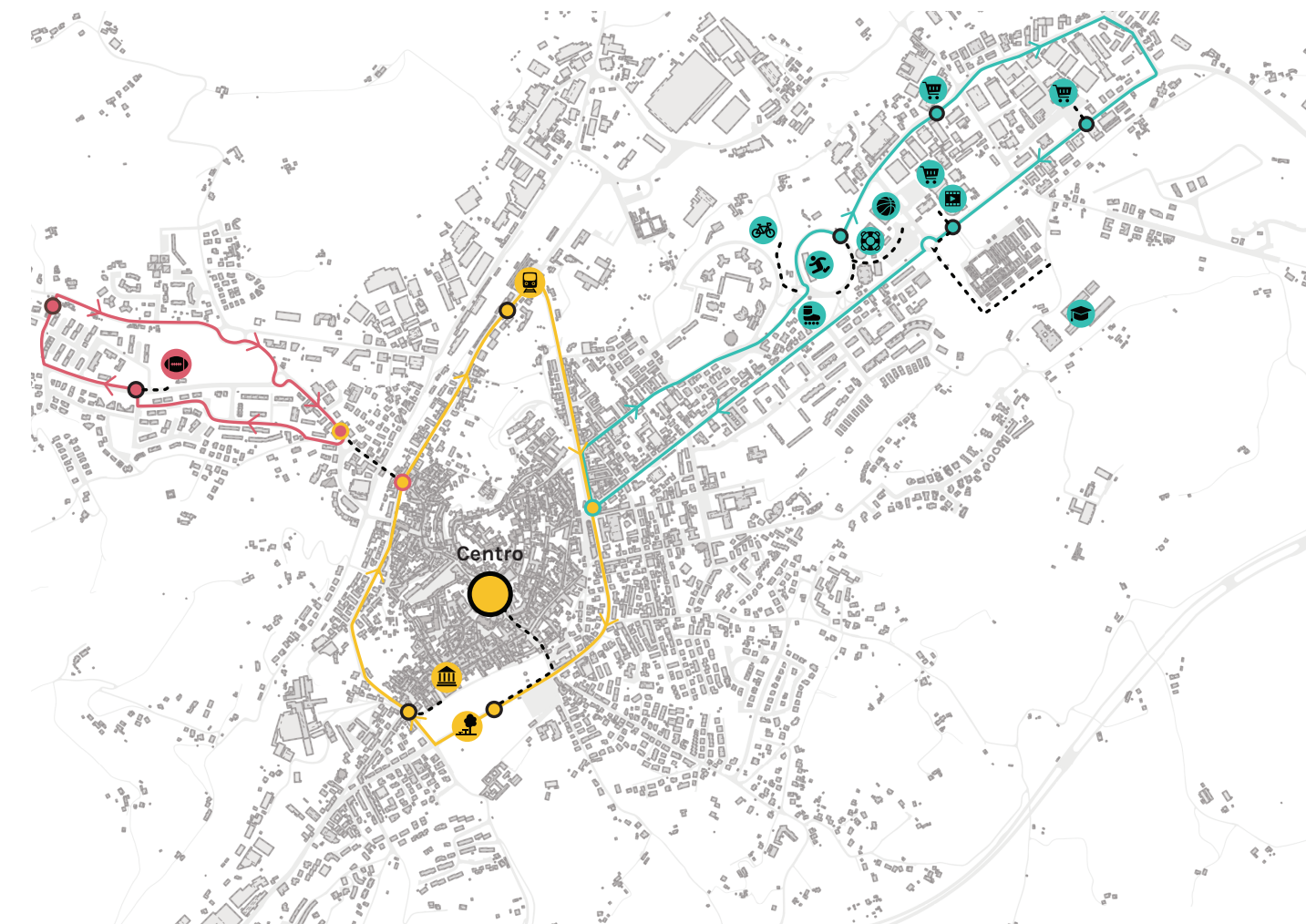
PERCORSO ED ORARI

Il questionario mostrava una **mappa provvisoria** che riportava i percorsi e le fermate delle tre linee di minibus, evidenziando i punti di interesse raggiungibili a piedi dalle diverse fermate.

All'utente è stata chiesta innanzitutto l'età, al fine di poter collegare alle diverse fasce d'età i luoghi e gli orari preferiti. Poi, è stato domandato quali fermate avrebbe utilizzato più spesso, in quali orari avrebbe usufruito maggiormente del servizio, se volesse aggiungere delle fermate e se ci fossero delle fermate o dei punti di interesse che non riconosceva.

LEGENDA

- Linea blu
- Linea gialla
- Linea rossa
- Collegamenti sicuri per i pedoni



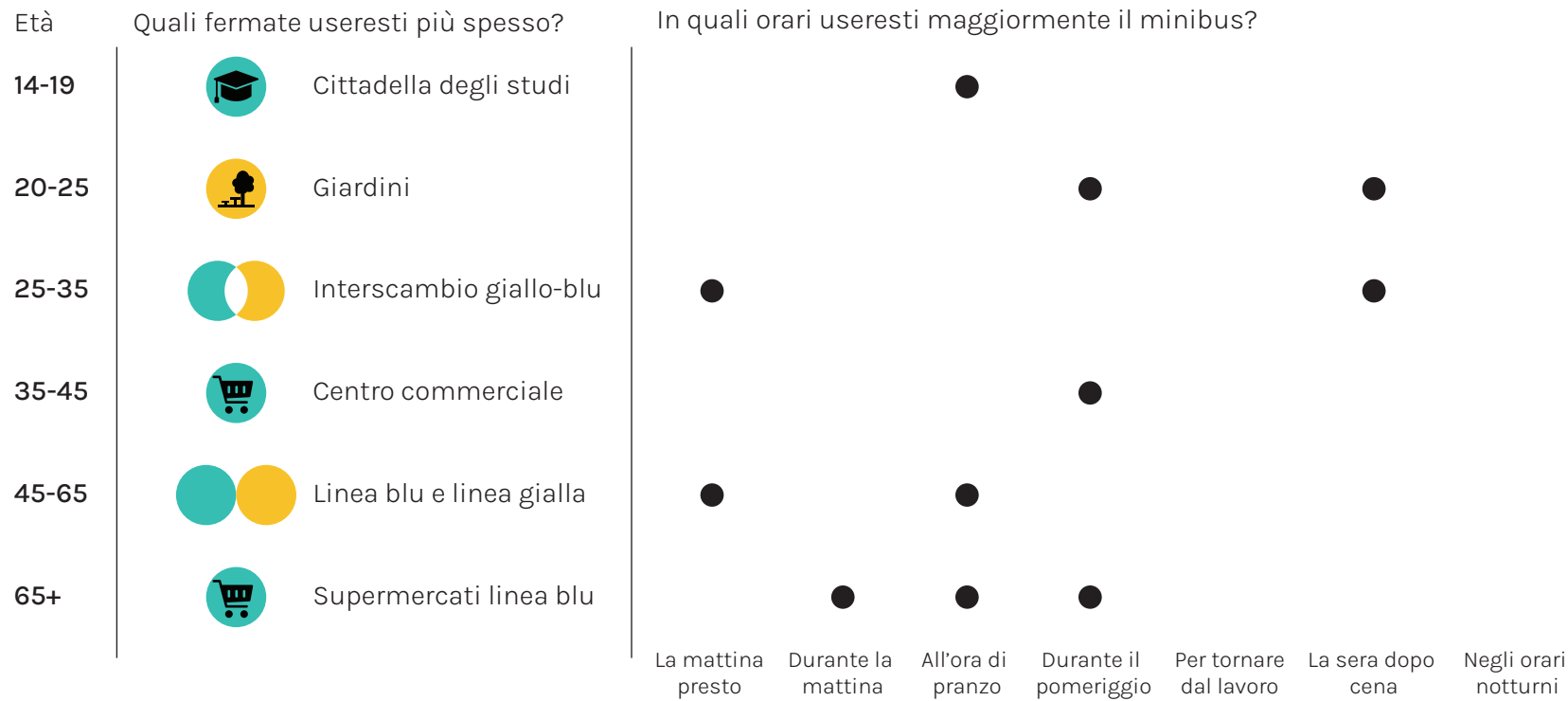
MODALITÀ: questionario online

CANALI: gruppi Facebook, Whatsapp, profilo Instagram personale, passaparola

NUMERO RISPOSTE: 52

Vorresti aggiungere delle fermate? Se sì, quali?

- IC Marco Polo (per i corsi pomeridiani delle scuole medie)
- zona commerciale del Borgo
- all'interno del centro storico / Piazza Garibaldi



Intervista a Nardino Cesaroni, presidente associazione genitori *La scuola siamo noi*



LEGENDA

-- Collegamenti sicuri per i pedoni



A seguito dell'analisi dei **risultati del questionario**, è stata **aggiunta una fermata** (quella della zona commerciale del Borgo), è stato **segnalato l'Istituto Comprensivo Marco Polo** tra i punti di interesse raggiungibili a piedi ed è stato **modificato il simbolo della piscina comunale**, ritenuto poco chiaro.

Sia il questionario che il parere espresso durante l'intervista riguardante il minibus da Nardino Cesaroni, presidente associazione genitori *La scuola siamo noi*, hanno confermato l'ipotesi che persone appartenenti alle **diverse fasce d'età** utilizzino maggiormente **particolari fermate in determinati orari**.

In particolare, i giovani (20-35) sono gli unici che sfrutterebbero il servizio negli orari serali; i supermercati sarebbero frequentati durante la mattina e ancora di più nel pomeriggio; i lavoratori utilizzerebbero il bus la mattina presto e all'ora di pranzo per andare e tornare dai posti di lavoro; i più piccoli potrebbero beneficiare del servizio per recarsi

nei luoghi di sport e svago durante il pomeriggio.

Pertanto, per permettere un buon funzionamento dei meccanismi di interscambio tra le linee, considerando anche il collegamento tra la linea rossa e la ciclopedonale, la quale potrebbe essere utilizzata anche la mattina presto, sarebbe ottimale **garantire il servizio durante l'arco di tutta la giornata, dalle 06.30 del mattino alle 00.30**.

MINIBUS PER RAGAZZI

Secondo l'**articolo 591 del Codice Penale**, riguardante l'abbandono di persone minori o incapaci, *Chiunque abbandona una persona minore degli anni quattordici, ovvero una persona incapace, per malattia di mente o di corpo, per vecchiaia, o per altra causa, di provvedere a se stessa, e della quale abbia la custodia o debba avere cura, è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni.* Pertanto, **non è possibile per i ragazzi con meno di 14 anni viaggiare da soli a bordo degli autobus urbani.**

A bordo del minibus sarà presente una **figura di volontario** che operi un controllo sui minorenni, **consentendogli di raggiungere i luoghi delle attività sportive, ricreative e culturali** della città senza essere necessariamente accompagnati dai genitori.

Attualmente questo tipo di servizio è pensato solo per il tragitto casa - scuola, mentre l'intenzione del servizio è quella di includere la possibilità di collegare tramite il minibus **anche le attività extra-scolastiche.**

Nardino Cesaroni, presidente dell'associazione di genitori *La scuola siamo noi*, legata all'Istituto Comprensivo Marco Polo, si è dimostrato particolarmente **favorevole alla proposta** di una figura che controlli i minorenni a bordo del minibus in orari non scolastici.

Ha suggerito, inoltre, che beneficerebbero del servizio non solo i ragazzi con meno di 14 anni, ma **anche i minorenni in generale**, che si sentirebbero **più sicuri** a prendere il minibus, e le rispettive famiglie. Prendere il minibus da soli **educerebbe i ragazzi alla mobilità pubblica sostenibile e alla sicurezza stradale**, in quanto il bus costituirebbe un'alternativa al motorino o ad altri mezzi meno sicuri. Inoltre, **anche gli anziani** potrebbero vedere il volontario come una **figura amica**, a cui chiedere informazioni o aiuto in caso di necessità.

Cesaroni ha, infine, suggerito di attingere all'**albo dei volontari civici del Comune** per la ricerca e la scelta dei volontari.

La progettazione della ciclopedonale

Sempre in ottica di coinvolgimento dei cittadini e simulazione del percorso partecipativo, si sono voluti **coinvolgere due stakeholder fondamentali** per la progettazione della ciclopedonale e delle attività culturali ad essa inerenti: **Rete Ferroviaria Italiana** e l'associazione culturale fabrianese **InArte**.

STAZIONI AD USO SOCIALE

RFI (Rete Ferroviaria Italiana) mette a disposizione delle comunità locali **stazioni e strutture non più utilizzate per l'utilizzo a fini sociali e per la loro riqualificazione**.

Secondo quanto riportato dal sito web di RFI, *gli spazi non più funzionali all'esercizio ferroviario vengono resi disponibili in comodato d'uso gratuito per l'attuazione*

di progetti finalizzati ad offrire al territorio servizi di utilità sociale senza scopo di lucro. Di prassi, i contratti di comodato prevedono una durata di 4 anni e l'impegno da parte dell'ente comodatario di realizzare nell'immobile interventi di riqualificazione e/o manutenzioni straordinaria e ordinaria (pulizia, messa in sicurezza, etc.).

Questa modalità può essere sfruttata per riqualificare ed utilizzare per attività culturali le stazioni in disuso di **San Donato-Coccore, Bastia-Rucce e Melano-Marischio**.

