

Bando 2023 L.R. 15/2018

DOCUMENTO DI PROPOSTA PARTECIPATA

RI.T.MO

Riccione in Transizione verso una MObilità sostenibile



Comune di Riccione



TITOLO DEL PROCESSO

RI.T.MO. Riccione in Transizione verso una Mobilità sostenibile

ENTE PROPONENTE

Comune di Riccione

ENTE TITOLARE DELLA DECISIONE

Comune di Riccione

RESPONSABILE DI PROGETTO

Comune di Riccione • Settore Governo sostenibile del Territorio - Urbanistica - Edilizia Privata - Ambiente

CURATORE DEL PROCESSO PARTECIPATIVO

Atelier progettuale Principi Attivi srls

COMITATO DI GARANZIA

- **Art-Er** (realtà attiva nella promozione della transizione ecologica)
- **Università di Bologna** (Dip. di Architettura di Ravenna)
- **Liceo "Volta Fellini"** (orientamento Scientifico-Artistico)
- **Comune di Rimini** (expertise in mobilità sostenibile)

TAVOLO DI NEGOZIAZIONE

- Associazione Utenti dei Trasporti pubblici
- CNA Associazione Riccione
- Collegio provinciale Geometri e Geometri laureati
- CONFESERCENTI
- Coop Bagnini Adriatica Riccione soc. coop
- Cooperare con Libera Terra - Agenzia per lo sviluppo cooperativo e la legalità
- Cooperativa Bagnini di Riccione srl
- Cooperativa Taxi Riccione
- Federalberghi Riccione
- FIAB Rimini Pedalando e Camminando APS
- Fondazione Catacea
- Futuro Verde APS
- Legambiente Valmarecchia
- Libera Emilia Romagna
- Ordine degli Architetti P.P.C. della Provincia di Rimini
- Ordine degli Ingegneri della Provincia di Rimini

DATA DI PRESENTAZIONE DEL DOCPP AL TAVOLO DI NEGOZIAZIONE

07/11/2024 (presentazione al TdN e approvazione) + 20/11/2024 (presentazione pubblica)

DATA DI INVIO DEL DOCPP AL TECNICO DI GARANZIA DELLA PARTECIPAZIONE

29/11/2024

SEZIONE 1 – IL PROCESSO PARTECIPATIVO

OGGETTO DEL PERCORSO

Il processo partecipativo ha come oggetto il coinvolgimento attivo della comunità – abitanti stabili e temporanei, visitatori e turisti, gruppi di interesse organizzati ed esperti – nella formulazione di STRATEGIE (proposte di indirizzo e condizioni di intervento) per la mobilità sostenibile da integrare nel nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Il movente e l'intento è l'elaborazione di una proposta valida e radicata nella quotidianità di Riccione, che promuova un equilibrio ottimale fra sviluppo turistico, attrattività urbana e qualità della vita. Nei fatti, Il PUMS dovrà fungere da catalizzatore della transizione ecologica, fondendo mobilità sostenibile e innovazione per rendere l'ambiente urbano più resiliente e rispettoso dell'ecosistema, stimolando l'impegno collettivo verso un futuro ecologicamente sostenibile.

SINTESI DEL PERCORSO

IL CONTESTO

Da diversi anni la mobilità urbana è oggetto di profonde trasformazioni, determinate dal ritmo accelerato delle innovazioni tecnologiche introdotte nel settore e da una crescente attenzione dei cittadini alla salubrità delle aree urbane.

In questo quadro, l'Unione Europea ha individuato il PUMS quale strumento strategico per affrontare le sfide della mobilità urbana di persone e merci, conciliando la lotta al cambiamento climatico e la sostenibilità ambientale con le esigenze di mobilità dei territori, considerando un orizzonte temporale decennale.

In riferimento alla mobilità urbana di Riccione, dai precedenti percorsi partecipativi (ultimo quello dedicato al PUG) è emerso come criticità il bilanciamento fra TURISMO, SOSTENIBILITÀ, QUALITÀ. Sono emerse alcune sfide prioritarie, le cui soluzioni operative saranno da indagare nell'ambito del PUMS:

- RIDURRE IL TRAFFICO - implementare misure per gestire e diminuire il traffico veicolare, specialmente durante la stagione turistica, per migliorare la fluidità e la qualità dell'aria;
- OTTIMIZZARE IL PARCHEGGIO - sviluppare soluzioni intelligenti di parcheggio che minimizzino la ricerca inutilizzata di spazi e riducano il traffico;
- POTENZIARE IL TRASPORTO PUBBLICO - investire in un trasporto pubblico più frequente, affidabile e comodo per offrire un'alternativa valida all'auto privata;
- ESPANDERE LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ ATTIVA - potenziare e mantenere reti ciclabili e pedonali sicure e connesse per incoraggiare la mobilità attiva;
- INTEGRARE I SERVIZI DI TRASPORTO - creare un sistema di mobilità multimodale integrato che faciliti lo scambio tra diverse modalità di trasporto;
- PROMUOVERE LA CULTURA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE - condurre campagne di sensibilizzazione per cambiare le abitudini e incentivare l'uso di alternative sostenibili;
- ASSICURARE ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA - garantire che tutte le soluzioni di mobilità siano accessibili e sicure per ogni fascia d'età e per persone con disabilità.