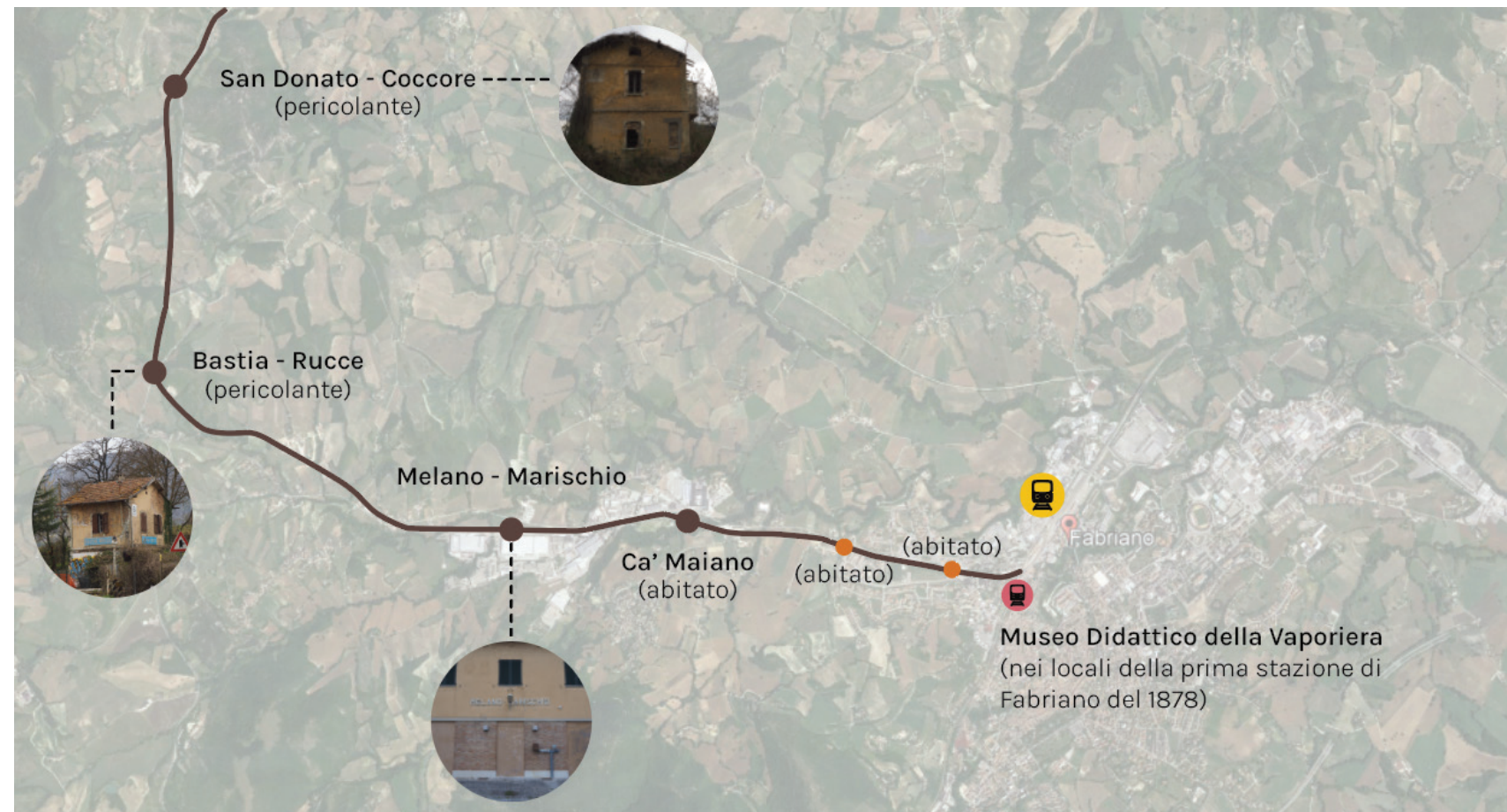
Quest'ultima, infatti, in seguito ad un'osservazione diretta, è risultata essere in buono stato, mentre le altre due andrebbero ristrutturate perché appaiono pericolanti. La stazione di Ca' Maiano, invece, come altri due edifici posti lungo il tratto di ferrovia considerato, sono attualmente abitati.

LEGENDA

-  Stazione
-  Ex fermate
-  Prima stazione di Fabriano (1878)
-  Altri edifici della ferrovia

DISTANZE

9 km circa
2 h circa a piedi



FESTIVAL DELLA CARTA

Dal confronto con **Anna Massinissa**, presidente dell'associazione culturale **InArte** di Fabriano, è emersa la **disponibilità da parte dell'associazione a collaborare** al progetto. Massinissa ha sottolineato come lo statuto stesso di InArte sancisca la volontà di creare nuove collaborazioni per fini culturali. La centralità della **carta** nel progetto per InArte è fondamentale, poiché l'associazione si occupa proprio del mondo dell'arte e della carta, organizzando un convegno annuale sull'acquarello e numerosi corsi di disegno, pittura, fotografia ed altre forme di creatività. Anche l'idea di accogliere artisti da fuori e portarli a Fabriano per periodi di residenza è importante per InArte, che da sempre organizza **residenze artistiche** di vario tipo, sempre con la finalità di creare un'interazione con gli artisti del territorio. Infine, altro punto di contatto tra l'attività di InArte ed il progetto di servizio è la collaborazione con le scuole per **progetti didattici**.

Per quanto riguarda le attività culturali che avranno luogo nei locali posti lungo la Ciclopedonale, si realizzerà il **Festival della Carta** promosso dalla *Legge Regionale del 1° marzo 2021*, sotto forma di un **festival che duri tutto l'anno** e che **integri le attività organizzate dall'Associazione InArte, il Palio e le altre attività artistiche già esistenti con la strutturazione di attività didattiche con le scuole e collaborazioni con i musei**.

Ad apertura del ciclo annuale di attività si terrà il **Premio Internazionale della Filigrana** istituito dalla Legge Regionale, che avrà lo scopo di dare visibilità alla città e a tutte le attività organizzate.

Nel periodo che va da ottobre ad aprile **InArte** potrà tenere negli spazi lungo la Ciclopedonale la grande varietà di **corsi** che già attualmente organizza, affiancati anche da **attività con le scuole**, inerenti ad attività artistiche ed artigianali legate alla carta.

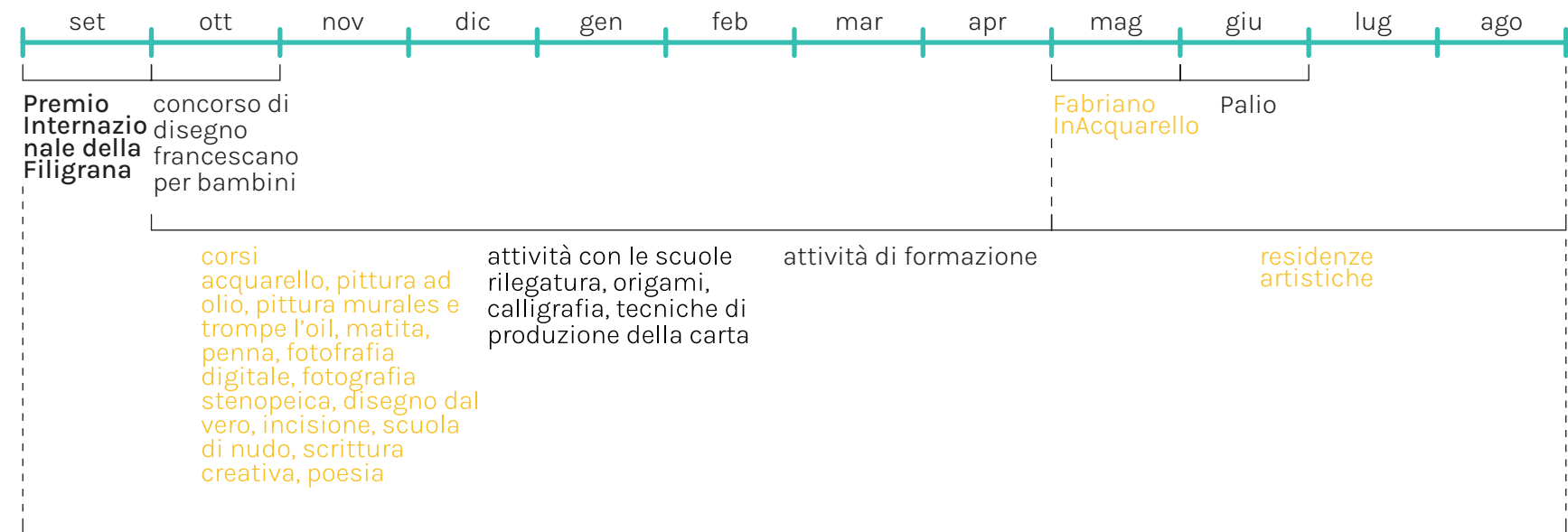
Nel periodo estivo, poi, l'associazione potrà realizzare **residenze per artisti**, partendo proprio dalla principale manifestazione che organizza, **Fabriano InAcquarello**.

Per il periodo di giugno si possono strutturare attività in collaborazione con l'Ente Palio per l'allestimento di vere e proprie **botteghe artigiane** ed attività per turisti e famiglie.

Durante tutto l'anno i locali possono essere adibiti ad **esposizioni, convegni ed attività promosse dai musei** della città, sempre mantenendo centrale l'utilizzo del materiale carta.

Infine, in questo ciclo di attività si può inserire anche il **concorso di disegno francescano per bambini** promosso dall'associazione San Francesco Festival.

Apertura



Attività organizzate dall'Associazione InArte

esposizioni

convegni

attività con i musei
musei della carta: produzione della carta
museo dell'acquarello: carta per acquarello
museo del pianoforte: carta pentagrammata
pinacoteca civica: tele artistiche
museo della vaporiera
farmacia storica

L'esperienza dell'utente

In seguito alla definizione dell'idea progettuale, si è mappata l'esperienza dell'utente in ogni suo passaggio, attraverso l'uso di tre strumenti del service design: le Personas, la User Journey Map e la Blueprint.

PERSONAS

Le 6 Personas delineate rappresentano i diversi **tipi di utenti** principali del servizio, individuati e delineati attraverso il questionario online.

Ad ogni fascia d'età, infatti, come emerso dall'indagine, corrispondono diversi luoghi di interesse maggiormente frequentati e diversi orari di utilizzo. Inoltre, ogni tipologia di utente ha **bisogno specifici**, a cui il servizio può dare risposte diverse.



Luca

ETÀ: 11 anni

PROFESSIONE: Studente

LUOGHI DI INTERESSE: Abita a Fabriano; frequenta la scuola la mattina ed il pomeriggio, invece, va spesso al campo da Rugby, alla piscina e ai giardini comunali.



ORARI: Prenderebbe il minibus soprattutto il pomeriggio, per raggiungere i luoghi di sport e svago.

PASSIONI: Gli piace fare sport (fa parte della squadra di rugby e qualche volta va in piscina) e passare qualche pomeriggio con i suoi amici ai giardini, soprattutto il sabato.

BISOGNI: Il pomeriggio gli farebbe comodo poter girare per la città senza essere accompagnato dai genitori, che spesso hanno altri impegni, ma non è ancora abbastanza grande per guidare il motorino e i suoi genitori preferiscono evitare che prenda l'autobus da solo.

VANTAGGI DEL SERVIZIO: Servizio di controllo dei ragazzini che permette a chi ha meno di 14 anni di salire sul minibus da solo ed in sicurezza.



Alice

ETÀ: 22 anni

PROFESSIONE: Universitaria

LUOGHI DI INTERESSE: È di Fabriano, ma attualmente abita a Bologna per motivi di studio; quando torna a Fabriano, principalmente nei fine settimana e durante le festività, incontra i suoi amici ai giardini comunali ed in centro storico.

ORARI: Di solito esce appena finisce di studiare nel tardo pomeriggio e torna la sera dopo cena.

PASSIONI: Studia giurisprudenza e tiene molto alla sua carriera universitaria;



quando torna a Fabriano le piace uscire con gli amici e girare a piedi per i vicoli del centro storico.

BISOGNI: Vorrebbe che ci fossero degli autobus serali che le consentano di uscire a cena senza dover usare per forza l'automobile, dato che la sua famiglia ne possiede una sola che viene utilizzata dai genitori, da lei e da suo fratello maggiore.

VANTAGGI DEL SERVIZIO: orari serali del minibus e facilità di raggiungere il centro senza automobile da qualunque punto della città.

05. Progetto



Alessandra

ETÀ: 55 anni

PROFESSIONE: Maestra

LUOGHI DI INTERESSE: Abita in zona Santa Maria e si sposta nella città principalmente per andare e tornare dal lavoro; insegna alla scuola primaria Allegretto, che si trova vicino ai giardini comunali.

ORARI: Esce di casa la mattina presto, prima delle 8.00, per andare al lavoro e torna all'ora di pranzo.

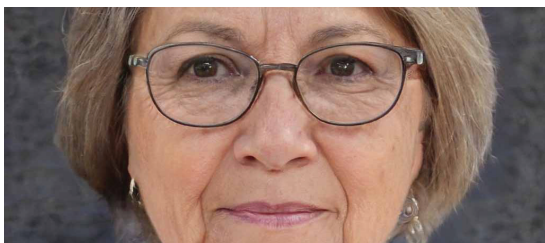
PASSIONI: Ama stare a contatto con i bambini, infatti le piace molto il suo



lavoro; nel tempo libero organizza gite in campagna con i suoi figli e suo marito.

BISOGNI: Le piacerebbe poter andare al lavoro con un mezzo pubblico, dato che i figli prendono lo scuolabus ed il marito lavora fuori città; in questo modo potrebbero avere una sola automobile invece che doverne mantenere due.

VANTAGGI DEL SERVIZIO: Poter andare e tornare dal lavoro senza dover usare l'automobile.



Edda

ETÀ: 72 anni

PROFESSIONE: Pensionata



LUOGHI DI INTERESSE: Ha sempre vissuto a Fabriano; prima abitava in centro storico, ma da qualche anno si è trasferita in una casa più piccola poco fuori dal centro; esce principalmente per andare a fare la spesa: in particolare le piace fare compere nel centro commerciale *Il Gentile*.

ORARI: Esce negli orari centrali della giornata, durante la mattina oppure nel pomeriggio.

PASSIONI: Ama la sua città e le piace incontrare conoscenti quando esce per fare compere; per questo va spesso al centro commerciale, dove oltre alla spesa può anche fare una passeggiata.

BISOGNI: Ora che la sua vista non è più ottimale, preferisce non usare l'automobile, quindi avrebbe bisogno di un mezzo pubblico con cui raggiungere agevolmente la zona dei supermercati senza dover essere accompagnata dai figli.

VANTAGGI DEL SERVIZIO: Potersi spostare autonomamente.



Davide

ETÀ: 42 anni

PROFESSIONE: Programmatore informatico

LUOGHI DI INTERESSE: È di Treviso; quando ha qualche giorno di vacanza gli piace visitare insieme a sua moglie posti immersi nella natura, ma anche città d'arte ed edifici storici; ha una passione particolare per i borghi medievali di montagna.

ORARI: Quando visita una città, solitamente gira a piedi durante tutta la giornata e prima di cena torna al bed&breakfast dove alloggia per

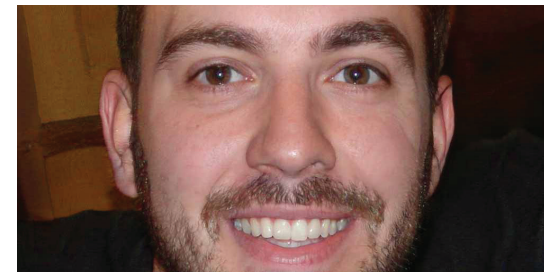


riposarsi e preparare l'itinerario dell'escursione per il giorno dopo.

PASSIONI: Ama immergersi nella natura e trovare luoghi isolati e scorci particolari da fotografare.

BISOGNI: Spesso gli capita di dover programmare da solo un itinerario per la sua vacanza, mentre vorrebbe che i comuni stessi fornissero ai visitatori mappe dettagliate di sentieri ed attività culturali.

VANTAGGI DEL SERVIZIO: Visitare un percorso sia artistico che naturalistico, indicato chiaramente e piacevole da percorrere.



Gianluca

ETÀ: 34 anni

PROFESSIONE: Pittore

LUOGHI DI INTERESSE: È di Bari; spesso viaggia per partecipare a convegni e residenze artistiche in giro per l'Italia; quando si trova in un posto nuovo, cerca di ritagliarsi del tempo durante la residenza per visitare la parte storica della città.

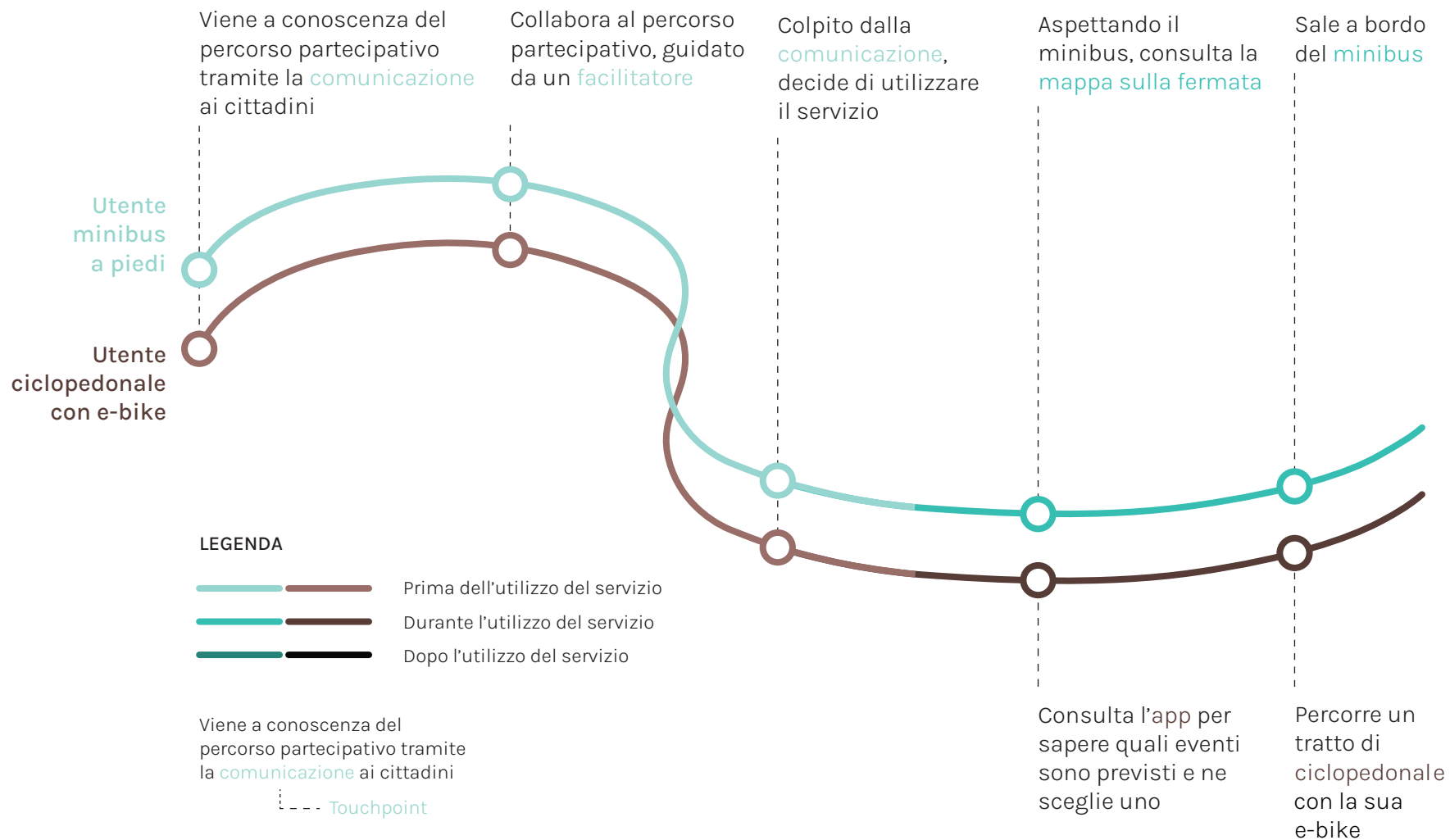
ORARI: Nei momenti liberi dalla produzione artistica, nelle ore della giornata in cui c'è ancora il sole, gli piace girare per la città, perdendosi nei vicoli ed ammirandone le bellezze architettoniche.

PASSIONI: Oltre alla pittura, è appassionato anche di architettura e di arte in generale.

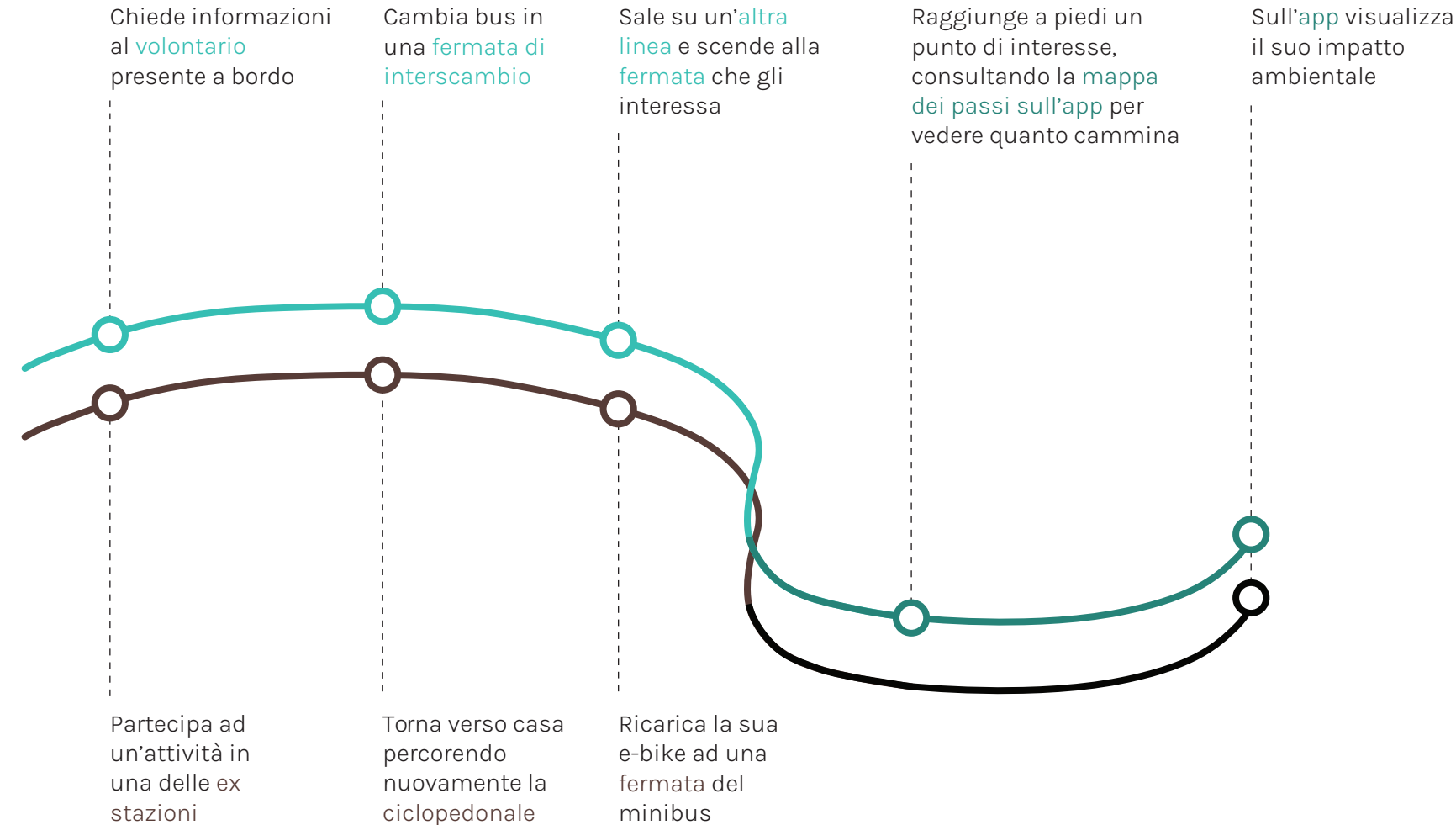
BISOGNI: Quasi sempre arriva in treno nelle città dove vengono organizzate le residenze, quindi ha bisogno di mezzi pubblici efficienti per potersi spostare tra i diversi luoghi di interesse.

VANTAGGI DEL SERVIZIO: Partecipare ad una residenza artistica diffusa e poter vivere a pieno la città, spostandosi senza pensieri.

USER JOURNEY MAP



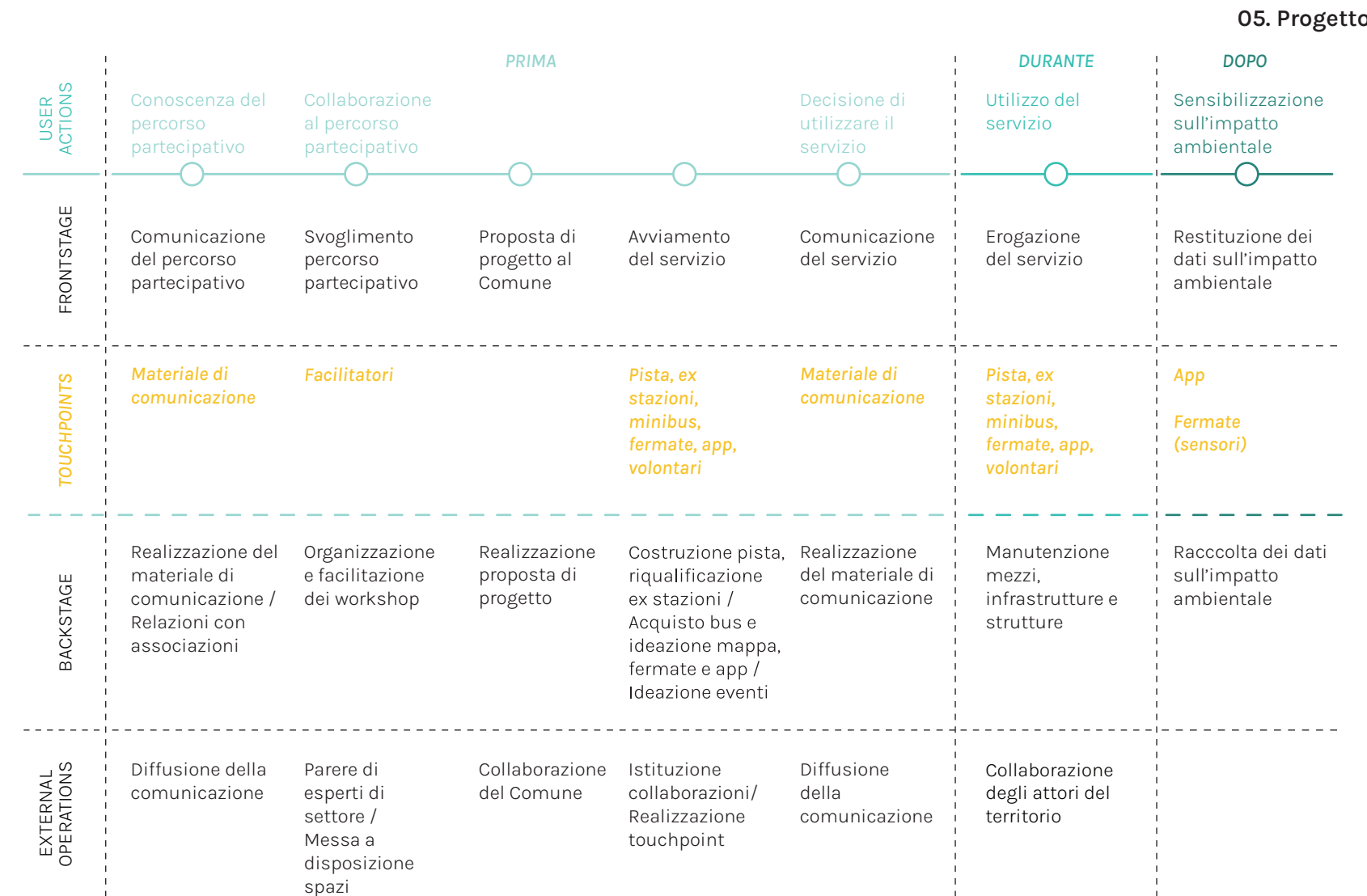
05. Progetto



BLUEPRINT

Lo strumento della Service Blueprint descrive **nei dettagli tutte le azioni** necessarie per il funzionamento del servizio, partendo dalle azioni di un utente generico, che riassumono le esperienze descritte nella User Journey Map.