SCOPO • Elaborare e condividere proposte di indirizzo strategico e condizioni operative per:

- garantire l'accessibilità universale, senza distinzioni di età, genere o capacità, promuovendo la mobilità come diritto fondamentale;
- migliorare la qualità della vita urbana e potenziare l'attrattività del territorio, con particolare attenzione all'equilibrio tra esigenze locali e sviluppo turistico;
- ridurre le emissioni di CO₂ e i consumi energetici, contribuendo alla lotta al cambiamento climatico e migliorando la qualità dell'aria;
- incrementare i livelli di sicurezza stradale e tutelare la salute pubblica attraverso soluzioni sostenibili e innovative;
- perseguire principi di redditività economica, equità sociale e sostenibilità ambientale, favorendo uno sviluppo integrato e resiliente del sistema urbano.

IL PERCORSO SVOLTO

Il percorso partecipativo ha consentito di stimolare il confronto e definire strategie condivise per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). Le attività si sono articolate attraverso confronti focalizzati, consultazioni e strumenti di partecipazione online, configurando un processo diversificato accessibile.

I **momenti di confronto diretto** si sono concentrati nelle sedute del Tavolo di Negoziazione (TdN) e nei Laboratori di Pensiero. La prima seduta del TdN, avvenuta il 20 marzo, ha posto le basi del percorso, definendo obiettivi e metodologie. Successivamente, i Laboratori di Pensiero (3 e 23 maggio) hanno permesso a gruppi più ristretti di approfondire le tematiche legate alla mobilità urbana, favorendo riflessioni puntuali e mirate. La seconda e la terza seduta del TdN (6 giugno e 7 novembre) hanno rappresentato momenti di sintesi, dove si è fatto il punto sui risultati ottenuti e condiviso la proposta partecipata

Nel frattempo, i **"Dialoghi con RI.T.MO"**, tenutisi il 21 giugno e il 31 ottobre, hanno favorito un confronto interattivo e dinamico, coinvolgendo partecipanti di diversa provenienza (modo pubblico, mondo accademico, mondo professionale) per sollecitare riflessioni sulle questioni emergenti.

Il **Simposio del Comitato di Garanzia**, tenutosi il 18 ottobre, ha offerto una supervisione tecnica e qualitativa, garantendo la coerenza tra il processo partecipativo sviluppato e quello progettato.

La **partecipazione online** ha avuto un ruolo centrale nel coinvolgimento della cittadinanza. Il dibattito aperto sul web (dal 21 giugno al 30 ottobre 2024) ha fornito uno spazio di discussione trasparente e accessibile (ma è stato necessario raccogliere collegialmente riscontri per poi riportarli su piattaforma), mentre i questionari online, compilati da ben 1244 partecipanti, hanno rappresentato una fonte preziosa di dati.

I **risultati finali** sono stati condivisi e celebrati nell'evento conclusivo del 20 novembre 2024, che ha visto la partecipazione di 74 persone. Durante questo incontro, le proposte elaborate dalla comunità sono state presentate in un dialogo aperto, mettendo in relazione i risultati del processo partecipativo RI.T.MO con quelli del Piano Urbanistico Generale (PUG). L'intersezione tra PUMS e PUG rappresenta un punto di forza strategico per garantire una pianificazione integrata e orientata al futuro della città.

Osservazioni

- È stato registrato un costante impegno da parte dei membri del TdN e una buona partecipazione complessiva, confermando la crescente sensibilità verso la mobilità sostenibile.
- Il periodo estivo e gli impegni della stagione turistica hanno influenzato l'andamento della partecipazione diretta e la raccolta dei dati, la rappresentatività di alcuni target è risultata limitata.
- La collaborazione con realtà accademiche e professionali ha arricchito il percorso e qualificato le proposte, mentre il coinvolgimento dei cittadini ha rafforzato il senso di appartenenza, stimolando una comunità capace di guardare al futuro con pragmatismo e visione.

ATTIVITÀ PUBBLICHE		
1° Seduta del TdN	20/03/2024	15 partecipanti
1° Laboratorio di pensiero	03/05/2024	4 partecipanti
2° Laboratorio di pensiero	23/05/2024	9 partecipanti
2° Seduta del TdN	06/06/2024	12 partecipanti
Dialoghi con RI.T.MO 1° Quick Talk	21/06/2024	16 partecipanti
Dibattito On line	da 21/06/2024 a 30/10/2024	-
Questionari On line	da 01/07/2024 a 30/10/2024	1244
Simposio del Comitato di Garanzia	18/10/2024	6 partecipanti
Dialoghi con RI.T.MO 2° Quick Talk	31/10/2024	13 partecipanti
3° Seduta del TdN	07/11/2024	10 partecipanti
Evento conclusivo	20/11/2024	74 partecipanti

SEZIONE 2 – GLI ESITI DEL PROCESSO PARTECIPATIVO

Gli esiti del percorso partecipativo assumono la forma di (in via prevalente):

- Linee guida
- X **Indirizzi o raccomandazioni**
- X **Indicazioni di priorità**
- Proposta progettuale
- X **Raccolta di esigenze**
- Proposta di Regolamento/Statuto
- Proposta gestionale
- Patto di collaborazione sperimentale

Le proposte per il soggetto titolare della decisione

La proposta partecipata invita il soggetto titolare della decisione a integrare i contenuti emersi all'interno delle fasi di formazione del PUMS. Le proposte, organizzate su più livelli – strategico, tattico, sperimentale e visionario – costituiscono un quadro di riferimento utile per orientare sia l'analisi iniziale che la definizione degli scenari futuri.

Si chiede al soggetto titolare della decisione di:

INTEGRARE I CONTENUTI STRATEGICI, TATTICI E I DATI RACCOLTI NELLA FASE DI ANALISI DEL PUMS

- Le **sfide condivise**, gli **indirizzi guida** e gli **asset operativi** devono essere considerati per arricchire il quadro analitico e fornire una base di riflessione solida per l'identificazione degli obiettivi del PUMS.
- I **dati emersi dai questionari** – compilati da 1244 partecipanti – evidenziano priorità rilevanti per residenti, lavoratori e turisti, offrendo una panoramica chiara delle esigenze e delle percezioni della comunità. Particolare attenzione dovrebbe essere riservata all'analisi delle risposte per quartiere e alla distribuzione demografica, così da garantire una rappresentatività adeguata nell'elaborazione degli obiettivi.
- Le **proposte tattiche**, che affrontano temi quali la mobilità attiva, la sostenibilità urbana e l'attrattività turistica, rappresentano indicazioni di priorità e criticità da includere nella definizione del contesto territoriale e delle sue esigenze

APPROFONDIRE LE SPERIMENTAZIONI NELLA FASE DI PROGETTAZIONE DEGLI SCENARI

- Le proposte sperimentali, come il **Piano di manutenzione e sviluppo della rete ciclopedonale**, la realizzazione di **hub multifunzionali** e il **potenziamento del Metromare**, devono essere sviluppate come possibili componenti degli scenari progettuali del PUMS, valutandone la fattibilità tecnica ed economica e i potenziali impatti sul territorio.
- Si invita a testare alcune di queste soluzioni, come gli **Smart Bus Stop** o i **micro-parcheggi verticali**, per verificarne l'efficacia e raccogliere dati utili a supporto delle decisioni future.

ADOPTARE UNA VISIONE INTEGRATA E SCALABILE NELLA PROGETTAZIONE DEL PUMS

- La visione **Green Smart WOW** e il sistema **Hub micro, meso, macro** forniscono un orientamento per immaginare una mobilità sostenibile che sia interconnessa, innovativa e attenta alle diverse scale territoriali. Questi elementi visionari dovrebbero ispirare la definizione degli scenari futuri e degli obiettivi di lungo termine del piano.

La proposta partecipata (strategia tattiche, sperimentazioni, visioni) così come la sintesi comparativa dei questionari sono in allegato come parte integrante del presente documento

Decisioni pubbliche connesse agli esiti del percorso partecipativo

Il PUMS è uno strumento strategico finalizzato a pianificare interventi coordinati per il miglioramento della mobilità urbana, con un orizzonte temporale di medio-lungo termine. La costruzione di questa strategia avviene attraverso due fasi fondamentali: una fase di analisi, orientata all'individuazione degli obiettivi, e una fase di progettazione, dedicata alla definizione di scenari futuri e indicatori di monitoraggio. Il processo partecipativo si colloca a monte di queste fasi, contribuendo ad arricchirne i contenuti e a garantire una maggiore aderenza alle esigenze e alle aspirazioni della comunità. È importante inoltre considerare che il PUMS avrà un ruolo di coordinamento con altri strumenti di pianificazione: il PUG (Piano Urbanistico Generale) e il PUT (Piano Urbano del Traffico). Quest'ultimo, a carattere operativo, ha lo scopo di affrontare criticità nella circolazione urbana attraverso interventi di modesto impegno economico e immediata applicabilità. Con la Delibera di Consiglio Comunale n. 45/2011, il Comune di Riccione aveva adottato il PUT, senza però procedere alla sua approvazione. Sarà quindi necessario un aggiornamento del PUT per assicurarne la coerenza con le strategie delineate dal futuro PUMS, garantendo così un approccio integrato e coordinato alla mobilità sostenibile.

SEZIONE 3 – MONITORAGGIO

Impegni dell'ente responsabile

Entro 30 giorni dal termine del percorso partecipativo, il Comune di Riccione (ente titolare della decisione) darà conto del Documento di proposta partecipata con una propria Delibera di Giunta attraverso la quale manifestare la presa d'atto degli esiti del progetto "RITMO" (processo realizzato, documento di proposta partecipata, validazione ottenuta), indicando le modalità per lo sviluppo della **STRATEGIA** (proposte di indirizzo e condizioni di intervento), evolvendo e approfondendo il contributo partecipativo in politiche, progetti, pratiche. Tali riflessioni potranno essere recepite dal PUMS per caratterizzare i propri contenuti strategici, indirizzando la definizione degli obiettivi, la selezione degli scenari progettuali e l'identificazione delle priorità d'intervento, in modo da garantire un piano radicato nelle esigenze ed aspirazioni della comunità.

Strutture operative

In sede di adesione formale al progetto, la Giunta Comunale ha dato mandato alle proprie strutture operative di riferimento – lo staff del "Settore Governo Sostenibile del Territorio, Urbanistica, Edilizia Privata, Ambiente", affiancati dai consulenti e collaboratori esterni incaricati - di approfondire in modo puntuale i contenuti del Documento di proposta partecipata e valutarne l'inserimento nel nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, considerando anche come valorizzare il contributo partecipativo nell'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico.

Tempi della decisione

Entro 90 giorni dal termine del percorso partecipativo, la Giunta comunale darà conto delle proprie decisioni (inserimento dei contenuti del Documento di proposta nel PUMS) con una seconda DELIBERAZIONE attraverso la quale dare rilievo all'impatto del contributo partecipativo nelle politiche di mobilità sviluppate dal Comune. L'ente titolare della decisione si impegna a comunicare al Tecnico di garanzia la decisione assunta, indicando nella comunicazione le proprie motivazioni, soprattutto nel caso in cui le proprie decisioni non corrispondano all'esito del percorso partecipativo. Le motivazioni delle proprie decisioni saranno comunicate pubblicamente, anche per via telematica, con attenzione a dare puntuale riscontro ai soggetti che hanno preso parte al percorso partecipativo.