Le azioni di frontstage e backstage vengono portate avanti da chi eroga il servizio, in questo caso **il Comune di Fabriano**, mentre le operazioni esterne vengono richieste ad **attori di vario tipo che collaborano** con il progetto.



Partecipazione

L'intero processo di definizione dell'esperienza utente viene affiancato da un **percorso di partecipazione dei cittadini** alla costruzione del servizio.

Attraverso le opinioni dei futuri utenti, infatti, è possibile non solo progettare una soluzione che sia utile e durevole, ma anche **generare una risposta attiva** da parte della popolazione, che sarà maggiormente incline ad utilizzare il servizio, ad averne cura e a comprendere i valori che esso vuole trasmettere.

06. Touchpoint

"Progettare è un atto politico, come votare, acquistare, mangiare. Significa scegliere che forma dare alle cose, che processi e che materiali usare, quante linee di codice scrivere, che affordance dare alle esperienze, con un occhio all'impatto sociale e alle conseguenze ambientali."

(Vincenzo Di Maria, 2020)

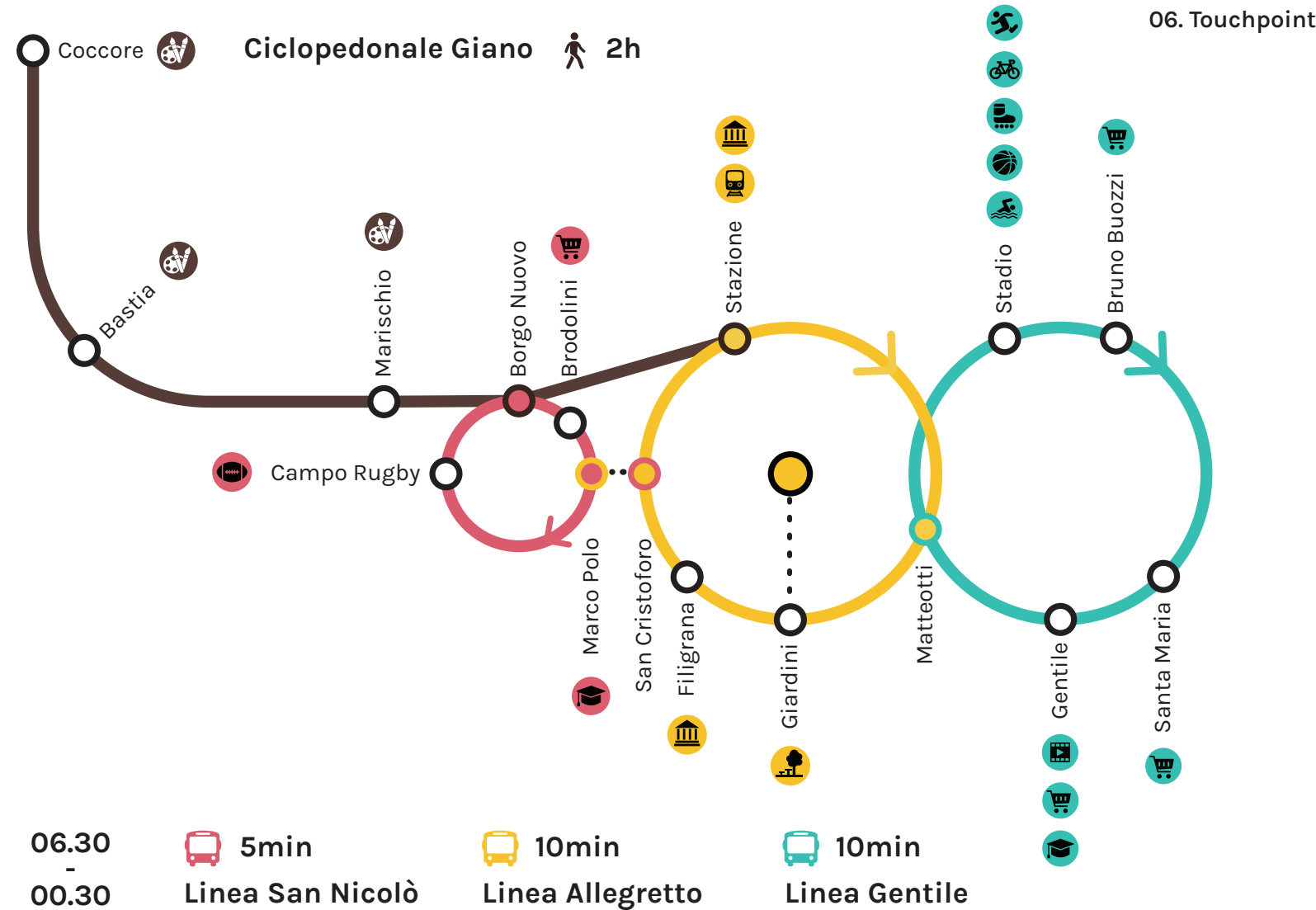
La mappa

Il principale punto di contatto con cui l'utente interagisce durante l'utilizzo del servizio è la mappa che riassume il **funzionamento delle 3 linee dei minibus e della ciclopedonale**.

La mappa, utilizzando uno **stile simile** a quello usato per le linee della metropolitana nelle grandi città, riporta le **fermate con i punti di interesse raggiungibili a piedi**, evidenzia i **punti di interscambio** ed illustra i **tempi di percorrenza**, citati insieme agli **orari di funzionamento del minibus**. Dalla mappa si comprende immediatamente come i quattro **percorsi** siano **interconnessi** e che il minibus è attivo dalle 6.30 del mattino fino a mezzanotte e mezza, in un percorso ininterrotto che lo porta a passare dalle diverse fermate ogni 5 o 10 minuti, a seconda della linea considerata.

I nomi dei percorsi richiamano **elementi tipici della città** di Fabriano, al fine

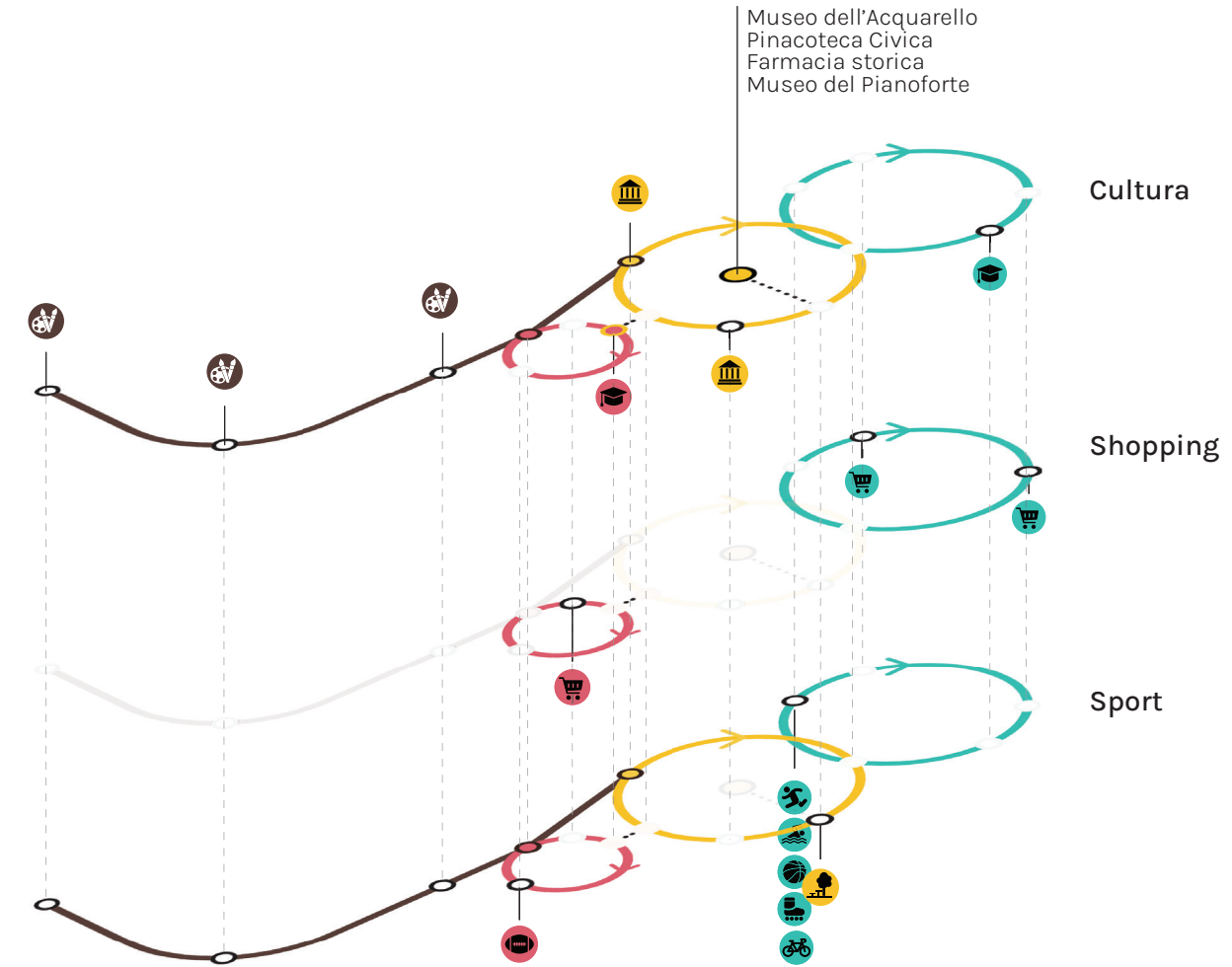
di evocare nell'utente un senso di appartenenza. Anche i nomi delle fermate si riferiscono a luoghi tipici del territorio e sono pensati per indicare con più chiarezza possibile il punto di interesse che le fermate segnalano.



ITINERARI

I punti di interesse riportati sulla mappa possono essere riassunti in tre categorie: **luoghi della cultura** (musei, scuole, locali della ciclopedonale), **centri dello shopping** (grandi negozi e supermercati), **luoghi dello sport** (impianti sportivi, parchi, il percorso ciclopedonale).

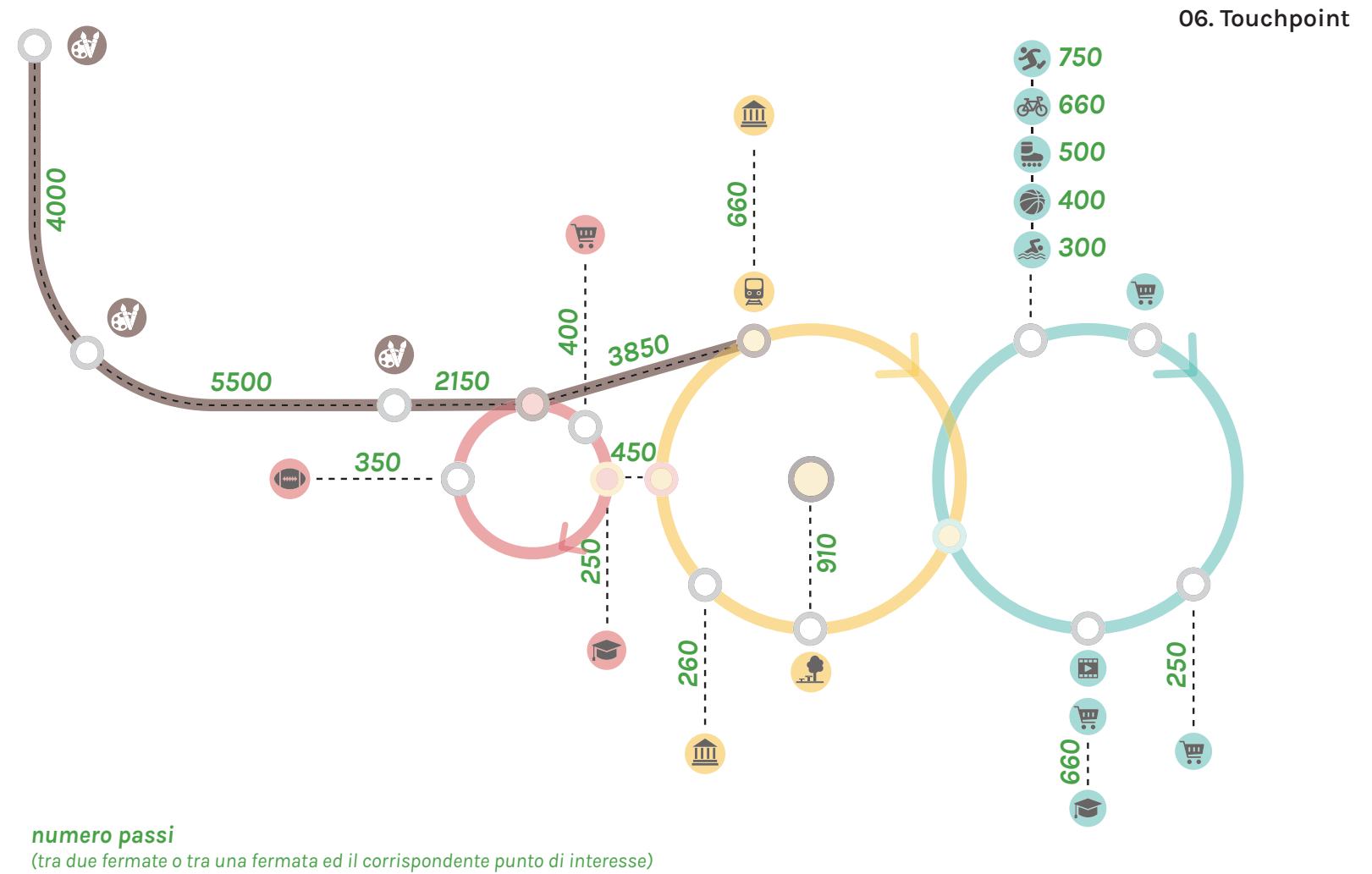
La presenza di questa varietà di percorsi possibili evidenzia l'intenzione del progetto di **integrare il turismo artistico e naturalistico alle attività quotidiane** dei cittadini, fornendo un'esperienza a tutto tondo delle ricchezze del territorio.