Tempi e modi dell'informazione pubblica

Pagina web di riferimento <https://partecipazioni.emr.it/processes/ritmo> (da marzo 2024 a dicembre 2025)

Azioni di informazione pubblica

- Pubblicazione (pagina dedicata su PartecipAzioni e pagina web dedicata sul sito del soggetto decisore) dei documenti che testimoniano la decisione presa (Delibera di Giunta Comunale) e/o il suo avvicinarsi verso l'attuazione (dalla proposta di strategia alla definizione nel PUMS di politiche, progetti, pratiche di mobilità sostenibile).
- Incontri di coordinamento tra Staff di progetto e Tavolo di Negoziazione per il prosieguo della collaborazione nello sviluppo progettuale delle proposte condivise,
- Comunicazioni periodiche alla collettività per aggiornare sulla formazione del PUMS e sul suo avvicinarsi verso la fase progettuale-attuativa.

PROPOSTA PARTECIPATA

STRATEGIA

SFIDE CONDIVISE

INDIRIZZI GUIDA

ASSET OPERATIVI

- SOSTA MULTIFUNZIONE
- TRASPORTO AGILE
- ABILITÀ URBANA

RACCOMANDAZIONI

TATTICHE

- VERDE E IDENTITÀ SOSTENIBILE DELLA CITTÀ
- MOBILITÀ ATTIVA COME "ESPERIENZA"
- MOBILITÀ SOSTENIBILE & ATTRATTIVITÀ TURISTICA: UN BINOMIO VINCENTE
- MOBILITÀ ATTIVA COME DISPOSITIVO DI GIUSTIZIA SOCIALE E SPAZIALE

SPERIMENTAZIONI

- PIANO DI MANUTENZIONE E SVILUPPO RETE CICLOPEDONALE
- CENTRO DI MOBILITÀ CICLISTICA PRESSO LA STAZIONE FERROVIARIA
- RIQUALIFICAZIONE ZONA MARE
- PARCHEGGI SCAMBIATORI STRATEGICI
- MICRO-PARCHEGGI VERTICALI MULTIFUNZIONALI
- SMART BUS STOP
- PERCORSI PEDONALI ATTRAENTI PARCHEGGI-CENTRO
- POTENZIAMENTO METROMARE E INTEGRAZIONE TPL

VISIONE

- GREEN SMART WOW
- HUB MICRO MESO MACRO

STRATEGIA

SFIDE

Bilanciare le esigenze di mobilità dei residenti e dei turisti

- Conciliare le esigenze di mobilità dei residenti e dei turisti, integrando sostenibilità ambientale e attrattività turistica.
- Bilanciare pedonalizzazione e vitalità commerciale, adottando soluzioni che coniughino sostenibilità ambientale e sviluppo economico.
- Riprogettare gli spazi di sosta in modo flessibile e polivalente, per adattarsi alle fluttuazioni stagionali della domanda turistica.

Migliorare la manutenzione delle infrastrutture

- Implementare un approccio olistico che affronti sia i nodi infrastrutturali critici (es. stazione) che gli ambiti sistemici del territorio urbano (es. lungomare).

Espandere la rete ciclopedonale

- Espandere e interconnettere la rete ciclabile esistente, creando un sistema capillare di mobilità dolce e valorizzazione territoriale.

Potenziare la sicurezza stradale

- Potenziare la sicurezza stradale per tutti gli utenti, in particolare i vulnerabili, con particolare attenzione alle ore notturne.

Ottimizzare il trasporto pubblico

- Ottimizzare il trasporto pubblico locale, integrando il servizio Metromare con una copertura territoriale più estesa e capillare.
- Sviluppare soluzioni di trasporto pubblico flessibili e adattive, migliorando l'efficienza del servizio.
- Realizzare hub di interscambio modale multifunzionali per incentivare l'utilizzo di modalità di trasporto alternative all'auto privata.
- Ottimizzare la gestione della domanda di mobilità e la governance dell'offerta di trasporto, con il Comune come ente coordinatore.

Qualificare lo spazio pubblico urbano

- Riqualificare gli spazi pubblici urbani, convertendo aree di sosta in luoghi di aggregazione sociale.

Superare barriere comportamentali e strutturali

- Promuovere un cambiamento culturale verso modalità di trasporto sostenibili, superando barriere comportamentali e strutturali.

INDIRIZZI GUIDA

Dall'analisi e sistematizzazione delle sfide emerse, emerge un possibile cardine per una strategia di mobilità sostenibile, efficace e integrata: l'adozione di un approccio olistico e multilivello che sintetizzi le diverse esigenze urbane in un framework coerente e flessibile.

Questo approccio:

si sostanzia in uno slogan

“Prima il necessario, poi l'innovazione”

mette a fuoco tre obiettivi chiave

- **GREEN:** riduzione emissioni, habitat eco-friendly
- **SMART:** integrazione tecnologica e gestione intelligente
- **WOW:** design innovativo di spazi urbani e infrastrutture

punta a due benefici sostanziali

- qualità della vita migliorata
- esperienza turistica potenziata

indirizza gli interventi su tre direttrici principali

- **INTEGRAZIONE SPAZIO-TEMPORALE** - Ottimizzare la rete di trasporto considerando sia la dimensione spaziale (connessioni parallele e perpendicolari alla costa) che quella temporale (flessibilità dei servizi in base alle variazioni di domanda).
- **GOVERNANCE MULTIMODALE** - Implementare una strategia bilivello che affronti simultaneamente i nodi critici puntuali e gli ambiti sistemici, promuovendo sinergie tra diverse modalità di trasporto e l'ambiente urbano circostante.
- **INNOVAZIONE PRAGMATICA** - Concentrare gli interventi su tre asset operativi:
 - sosta multifunzione riconfigurazione flessibile degli spazi di sosta
 - trasporto agile - evoluzione verso un sistema di trasporto pubblico adattivo
 - abilità urbana - potenziamento delle infrastrutture per la mobilità attiva

tratteggia una visione

“Riccione città europea della costa italiana”

ASSET OPERATIVI

SOSTA MULTIFUNZIONE

- **OBIETTIVO STRATEGICO** • Ridurre l'impronta dell'auto in città, migliorando la qualità visiva e funzionale degli spazi urbani attraverso soluzioni di parcheggio innovative e flessibili.
- **LINEE DI INDIRIZZO**
 - Implementazione di parcheggi modulabili e multifunzionali, inclusi piccoli parcheggi verticali in punti strategici, che possano essere facilmente convertiti in spazi verdi o aree sociali.
 - Promozione di regolamenti che favoriscano l'uso condiviso, temporaneo e flessibile dei parcheggi, adattandoli alle esigenze stagionali e agli eventi cittadini.
 - Utilizzo di tecnologia e sensori per la gestione intelligente della sosta, ottimizzando l'uso degli spazi e facilitando la transizione tra diverse funzioni.
 - Integrazione dei parcheggi con aree verdi o coperture vegetali per mitigare l'impatto ambientale e migliorare la qualità estetica, con particolare attenzione al design dei parcheggi verticali.
 - Sviluppo di parcheggi di interscambio strategici, inclusi parcheggi temporanei in aree ad alta affluenza stagionale, collegati efficacemente con il trasporto pubblico e la rete di mobilità dolce.

TRASPORTO AGILE

- **OBIETTIVO STRATEGICO** • Ottimizzare l'integrazione spazio-temporale delle attività quotidiane con le esigenze di mobilità, attraverso l'adozione di tecnologie innovative e approcci olistici.
- **LINEE DI INDIRIZZO**
 - Creazione di servizi di mobilità personalizzata e flessibile, come il trasporto pubblico su richiesta e soluzioni integrate di mobilità (MaaS), per rispondere dinamicamente alle necessità dei cittadini.
 - Investimento in infrastrutture di trasporto intelligenti, capaci di adattarsi ai flussi di traffico variabili, per un'ottimizzazione continua della rete viaria.
 - Promozione dell'uso di modalità di trasporto diversificate all'interno di un unico spostamento, supportando così la multimodalità e favorendo un accesso agevole a diverse opzioni di viaggio.
 - Sviluppo di sistemi di mobilità integrati che facilitino il passaggio efficiente tra diverse modalità di trasporto, migliorando l'interconnessione tra mezzi pubblici, micromobilità e trasporto privato.
 - Ottimizzazione del trasporto pubblico con un approccio flessibile e reattivo, che garantisca una risposta calibrata alla domanda e una maggiore efficienza nell'offerta.

ABILITÀ URBANA

- **OBIETTIVO STRATEGICO** • Creare un ambiente urbano accessibile e sicuro per tutti, attraverso il miglioramento delle infrastrutture per pedoni e ciclisti e l'eliminazione delle barriere architettoniche.
- **LINEE DI INDIRIZZO**
 - Manutenzione delle infrastrutture pedonali e ciclabili esistenti, con interventi mirati a garantire la qualità, il comfort e l'accessibilità continua dei marciapiedi, piste ciclabili e percorsi pedonali per tutti gli utenti.
 - Potenziamento e sviluppo delle connessioni tra le infrastrutture pedonali e ciclabili, rendendo la rete di percorsi più capillare e diffusa nel territorio per assicurare una mobilità più fluida e integrata.
 - Implementazione di un piano organico per l'eliminazione delle barriere architettoniche, con un approccio sistematico alla revisione e modifica delle infrastrutture esistenti, al fine di migliorare l'accessibilità universale.
 - Promozione di programmi di educazione e coinvolgimento della comunità per aumentare la consapevolezza e incoraggiare la partecipazione attiva dei cittadini nella progettazione e gestione degli spazi urbani.
 - Trasformazione dei percorsi pedonali e ciclabili in itinerari esperienziali che arricchiscano l'esperienza urbana, integrando elementi di interesse culturale e paesaggistico.