MAPPA DEI PASSI

All'utente viene fornita anche una versione della mappa in cui viene evidenziato il numero di passi necessario per raggiungere a piedi i luoghi di interesse segnalati e per spostarsi tra le diverse fermate.

Questo tipo di visualizzazione serve a **sensibilizzare** gli utenti riguardo all'influenza positiva che una mobilità più sostenibile può avere sulla **salute** e ad **incentivare**, quindi, **gli spostamenti a piedi**.



Le fermate

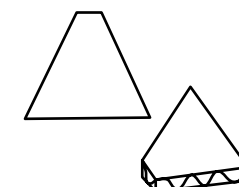
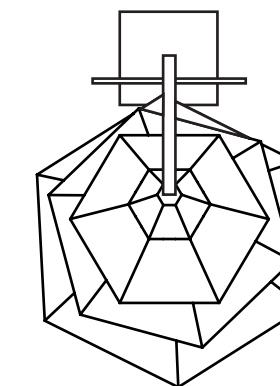
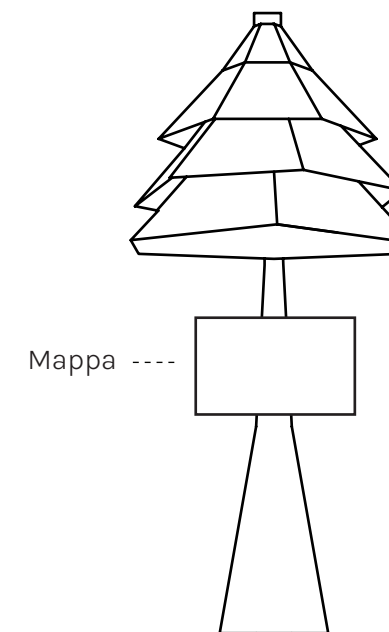
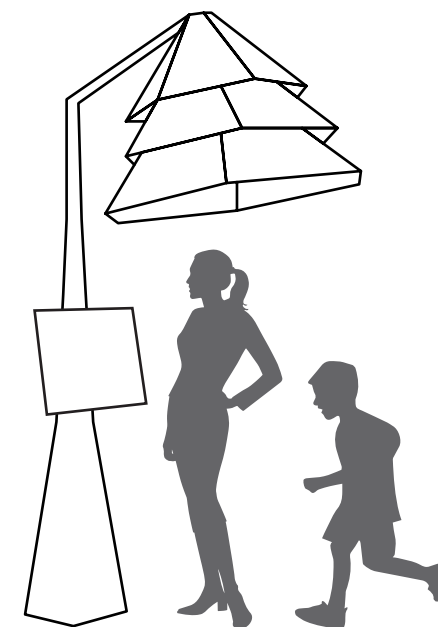
Altro fondamentale punto di contatto con l'utente sono le fermate del minibus, diffuse per la città.

Le fermate sono realizzate con pannelli di cartone ondulato prodotti da **Archicart**, un progetto sviluppato da una PMI innovativa siciliana. Il **materiale carta** costituisce un riferimento immediato e diretto alla **tradizione fabrianese** permettendo ai cittadini di identificarsi nel servizio. Inoltre, **la forma floreale prende ispirazione dalle infiorate** che si svolgono durante la manifestazione del Palio, risultando una forma iconica per la città di Fabriano.

Nella progettazione delle fermate si sono tenuti in considerazione alcuni **requisiti**, dettati dalle caratteristiche del servizio e della città: lo **spazio limitato** in alcuni punti di fermata ha richiesto la presenza di una struttura verticale; i **tempi brevi di attesa** del minibus non supponevano necessariamente la presenza di sedute;

allo stesso modo non erano necessari schermi con gli orari di arrivo dei mezzi, poiché il minibus segue un **percorso circolare continuo**; i pannelli con i quali si è deciso di costruire la struttura non consentivano la creazione di forme curve.

I materiali utilizzati sono, quindi, i **pannelli di cartone ondulato**, fissati con una **colla acetovinilica trasparente** e rivestiti da una **cera all'acqua** resistente alla pioggia, in modo da rendere durevole la struttura. Infine, la **mappa** è stampata sulla parte anteriore della fermata tramite una **stampa trasferibile**.

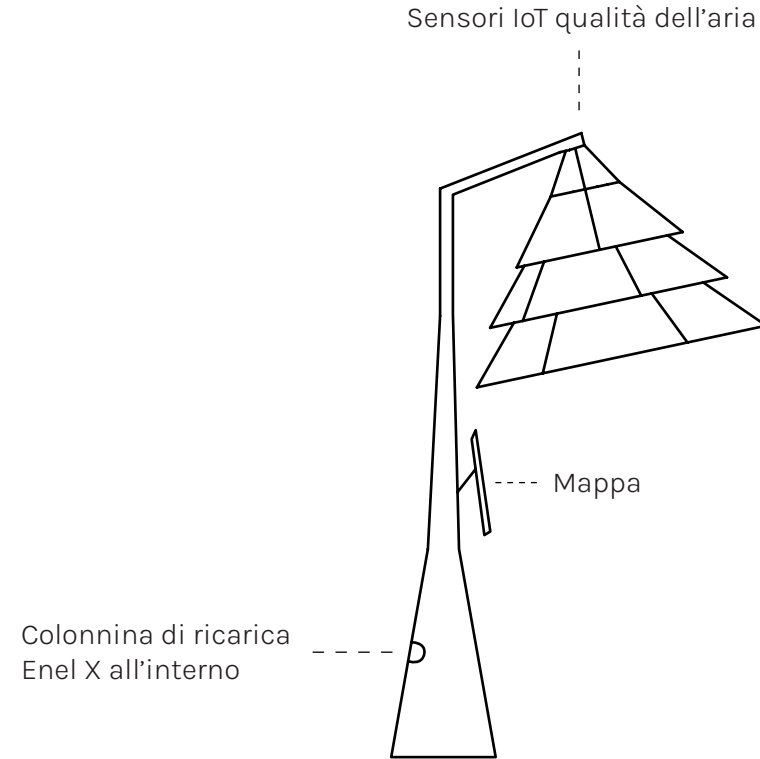


Petalo: pannello di cartone ondulato

Le fermate sono anche dotate di **sensori IoT che misurano la qualità dell'aria**. I dati raccolti vengono mostrati nell'app del servizio, al fine di sensibilizzare l'utente riguardo alla tematica ambientale ed ai benefici della mobilità sostenibile.

Nella parte inferiore della struttura è inserita una **colonnina di ricarica Enel X**, per permettere ai cittadini di **ricaricare gratuitamente i propri mezzi di mobilità sostenibile ed i propri dispositivi elettronici**. Infatti, è possibile utilizzare la colonnina per ricaricare e-bike, carrozzine elettriche e mezzi di micromobilità quali segway, monopattini elettrici, hoverboard, oltre a telefoni e altri dispositivi grazie alla presenza di una presa USB. Questa tipologia di fermata, quindi, è **accessibile e smart per tutti**.

Nelle fermate in cui lo spazio è più ampio, poi, nella struttura vengono introdotte anche delle **sedute**, non necessarie per i tempi di attesa del minibus, ma pensate **per favorire l'incontro e la socialità** tra i cittadini.



L'applicazione

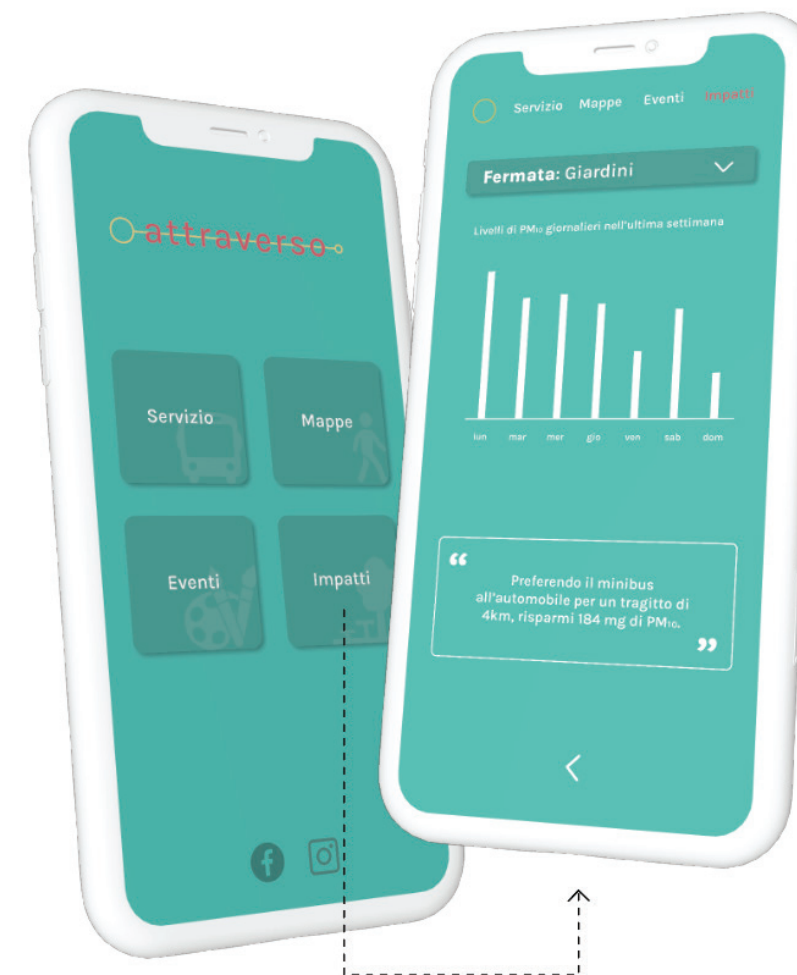
L'applicazione offre **4 funzionalità** essenziali: **introduce al servizio** e all'utilizzo dei touchpoint, fornisce le diverse **mappe**, informa riguardo al **ciclo di eventi culturali**, riassume i **dati raccolti dai sensori** posti sulle fermate.

Tra le mappe sono presenti quella generale stampata sulle fermate che illustra le quattro linee, la mappa che riassume i possibili itinerari, la mappa dei passi e la mappa dei punti di ricarica, nella quale vengono indicati anche i mezzi che è possibile ricaricare.

Gli eventi organizzati nell'ambito del servizio sono riassunti in un **calendario** tramite il quale l'utente può informarsi e salvare ciò che gli interessa maggiormente.

Nella sezione che riporta i dati inerenti alla qualità dell'aria raccolti dai sensori sono presenti dei grafici riassuntivi dell'andamento del dato

per ogni singola fermata e anche delle informazioni aggiuntive, come ricerche scientifiche o citazioni autorevoli, volte a **sensibilizzare l'utente riguardo al proprio impatto personale**.



Impatto

Ogni punto di contatto del servizio ha lo scopo di avvicinare l'utente ad uno **stile di vita** e di mobilità più sostenibile.

Sia attraverso la mappa dei percorsi, che le fermate e l'applicazione non ci si limita a fornire informazioni inerenti all'utilizzo, ma si mostra al cittadino come un cambiamento in materia di sostenibilità possa portare beneficio in diversi ambiti, quali la **salute** e la **socialità**, rendendo evidente l'impatto che il servizio genera non solo sull'ambiente e sul territorio ma anche sul singolo utente.

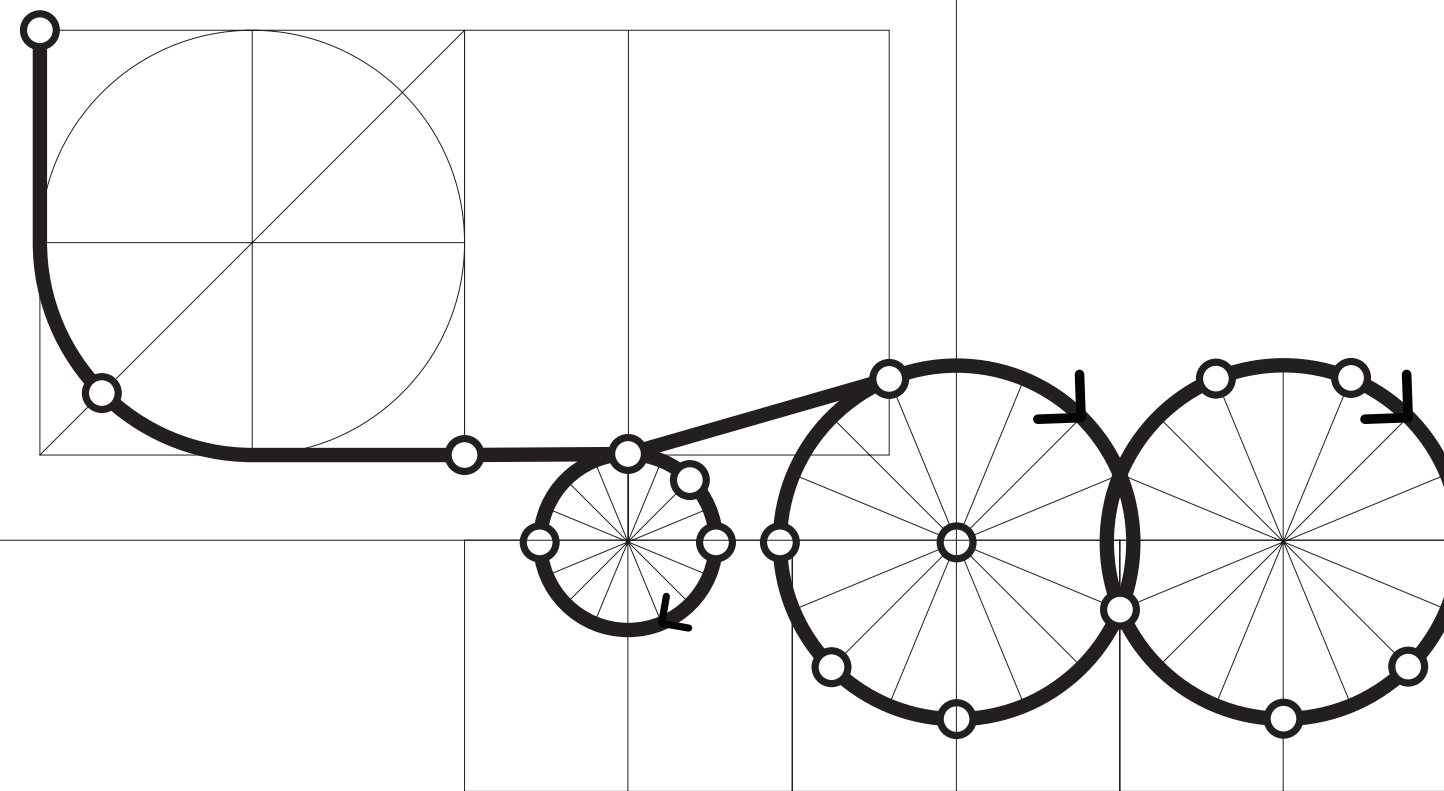
07. Identità visiva

"What design is all about is responsibility."

(Massimo Vignelli, 2014)

La costruzione della mappa

La mappa che indica i percorsi delle quattro linee ed i punti di interesse raggiungibili da ogni fermata è stata costruita graficamente rispettando le regole e le proporzioni di una precisa griglia, la quale utilizza la figura del cerchio come forma fondamentale.



Il nome

Il nome del servizio, **Attraverso**, è pensato per essere accattivante e facile da ricordare e per rimandare in modo immediato alla mobilità ed essere **facilmente adattabile a diversi contesti e momenti**. Infatti, il servizio stesso è progettato in modo da poter essere adattato ai cambiamenti nella società, attraverso il processo partecipativo di co-progettazione e revisione ciclica del progetto, ed ai diversi eventi che vengono organizzati nella città, quali il Palio ed altre manifestazioni culturali o di altra natura.

Per quanto riguarda il servizio che consente ai ragazzi di prendere il minibus da soli, invece, per il nome si è scelto di utilizzare un **termine del dialetto fabrianese che significa andiamo** ed in particolare è un'abbreviazione di **annamo**. Questa tipologia di nome ha l'intenzione di risultare vivace e coinvolgente

soprattutto per un pubblico giovane, che sarà l'utilizzatore principale di questa parte del servizio.

○ **attraverso** ○
 ○ **attraverso Fabriano** ○
 ○ **attraverso il Palio** ○
 ○ **attraverso la carta** ○

Attraverso è il servizio che permette a turisti ed abitanti di muoversi in modo sostenibile a Fabriano e di immergersi in un viaggio culturale, formativo ed esperienziale nella storia della città.

namo!
 il minibus per ragazzi

Namo! è la parte di servizio che permette ai ragazzi con meno di 14 anni di prendere l'autobus anche se non sono accompagnati dai genitori e che fornisce a tutti gli utenti del bus una figura amica di riferimento per qualsiasi tipo di aiuto o consiglio.

Il manuale dell'identità

COSTRUZIONE DEL LOGO

Anche il logo, come la mappa, è costruito secondo regole geometriche precise.

Per i due nomi *Attraverso* e *Namo!* si è utilizzato il **carattere Karla** Medium con crenatura 75, mentre il claim *Il minibus per ragazzi* è in Karla Light con crenatura 0. La linea che taglia a metà la parola *attraverso* ha un'opacità del 60% e sotto di essa è presente una forma esattamente uguale di colore bianco e con opacità 100%, al fine di rendere meno pesante la riga, e quindi più evidente il nome, e allo stesso tempo poter avere lo stesso effetto anche su fondi di colore diverso.

La **griglia** di entrambi i loghi si basa su un'**unità fondamentale**, che costituisce in *Attraverso* la distanza tra il nome ed i due cerchi ed in *Namo!* la distanza tra

il nome ed il claim. La stessa unità è definisce anche l'ampiezza dell'area di rispetto dei due loghi, nel momento in cui questi vengono accostati ai loghi dei partner del servizio.



attraverso

namo!
il minibus per ragazzi

attraverso

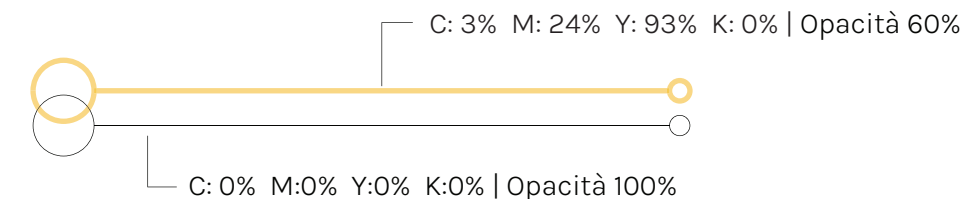
Karla medium | crenatura 75

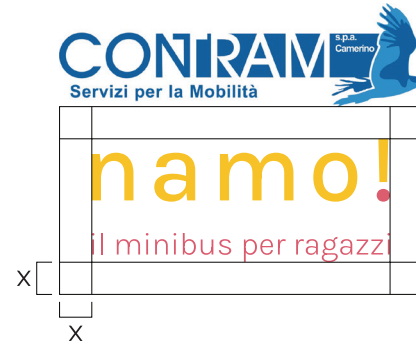
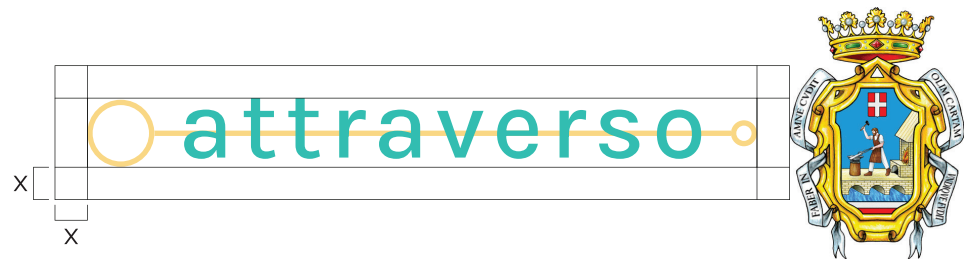
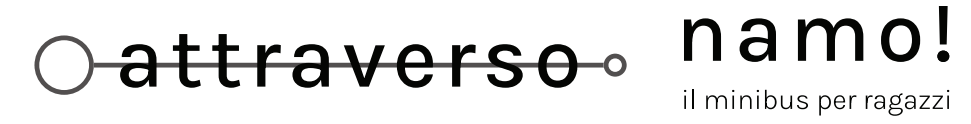
namo!

Karla medium | crenatura 75

il minibus per ragazzi

Karla light | crenatura 0





PALETTE E FONT

Per tutti gli elementi dell'identità visiva si è scelto **Karla**, un font bastoni **molto leggibile**, adatto all'utilizzo nella mappa e negli altri touchpoint del servizio di mobilità.

I **colori** della palette sono anch'essi **fortemente contrastanti** tra di loro, al fine di aumentare quanto più possibile la leggibilità degli artefatti grafici inerenti al servizio.



C: 10%
M: 79%
Y: 45%
K: 0%



C: 51%
M: 68%
Y: 64%
K: 48%



C: 3%
M: 24%
Y: 93%
K: 0%



C: 68%
M: 0%
Y: 37%
K: 0%

Karla

The quick brown
fox jumps over the
lazy dog

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

0123456789!@#\$&%

ExtraLight

ExtraLight Italic

Light

Light Italic

Regular

Italic

Medium

Medium Italic

SemiBold

SemiBold Italic

Bold

Bold Italic

ExtraBold

ExtraBold Italic

SISTEMA DELLE ICONE

Anche per quanto riguarda le icone si è ragionato in ottica di **leggibilità**, utilizzando icone piene di colore nero, facilmente comprensibili anche su fondo colorato, insieme ad alcune icone bianche nel caso dell'utilizzo del colore della ciclopedonale. Questi simboli sono presenti sia nella mappa, sia **nei diversi elementi di comunicazione e nell'app**, dove vengono impiegate come elemento decorativo e come **rimando visivo all'identità del servizio**.



La comunicazione

La comunicazione del servizio avviene in **2 step principali**: in primo luogo l'invito alla cittadinanza a prendere parte al **percorso partecipativo** ed in secondo luogo la **promozione del servizio** di mobilità, di *Namoi* e del ciclo annuale di eventi culturali. Per entrambe le fasi vengono realizzati elementi di **comunicazione cartacea**, come poster e volantini, e **grafiche da utilizzare online**.

I canali di comunicazione utilizzati sono, infatti, da un lato le **associazioni di cittadini** e dall'altro i **media presenti sul territorio**, quali Radio Gold, il settimanale *L'Azione* ed il quotidiano online *Fabriano Notizie*, ai quali si aggiungono anche il **sito web del Comune** ed il **gruppo Facebook** della città.

Esempio di poster che comunica il servizio

07. Identità visiva





Riconoscersi

L'identità visiva ha il compito fondamentale di rendere tangibile il servizio, permettendo agli utenti di utilizzarlo e ricordarlo con facilità e soprattutto di **comprendere i valori che esso trasmette**. Un'identità visiva chiara e riconoscibile porta l'utente ad immedesimarsi con il brand, facendosi portavoce dei suoi valori.

La scelta di definire un'identità visiva unica per il percorso partecipativo e per il servizio punta a creare un senso di continuità e di **coinvolgimento fin dalle prime fasi della progettazione**.

08. Sostenibilità economica

"La città è quel luogo dove un bambino passando si rende conto di cosa vuole fare da grande."

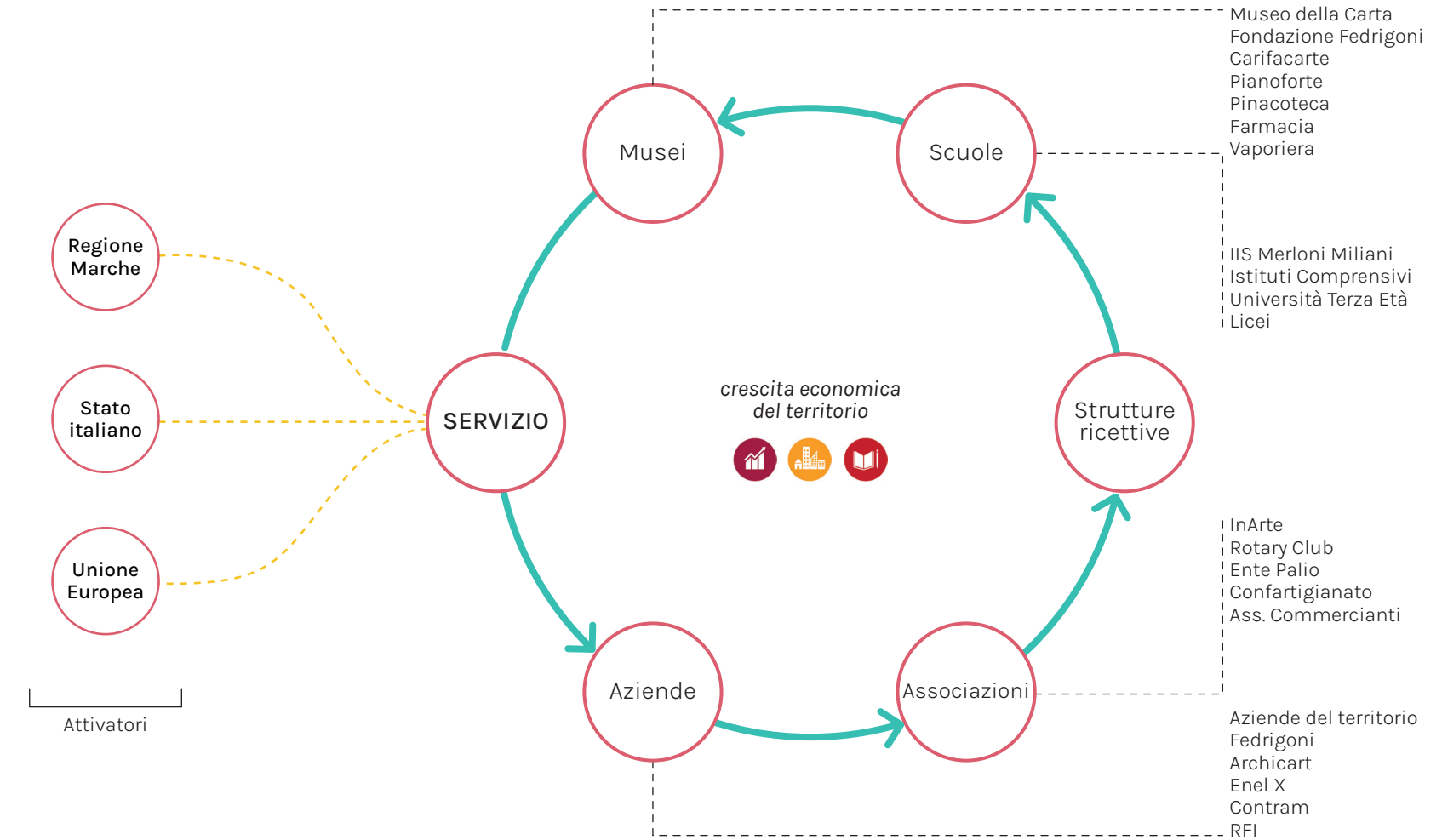
(Louis Kahn)

La circolarità del progetto

Il servizio, partendo da una serie di attivatori che permettono la sua sostenibilità, intende **generare un impatto positivo sull'economia del territorio**, al fine di raggiungere i Sustainable Development Goals riguardanti istruzione, lavoro e turismo che sono alla base del progetto.

Questo **approccio** alla sostenibilità economica può definirsi **circolare**, in quanto pone gli attori del territorio (aziende, associazioni, strutture ricettive, scuole, musei) in un'**ottica di filiera**, nella quale ognuno di essi contribuisce, agendo in sinergia con gli altri, allo sviluppo dell'economia locale.