RACCOMANDAZIONI

di carattere generale

- **Parcheggi multifunzionali e multipiano fuori terra** • La creazione di parcheggi multifunzionali e multipiano fuori terra rappresenta una strategia efficace per ottimizzare l'utilizzo dello spazio urbano, riducendo al contempo l'impronta ambientale delle infrastrutture di parcheggio. Questa soluzione consente di concentrare la sosta veicolare in strutture verticali, liberando preziose aree a livello del suolo per altri usi urbani, come spazi verdi o aree pedonali. Inoltre, i parcheggi multipiano offrono l'opportunità di integrare tecnologie sostenibili, come pannelli solari sui tetti o sistemi di raccolta dell'acqua piovana, contribuendo così alla resilienza urbana. La multifunzionalità di queste strutture può essere ulteriormente potenziata incorporando servizi complementari, come stazioni di ricarica per veicoli elettrici, noleggio biciclette o spazi commerciali, creando così veri e propri hub di mobilità urbana.
- **Parcheggi multipiano interrati** • Sebbene i parcheggi interrati possano sembrare una soluzione efficiente per preservare lo spazio in superficie, è fondamentale considerare attentamente il loro impatto sulla permeabilità del suolo e sul ciclo idrologico urbano. Le ricerche dimostrano che le strutture sotterranee possono compromettere significativamente la capacità di infiltrazione del terreno, aumentando il rischio di allagamenti e riducendo la ricarica delle falde acquifere. Pertanto, l'implementazione di parcheggi interrati dovrebbe essere limitata a contesti in cui sia possibile mitigare questi effetti negativi, ad esempio attraverso l'uso di tecnologie di drenaggio sostenibile o la creazione di tetti verdi sopra le strutture interrate. In alternativa, si dovrebbero privilegiare soluzioni di parcheggio in superficie con pavimentazioni permeabili, che consentono una migliore gestione delle acque piovane e contribuiscono a ridurre l'effetto isola di calore urbana.
- **Collegamenti fra parcheggi e ZTL** • La connessione efficace tra le aree di parcheggio periferiche e le zone a traffico limitato (ZTL) attraverso percorsi sicuri e ben segnalati è fondamentale per promuovere una mobilità urbana sostenibile e inclusiva. L'implementazione di un sistema di wayfinding integrato, che combini segnaletica tradizionale con tecnologie digitali, può guidare gli utenti in modo intuitivo dai parcheggi alle destinazioni finali, riducendo il traffico di ricerca e migliorando l'esperienza complessiva⁵. È essenziale progettare questi percorsi considerando le esigenze di tutti gli utenti, inclusi pedoni, ciclisti e persone con mobilità ridotta, garantendo adeguata illuminazione, pavimentazione sicura e protezione dagli agenti atmosferici. Inoltre, l'integrazione di questi percorsi con il trasporto pubblico e sistemi di bike-sharing può ulteriormente incentivare l'uso di modalità di trasporto sostenibili.

- **ZTL e vitalità economica** • L'implementazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) deve essere attentamente bilanciata con le esigenze delle attività commerciali e turistiche, garantendo al contempo il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità urbana. Un approccio equilibrato richiede una pianificazione integrata che consideri l'accessibilità, la vitalità economica e la qualità ambientale. È fondamentale supportare le ZTL con infrastrutture adeguate, come parcheggi di interscambio efficienti, sistemi di trasporto pubblico frequenti e capillari, e reti ciclabili sicure. L'adozione di tecnologie smart, come sistemi di gestione dinamica del traffico e piattaforme di informazione in tempo reale, può ottimizzare l'uso delle infrastrutture esistenti e migliorare l'esperienza degli utenti. Inoltre, la creazione di spazi pubblici di alta qualità all'interno delle ZTL può aumentare l'attrattiva per residenti e visitatori, compensando eventuali limitazioni all'accesso veicolare. Un dialogo continuo con gli stakeholder locali e l'implementazione di politiche flessibili, come orari di accesso differenziati o permessi speciali per determinate categorie, possono contribuire a trovare un equilibrio ottimale tra le diverse esigenze.

TATTICHE

VERDE E IDENTITÀ SOSTENIBILE DELLA CITTÀ

L'integrazione strategica del verde urbano nelle infrastrutture di mobilità rappresenta un approccio innovativo e multifunzionale per lo sviluppo sostenibile delle città moderne. Questa strategia non solo migliora l'estetica e l'ambiente urbano, ma svolge anche un ruolo cruciale nel rafforzare l'identità sostenibile della città e nel guidare gli utenti attraverso lo spazio urbano in modo intuitivo ed ecologico.

VERDE URBANO COME STRUMENTO DI WAYFINDING E IDENTITÀ SOSTENIBILE

Corridoi verdi per una mobilità sostenibile

La creazione di corridoi verdi lungo i percorsi pedonali e ciclabili offre molteplici benefici.

- **Guida naturale** - La vegetazione può fungere da elemento di orientamento intuitivo, migliorando la leggibilità dello spazio urbano.
- **Incoraggiamento alla mobilità dolce** - percorsi verdi attraenti incentivano l'uso di modalità di trasporto sostenibili come la camminata e il ciclismo.
- **Continuità ecologica** - I corridoi verdi creano connessioni tra aree naturali urbane, supportando la biodiversità e la resilienza ecologica.

Vegetazione distintiva come marker urbano

L'uso strategico di vegetazione autoctona e distintiva può svolgere un ruolo significativo:

- **Punti di ingresso** - Nelle aree di accesso alla città, la vegetazione caratteristica può creare un senso di accoglienza e identità locale.
- **Nodi di Trasporto**: L'integrazione di elementi verdi nei principali hub di mobilità può comunicare visivamente l'impegno della città verso la sostenibilità.

Benefici multidimensionali

L'integrazione del verde nelle infrastrutture di mobilità offre vantaggi che vanno oltre l'estetica:

- **Mitigazione climatica** - La vegetazione urbana contribuisce alla riduzione dell'effetto isola di calore e al sequestro di carbonio.
- **Biodiversità urbana** - L'uso di specie autoctone supporta gli ecosistemi locali e attrae fauna selvatica, in particolare uccelli e insetti impollinatori.
- **Qualità dell'aria** - Le piante in ambito urbano migliorano la qualità dell'aria, filtrando inquinanti e producendo ossigeno.