08. Sostenibilità economica



Tra gli attivatori del servizio c'è innanzitutto la **Regione Marche**, che con la **Legge Regionale 1 marzo 2021, n. 4** intende riconoscere Fabriano come **Città della carta e della filigrana**, concedendo al Comune contributi per il sostegno di attività quali:

- **progetti espositivi** che coniugano artigianalità, impresa, cultura, scienze, tecnologia **nel settore della carta e della filigrana**;

- **workshop, laboratori, eventi** dedicati allo studio e all'apprendimento delle tecniche storiche ed innovative per la produzione ed al restauro della filigrana e della carta (Art. 3).

In particolare, per il 2021 è autorizzata la spesa di **20.000 euro** (Art. 8).

Un secondo attivatore è lo **Stato Italiano**, che con il **Dpcm 21 gennaio 2021** stabilisce il meccanismo secondo il quale i Comuni possono richiedere i contributi stanziati dalla Legge di Bilancio 2020 per la **rigenerazione urbana ed il decoro delle città**. In particolare i Comuni con

popolazione da 15.000 a 49.999 abitanti, come Fabriano, possono svolgere interventi **fino a 5 milioni di euro** per *migliorare l'inclusione sociale e la qualità del decoro urbano e ambientale*, tra cui:

- **manutenzione** per il riuso di aree pubbliche e di strutture edilizie per finalità di interesse pubblico

- **ristrutturazione** edilizia di immobili pubblici, promuovendo le attività culturali e sportive

- **mobilità sostenibile**

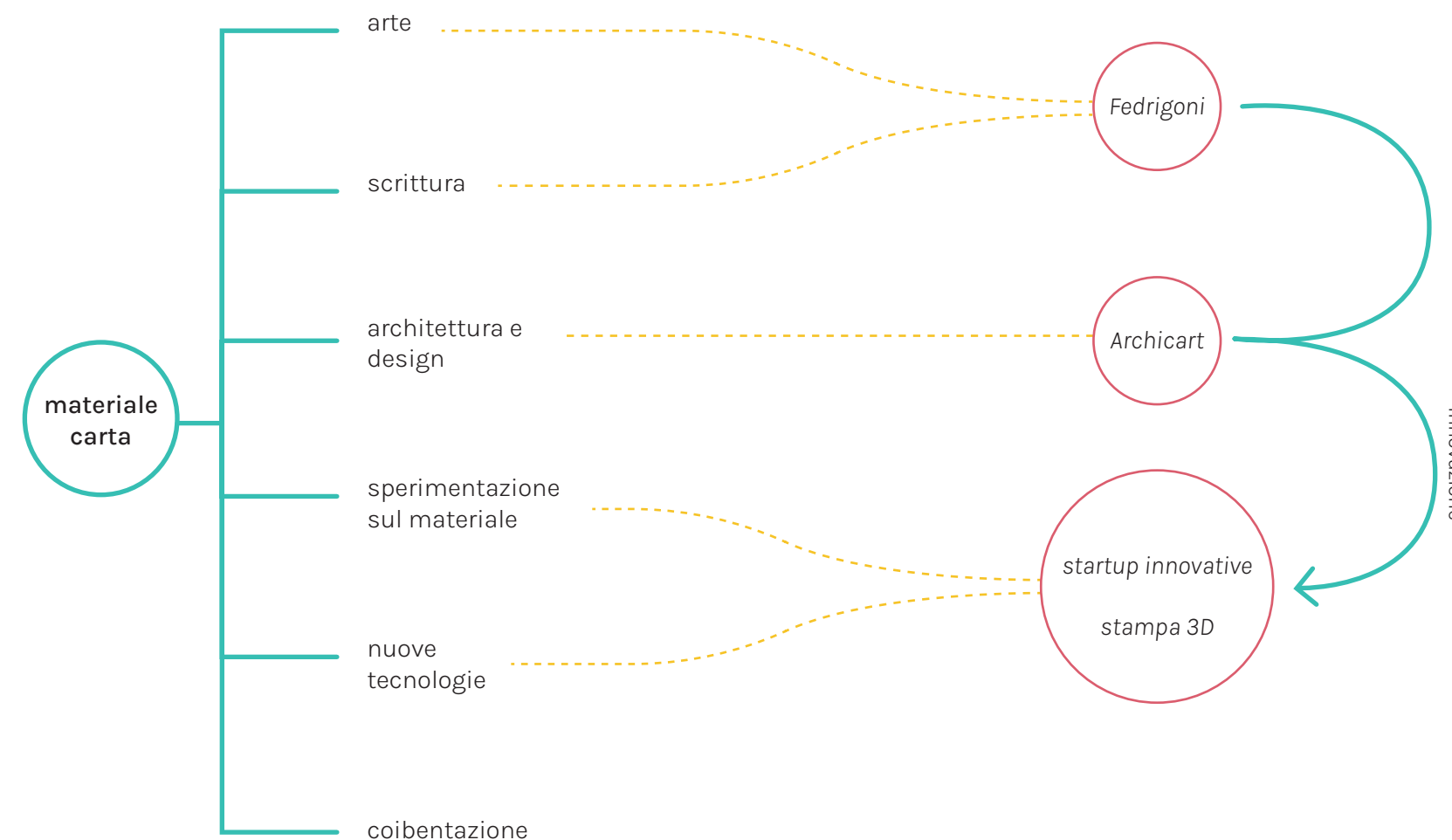
Infine, l'**Unione Europea** nel Dispositivo europeo per la ripresa e la resilienza, programma cardine del **Next Generation Eu** (Piano di investimenti per rilanciare l'Unione Europea dopo la crisi del Coronavirus), secondo quanto riportato da un articolo di Guida Sostenibile (2021), presenta alcuni *Progetti faro* considerati fondamentali, che rispondono **7 priorità**, tra le quali è presente *Ricaricare e rifornire, promuovendo tecnologie pulite adeguate alle esigenze future per accelerare l'uso*

di sistemi di trasporto sostenibili, accessibili e intelligenti, stazioni di ricarica e rifornimento e l'estensione dei trasporti pubblici.

La filiera della carta

La scelta di utilizzare il materiale carta per la costruzione delle fermate, sfruttando la tecnologia introdotta da Archicart, è finalizzata da un lato a creare una connessione forte con la tradizione della città nell'immaginario degli utenti, dall'altro ad aprire **nuove possibilità di sviluppo per l'economia del territorio**.

La filiera della carta, infatti, comprende una varietà di aziende molto diverse tra loro, indirizzate verso campi artistici, come quello della scrittura, ma anche campi tecnici, come la coibentazione. Creare nuove connessioni tra questi attori così diversi può portare ad una **crescita per la filiera** e ad un'**innovazione imprenditoriale** che può concretizzarsi nella costituzione di nuove startup e nell'utilizzo di tecnologie innovative per il settore, come la stampa 3D.



Il modello di business

Per riassumere, la proposta di valore del servizio si basa sull'intenzione di istituire un legame tra l'identità culturale di Fabriano, il lavoro artigiano ed il turismo.

I costi che occorre sostenere per avviare e mantenere in funzione il servizio vengono coperti dai finanziamenti regionali, nazionali e dell'Unione Europea in virtù del fatto che il progetto è volto alla crescita economica e sociale del territorio e si presenta come un **servizio totalmente gratuito** per i cittadini, al fine di generare valore per la città e consapevolezza sulle tematiche di sostenibilità nei cittadini.

08. Sostenibilità economica

Partner	Attività	Proposta di valore	Relazioni con i clienti	Clients target
<p>Contram RFI</p> <p>InArte Scuole e musei Rotary Club Ente Palio</p> <p>Archicart Enel X</p>	<p>Tre linee di minibus elettrico Figura che controlli i ragazzini sul bus</p> <p>Attività culturali nei locali della ciclopedonale</p>	<p>Attraverso istituisce un legame tra l'identità culturale di Fabriano, il lavoro artigiano ed il turismo attraverso un servizio di mobilità sostenibile che generi valore per la città rispondendo in modo innovativo alle esigenze e ai desideri di mobilità degli abitanti.</p>	<p>Percorso partecipativo Ricarica gratuita fermate</p>	<p>Abitanti di Fabriano Ragazzi under 14</p> <p>Turisti Artisti e artigiani</p>
	<p>Risorse</p> <p>Volontari minibus Collaborazione associazioni</p> <p>Minibus Locali ciclopedonale</p>		<p>Touchpoint</p> <p>Fermate App Mappa Segnaletica nel minibus Materiale pubblicitario</p>	
<p>Costi</p> <p>Costruzione ciclopedonale e riqualificazione ex stazioni Acquisto e mantenimento minibus Svolgimento attività culturali Manutenzione spazi ciclopedonale Realizzazione fermate Comunicazione Realizzazione app</p>		<p>Finanziamenti</p> <p>Legge Regionale 1 marzo 2021 Dpcm 21 gennaio 2021 Next Generation Eu</p>		

Filiera

La forza del progetto è data dal suo aspetto circolare. Il servizio pone gli stakeholder in un'ottica di filiera, utilizzando le risorse a disposizione per generare collettivamente valore per il territorio.

La scelta di tenere il **materiale carta al centro** dell'identità del servizio riflette l'intenzione di partire dalle tradizioni per fare innovazione, coinvolgendo cittadini, imprese ed attori esterni nella crescita della città.

09. Testing

"Il ritmo della città dovrebbe seguire gli esseri umani, non le automobili."

(Carlos Moreno, 2020)

La simulazione del percorso partecipativo

In fase di progettazione si è scelto di **testare più volte**, secondo una modalità iterativa, l'**adeguatezza del servizio** e la sua aderenza ai bisogni degli utenti ed alle caratteristiche del territorio.

In primo luogo, durante una prima **fase di ricerca** si sono ascoltate **opinioni generali** riguardo ai lati positivi e negativi della mobilità a Fabriano, confrontandole con **2 interviste autorevoli**, quella alla ex Assessora alla Cultura e all'Istruzione e quella al Comandante dei Vigili Urbani.

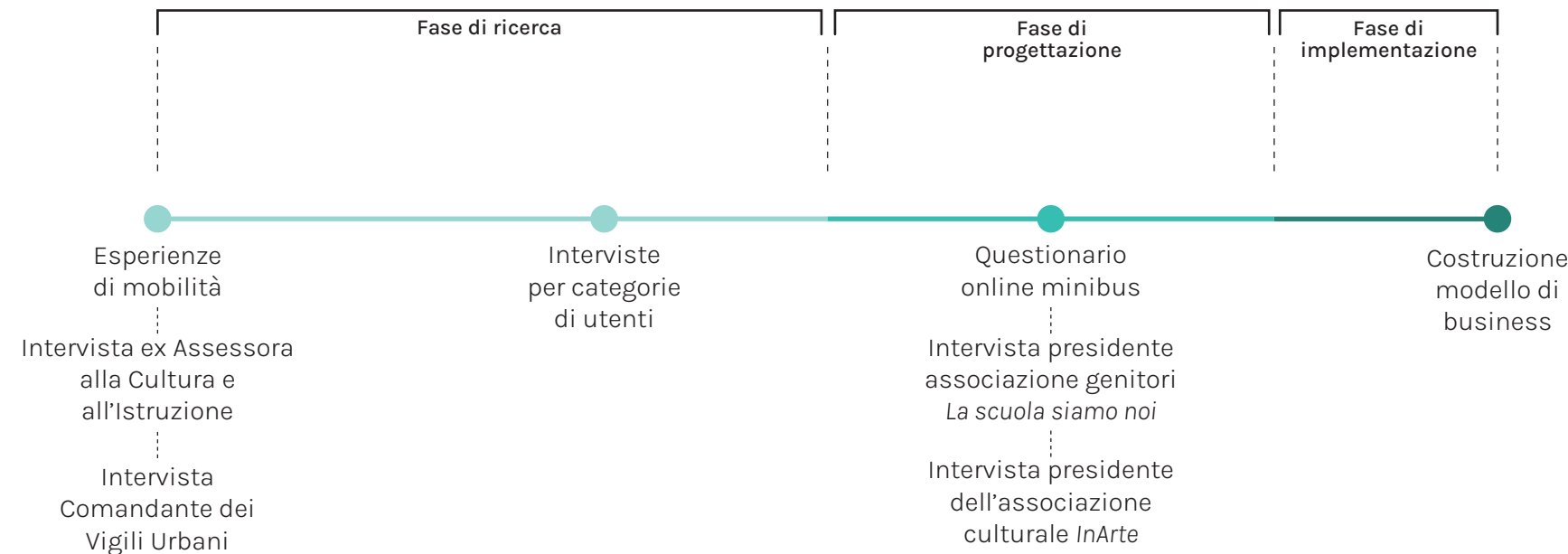
In una **seconda fase** dedicata interamente alle **interviste ai cittadini**, poi, si è cercato di raggruppare gli utenti in tipologie omogenee, in modo da far emergere le criticità che caratterizzano i diversi modi di utilizzo della mobilità cittadina. Entrambe queste fasi sono

state fondamentali per validare i bisogni ipotizzati ed i dati raccolti sul territorio.

In seguito, si è scelto di **testare effettivamente l'idea** includendo nella fase di progettazione diverse **interviste ai principali stakeholder** del servizio ed un **questionario online** tramite il quale i probabili utenti potessero verificare l'utilità e la correttezza delle scelte riguardanti il minibus, quali il posizionamento delle fermate e gli orari.

Infine, un **ultimo step** di validazione del funzionamento del servizio è stata la **costruzione di un modello di business** che evidenziasse sia la sostenibilità del servizio, verificando che le risorse economiche a disposizione potessero sostenere i costi, sia la sua circolarità, provando che agire in un'ottica di filiera può portare beneficio e crescita per gli stakeholder del territorio.

La ripetuta azione di testing sulle diverse fasi di progettazione ha avuto la finalità di **simulare il processo di partecipazione** che si intende premettere alla messa in funzione del servizio. In questo modo, seppur limitatamente, i cittadini hanno potuto seguire passo per passo lo sviluppo dell'idea ed interagire direttamente nella progettazione tramite feedback e suggerimenti.