MOBILITÀ ATTIVA COME “ESPERIENZA”

[esteticamente gratificante, socialmente coinvolgente, educativamente generativa]

Creazione di una rete integrata di mobilità attiva esteticamente attraente e funzionale

- Progettare piste ciclabili e percorsi pedonali con attenzione al design, alla sicurezza e all'integrazione armoniosa nel paesaggio urbano.
- Implementare elementi di arte pubblica, design urbano e verde lungo i percorsi per migliorare l'esperienza estetica e il comfort climatico.
- Garantire la continuità, l'accessibilità e la coerenza visiva della rete in tutta la città.

Trasformazione degli spazi pubblici in hub multifunzionali per la mobilità sostenibile e l'interazione sociale

- Creare piazze e aree pubbliche che fungano da nodi di interscambio tra diverse modalità di trasporto sostenibile.
- Integrare elementi di verde urbano, aree di sosta, socializzazione e infrastrutture per la mobilità attiva in questi spazi.
- Progettare questi hub con attenzione all'estetica, al comfort, all'inclusività e alla multifunzionalità, favorendo diverse attività fisiche e sociali.

Sviluppo di un'identità visiva distintiva e di una narrazione urbana per la mobilità sostenibile

- Definire linee guida di design coerenti per segnaletica, arredi urbani e infrastrutture legate alla mobilità attiva.
- Implementare un sistema di wayfinding intuitivo e esteticamente gradevole per orientare gli utenti della mobilità attiva.
- Utilizzare elementi di design e arte pubblica per raccontare la storia e l'identità dei luoghi attraversati, creando percorsi tematici che valorizzino il patrimonio culturale e naturale della città.

Integrazione di tecnologie smart con l'estetica urbana per una mobilità attiva sicura e coinvolgente

- Implementare sistemi di illuminazione intelligente che migliorino la sicurezza, l'atmosfera e la percezione di sicurezza dei percorsi di mobilità attiva.
- Integrare sensori e dispositivi IoT nel design urbano per fornire informazioni in tempo reale agli utenti e migliorare la gestione degli spazi pubblici (smart bus stop).
- Sviluppare applicazioni mobili con interfacce user-friendly che valorizzino l'esperienza estetica della città durante gli spostamenti attivi e forniscano informazioni educative sulla sostenibilità e la salute.

MOBILITÀ SOSTENIBILE & ATTRATTIVITÀ TURISTICA: UN BINOMIO VINCENTE

La mobilità sostenibile a Riccione si configura come un elemento chiave per potenziare l'attrattività turistica della città. Un sistema di trasporto ecologico e ben strutturato non solo rende la destinazione più accessibile, ma contribuisce anche a creare un'immagine di città moderna, attenta all'ambiente e orientata al benessere dei suoi visitatori e residenti. L'integrazione di servizi dedicati al cicloturismo rappresenta un'opportunità significativa per Riccione. Offrendo un'infrastruttura adeguata, la città può attrarre un segmento di turisti in crescita, interessati a esplorare il territorio in modo sostenibile e attivo.

PROPOSTE PER UNA MOBILITÀ TURISTICA INTEGRATA

- **Colonnine multifunzionali per ciclisti** - L'installazione di colonnine attrezzate per la ricarica di biciclette elettriche e il supporto alla manutenzione ordinaria è un elemento sia funzionale che di attrattività: queste strutture, posizionate strategicamente presso attrazioni turistiche, parchi e punti panoramici, non solo incentivano il turismo ecologico ma forniscono anche un servizio essenziale per i visitatori.
- **Servizi intermodali** - L'implementazione di un sistema intermodale di facile accesso è essenziale per promuovere una mobilità flessibile ed ecologica. Questo sistema dovrebbe: collegare efficacemente il trasporto pubblico con il noleggio di biciclette; offrire punti di snodo in aree turistiche ad alta densità, come il lungomare e i pressi della stazione ferroviaria; ridurre il traffico urbano promuovendo l'uso di mezzi di trasporto alternativi e sostenibili.

- **Aggiornamento e manutenzione della segnaletica** - Una segnaletica chiara, aggiornata e ben visibile è fondamentale per orientare i visitatori e garantire un'esperienza di viaggio fluida. Si raccomanda di: includere riferimenti a percorsi tematici; indicare distanze chilometriche; fornire informazioni sulla connessione tra le varie modalità di trasporto.
- **Monitoraggio continuo delle infrastrutture** - Un sistema di monitoraggio costante, basato su sensori e dispositivi di controllo, è essenziale per: garantire la sicurezza degli utenti; assicurare il rispetto delle norme; identificare rapidamente situazioni di criticità o usura; consentire interventi tempestivi ed efficaci.
- **Campagne di sensibilizzazione** - La promozione della mobilità sostenibile attraverso campagne informative è cruciale. Si suggerisce di: utilizzare canali digitali e segnaletica interattiva; organizzare iniziative pubbliche; diffondere informazioni sul corretto utilizzo delle infrastrutture; evidenziare i benefici ecologici ed economici della mobilità attiva

LA STAZIONE COME CENTRO NEVRALGICO

La trasformazione della stazione ferroviaria di Riccione in un centro di mobilità sostenibile e supporto alla fruizione turistica è un obiettivo strategico. Oltre alle raccomandazioni precedentemente menzionate, si propone di:

- creare un sistema di gestione bagagli innovativo, permettendo ai turisti di depositare le valigie in stazione e ritrovarle direttamente in hotel;
- installare un info point turistico digitale con mappe interattive, itinerari suggeriti e informazioni in tempo reale su eventi e attrazioni;
- offrire servizi di noleggio per una varietà di mezzi ecologici, inclusi monopattini elettrici e piccoli veicoli elettrici;
- integrare il servizio di Metromare con un'affidabile offerta di TPL che consenta spostamenti agili lungo tracciati perpendicolari alla linea di costa.