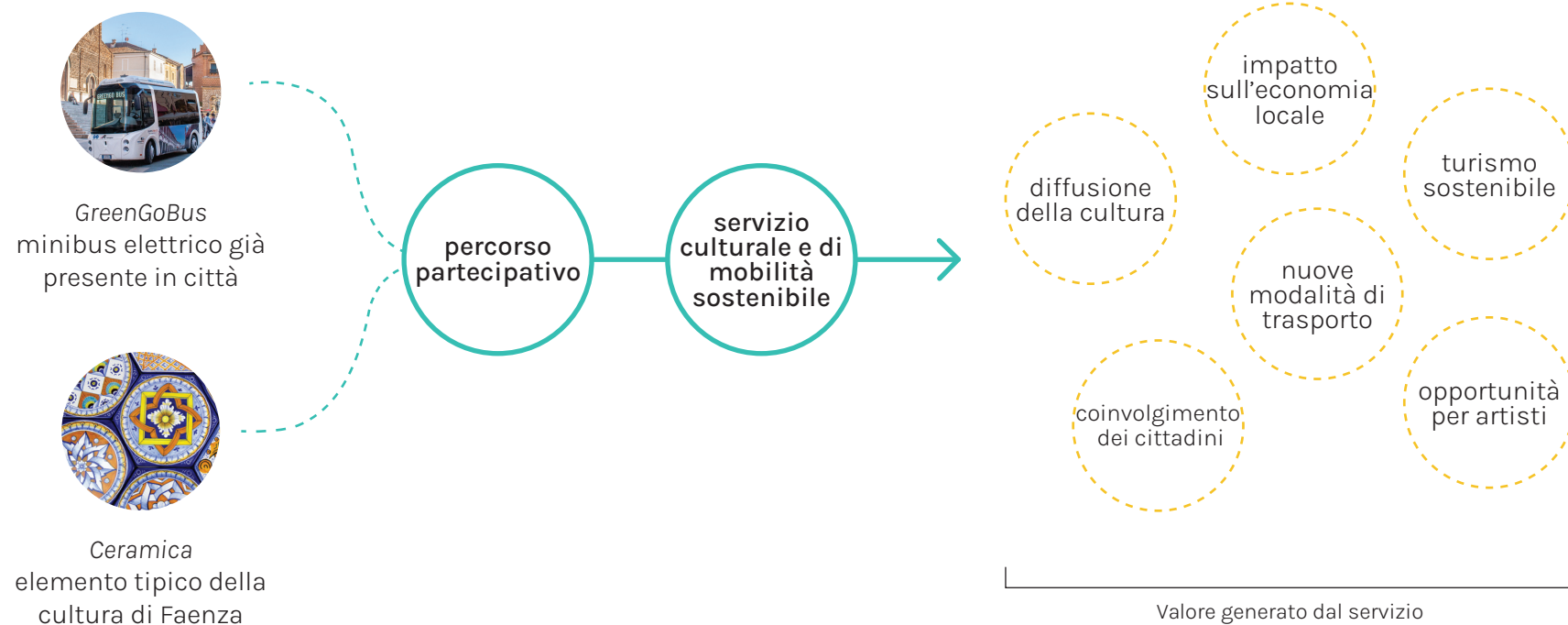


La replicabilità del progetto

Il servizio è progettato in modo tale da **poter essere replicato in realtà diverse** da quella fabrianese. Un esempio di ecosistema simile a quello di Fabriano è **Faenza**, anch'essa una **piccola realtà con una storia artigiana**.

Elemento tipico della cultura faentina, infatti, è la **ceramica**. Partendo da questa particolarità e dalla presenza di un minibus elettrico nel centro della città, è possibile ideare, attraverso un **percorso di partecipazione** con stakeholder e cittadini, un **servizio culturale e di mobilità sostenibile** simile a quello creato per Fabriano, ma che presenti allo stesso tempo caratteristiche di unicità legate alla città. Anche in questo caso, la finalità del progetto consisterebbe nel **generare valore per il territorio**, creando nuove connessioni tra cittadini, aziende e artisti.

○ attraverso Faenza ○
○ attraverso la ceramica ○



Unicità

Una delle caratteristiche chiave del servizio è la sua **replicabilità** in realtà che presentano simili problematiche ed opportunità.

Il legame stretto con le tradizioni fabrianesi, che rende unico il progetto, risulta un punto di forza nel momento in cui si intende adattare il servizio a contesti diversi. Infatti, lo studio sulle modalità di partecipazione attiva della popolazione e sull'integrazione tra cultura locale e mobilità costituisce una traccia preziosa per un percorso di iterazione in nuove realtà.

10. Conclusioni

"Torno al luogo da cui sono partito
e conosco il luogo per la prima volta."

(Gregory Baetson, 1991)

Relazioni
Tradizione
Abitudini
Valorizzare
Partecipazione
Impatto
Riconoscersi
Filiera
Unicità

Le parole-chiave riportate al termine di ogni capitolo rappresentano i valori fondamentali su cui il servizio è stato costruito e che si intende trasmettere alla popolazione fabrianese.

La sostenibilità è prima di tutto un modo di pensare. Far partire il proprio cambiamento di paradigma dalla mobilità significa modificare radicalmente la struttura della propria giornata, abbracciando uno **stile di vita** non solo **più lento**, ma soprattutto **che mette al centro le relazioni** di prossimità, andando a ricreare l'ecosistema che con la vita in città si è perso.

Bibliografia

10. Conclusioni

LIBRI

De Leonardis, O. (2002). *In un diverso welfare. Sogni e incubi*. Milano: Feltrinelli.

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington DC: Island Press.

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (2019). *Stazioni impresenziate. Un riuso sociale del patrimonio ferroviario*. Roma: Grafica Nappa.

Langer, A. (2013). Intervento di Alexander Langer 1 agosto 1994 ai colloqui di Dobbiaco, pubblicato in: *Il viaggiatore leggero. Scritti 1961-1995*. Palermo: Sellerio Editore.

Lopez, R. (1975). *La rivoluzione commerciale del Medioevo*. Einaudi.

Molajoli, B. (1936). Sommario storico di Romualdo Sassi in *Guida artistica di Fabriano*. Fabriano: Gentile Fabriano.

Papa Francesco (2015). *Laudato si'. Enciclica sulla cura della casa comune*. Cinisello Balsamo: San Paolo.

Scandurra, E., Attili, G., Agostini, I. (2020). *Biosfera, l'ambiente che abitiamo*. DeriveApprodi.

Sennett, R. (2018). *Costruire e abitare. Etica per la città*. Milano: Feltrinelli.

Simmel, G. (1996). *Le metropoli e la vita dello spirito*. Armando Editore. Curato da: P. Jedlowski.

Tesei, T. (1999). *Fatti nostri*. Fabriano: Ente Autonomo Palio di San Giovanni Battista Fabriano. Curato da: Dolcini, E., Gatta, G.L. (2020). Codice penale. Giuffrè.

PAPER

Latka, J. F. (2017). *Paper in architecture: Research by design, engineering and prototyping*. TU Delft, Bouwkunde.

ARTICOLI

(2021). Recovery Fund: focus sulla mobilità sostenibile. *Guida Sostenibile*. Disponibile in: <http://guidasostenibile.it/recovery-fund-focus-sulla-mobilita-sostenibile>

Cirone, S. (2021). *Rigenerare la nostra terra*. Disponibile in: <http://www.saracirone.com/rigenerare-la-nostra-terra>

Di Franco, A. Sostenibilità e architettura: un’ottica umanistica. *L'architettura naturale. AN42, Edifici per la cultura della sostenibilità*, p. 4-7.

Los, S. (1998). Una grammatica tipologica per l’architettura sostenibile. *L'architettura naturale. La cultura del progetto sostenibile*, p. 26-44.

Maldonado, T. (2005). Mondo e techne. *Il Verri*.

Pubblica Amministrazione di Qualità (2018). *Guida ai processi partecipativi*. Disponibile in: <http://qualitapa.gov.it/sitoarcheologico/nc/services/news/article/guida-ai-processi-partecipativi/index-internal-link=&cHash=eaed92a4fd28f9043db28ed15ee68319.html>

CONFERENZE

Dondè, M. (2020). *PUMS: webinar Biciplan*. Online.

Gehl, J. (2017). *Livable Cities for the 21st Century*. Aalto University.

Hub del Territorio ER (2021). *Comunità e reti di comunità per una ripresa sostenibile e rigenerativa*. Online.

Hub del Territorio ER (2021). *Il sistema produttivo per un'economia sostenibile e circolare*. Online.

Hub del Territorio ER (2021). *Riolo Terme Bike Hub: una rete di comunità per lo sviluppo del territorio*. Online.

Ognibene, J. (2020). *PUMS: Proposta di piano*. Online.

DOCUMENTI

Comune di Fabriano (1997). *Approvazione stralcio di progetto definitivo del piano del traffico*.

Comune di Fabriano (2020). *Delibera di Giunta 194*.

Consiglio regionale delle Marche (2021). *Legge Regionale 1 marzo 2021, n. 4*. Disponibile in: https://www.consiglio.marche.it/banche_dati_e_documentazione/leggi/dettaglio.php?arc=vig&idl=2199

Ognibene, J. (2020). *PUMS. Proposta di piano*. Disponibile in: <http://www.comune.fabriano.gov.it/index.php/in-primopiano/8388-pums-proposta-piano>

Presidente del Consiglio dei Ministri (2020). *Dpcm 21 gennaio 2020*. Gazzetta Ufficiale N. 56 del 06/03/2021.

SITI WEB

<http://www.archicart.com>

<http://www.comune.fabriano.gov.it>

<http://www.fabrianostorica.it/index.htm>

<http://en.climate-data.org/europe/italy/marche/fabriano-14354/#climate-graph>

<http://unric.org/it/agenda-2030>

FONTI NON CITATE NEL TESTO**Articoli**

Commissione Immagine Pubblica Rotary Club Fabriano. *Valorizzare la filigrana, l'impegno del Rotary*. L'Azione

Di Marco, A. *Mobilità: più sosta a pagamento e piste ciclabili. Inizia a prendere forma il nuovo piano che prevede anche la revisione delle corse dei bus*. Il resto del Carlino.

Giombi, A. *Riprendiamo questa idea. Si parlava di un Festival della Carta: perché abbandonare la possibilità?* L'Azione

Moscè, A. *Prevista la costituzione di un centro di ricerca per la cellulosa*. L’Azione

Moscè, A. (2021). *Botteghe artigiane: si aprirà un bando?* L’Azione, p. 5

Moscè, A. (2021). *La città che cambia veste. Nuova illuminazione, attivazione WiFi, arredo urbano, servizio navetta elettrica*. L’Azione, p. 3

Santarelli, G. (2020). *Ciclo-pedonale tra parcheggio scambiatore e cittadella degli studi, firmato il contratto per i lavori di realizzazione*. Vivere Fabriano. Disponibile in: <http://www.viverefabriano.it/2020/03/07/ciclo-pedonale-tra-parcheggio-scambiatore-e-cittadella-degli-studi-firmato-il-contratto-per-i-lavori-di-realizzazione/772857>

Foto personas

<https://thispersondoesnotexist.com>

Icone

<http://thenounproject.com>

Mappe

<http://www.regione.marche.it/Regione-Utile/Paesaggio-Territorio-Urbanistica/Cartografia/Repertorio/Cartatecnicanumerica110000>

<http://kamapgentile.comune.fabriano.an.it/mapgentile2/index.php?config=default&resetsession=groups>

CITAZIONI AD INIZIO CAPITOLO

Capitolo 1: World Business Council for Sustainable Development (2002). *The Sustainable Mobility Project. July 2002 Progress Report*, p. 5.

Capitolo 2: Papa Francesco (2015). *Laudato si’*. *Enciclica sulla cura della casa comune*. Cinisello Balsamo: San Paolo, p. 62.

Capitolo 3: Patagonia (2021). <http://eu.patagonia.com/it/it/our-footprint>

Capitolo 4: Papanek, V. (1973) *Design for the real world*. USA: Bantam Book.

Capitolo 5: Langer, A. (2013). Intervento di Alexander Langer 1 agosto 1994 ai colloqui di Dobbiaco, pubblicato in: *Il viaggiatore leggero. Scritti 1961-1995*. Palermo: Sellerio Editore.

Capitolo 6: Fontana, T. (2020). *Il nostro common ground*. Intervista a Vincenzo Di Maria e Claudia Busetto sul blog di Toni Fontana. Disponibile in: <http://www.tonifontana.it/intervista-a-claudia-busetto-e-vincenzo-di-maria>

Capitolo 7: Design Indaba (2014) *In studio with: Massimo Vignelli*. Disponibile in: <http://www.youtube.com/watch?v=jQrVYaAUW4k>

Capitolo 8: Carlo Truppi (2009). *Introduzione. Scuola di architettura*, pubblicato in: *In In ombra Vol. 2*. Siracusa: LetteraVentidue edizioni, p. 10.

Capitolo 9: Moreno, C. (2020). *La città dei 15 minuti*. TED talk. Disponibile in: https://www.ted.com/talks/carlos_moreno_the_15_minute_city/transcript?language=it#t-10333

Capitolo 10: Bateson G. (1997). Ultima conferenza, in *Una sacra unità. Altri passi verso un’ecologia della mente*, a cura di R.E. Donaldson. Milano: Adelphi, p. 454.

Ringraziamenti

Ringrazio

il **professor Paolo Rava** per i suoi preziosi consigli e per essere stato per me un autorevole riferimento nell'ambito della sostenibilità

il **team de La Biga**, sensibile a questa tematica e sempre pronto a mettersi in gioco

il **Comandante della Polizia Municipale Cataldo Strippoli** per la sua disponibilità e per avermi fornito tutti i materiali di cui avrei avuto bisogno

tutti quegli **abitanti di Fabriano** che hanno contribuito con la loro partecipazione e con le loro opinioni allo sviluppo del progetto ed in modo particolare Barbara Pallucca, Nardino Cesaroni, Anna Massinissa

Caterina per il fondamentale contributo nella scelta del nome del servizio e tutto lo **Studio Interazoo** per l'amichevole sostegno

Alisia, Alessia e Jack per essere sempre presenti anche a distanza

i **miei genitori** e **Francesco** non solo per l'affetto, ma per il coinvolgimento in ogni mio progetto

Tommaso per essere in ogni occasione il miglior cittadino di Fabriano



Veduta della città di Fabriano