MOBILITÀ ATTIVA COME DISPOSITIVO DI GIUSTIZIA SOCIALE E SPAZIALE

La giustizia sociale e spaziale nella mobilità sostenibile si riferisce alla distribuzione equa e inclusiva delle opportunità di accesso e spostamento all'interno di una città. Concretamente, questo si traduce in:

- accessibilità universale ai mezzi di trasporto pubblico e alle infrastrutture per la mobilità attiva;
- tariffe eque e sostenibili per tutti i gruppi sociali;
- distribuzione equilibrata di piste ciclabili, percorsi pedonali e servizi di trasporto pubblico in tutta la città;
- coinvolgimento delle comunità locali nelle decisioni riguardanti la mobilità.
- considerazione delle diverse esigenze di mobilità legate a fattori come l'età, il genere e le disabilità.

L'obiettivo finale è creare un sistema di mobilità che non solo sia sostenibile dal punto di vista ambientale, ma che contribuisca anche a ridurre le disuguaglianze sociali e spaziali, promuovendo una città più inclusiva e vivibile per tutti.

INDICATORI SUGGERITI PER APPROFONDIRE L'ANALISI CONOSCITIVA

- Percentuale di popolazione che può raggiungere servizi essenziali entro 15-30 minuti a piedi o con mezzi pubblici.
- Copertura e affidabilità del trasporto pubblico nelle diverse zone della città.
- Accessibilità economica del trasporto pubblico (costo in relazione al reddito medio per zona).
- Estensione e qualità delle infrastrutture pedonali e ciclabili per quartiere.
- Disponibilità di spazi pubblici e aree verdi accessibili a piedi per quartiere.
- Sicurezza percepita nell'utilizzo di modalità di trasporto attive.
- Livelli di inquinamento atmosferico e acustico per quartiere.
- Percentuale di infrastrutture e mezzi di trasporto accessibili a persone con disabilità.
- Tempi medi di spostamento casa-lavoro/studio per quartiere e modalità di trasporto.
- Indice di mixité funzionale per quartiere.

SPERIMENTAZIONI

PROPOSTE PILOTA

Piano di manutenzione e sviluppo rete ciclopedonale

- Implementare un sistema di monitoraggio continuo
- Garantire continuità, accessibilità universale e pervasività della rete
- Intervenire tempestivamente per riparazioni e miglioramenti
- Espandere progressivamente la rete in aree meno servite

Centro di mobilità ciclistica presso la stazione ferroviaria

- Servizio noleggio e riparazione bici
- Installare parcheggi sicuri e coperti per biciclette
- Integrare servizi di bike-sharing e ricarica e-bike
- Fornire informazioni su percorsi ciclabili e trasporto pubblico

Riqualificazione zona mare

- Ampliare aree pedonali e ciclabili
- Chiudere selettivamente alcune strade al traffico veicolare
- Creare spazi pubblici multifunzionali e accessibili
- Implementare arredo urbano sostenibile e attraente

Parcheggi scambiatori strategici

- Identificare location ottimali in periferia
- Collegare efficacemente con trasporto pubblico e piste ciclabili
- Offrire tariffe integrate park & ride
- Dotare di servizi complementari (car sharing, bike sharing)

Micro-parcheggi verticali multifunzionali

- Progettare strutture compatte e modulari
- Integrare tecnologie smart per ottimizzare l'uso
- Incorporare elementi verdi e spazi sociali
- Prevedere la conversione flessibile in base alle esigenze stagionali

Smart bus stop

- Installare pannelli interattivi (info in tempo reale)
- Integrare Wi-Fi gratuito e punti di ricarica dispositivi
- Implementare sistemi di illuminazione intelligente
- Dotare di sensori per monitoraggio ambientale e affluenza

Percorsi pedonali attraenti parcheggi-centro

- Creare itinerari tematici con segnaletica informativa
- Integrare elementi artistici e punti di interesse lungo il percorso
- Garantire illuminazione adeguata e sicurezza
- Installare aree di sosta e ristoro strategiche

Potenziamento Metromare e integrazione TPL

- Aumentare frequenza e capacità del Metromare
- Sviluppare connessioni efficaci con linee TPL perpendicolari alla costa
- Implementare sistema tariffario integrato
- Esplorare l'estensione del servizio verso l'entroterra (Metromonte)

Le azioni delineate rappresentano un insieme di interventi strategici su cui Riccione può concentrare i propri sforzi di sperimentazione e approfondimento. Queste proposte non sono da considerarsi definitive, ma piuttosto come punti di partenza per un processo di innovazione continua nella mobilità urbana. La loro implementazione richiederà un approccio flessibile e iterativo, basato su progetti pilota, feedback della comunità e valutazioni periodiche. L'obiettivo è creare un laboratorio urbano vivente, dove nuove idee possano essere testate, adattate e perfezionate in risposta alle esigenze mutevoli della città e dei suoi utenti.

Implementazione di una strategia di mobilità basata su un sistema di hub multilivello per ottimizzare i flussi di trasporto urbano, migliorare l'accessibilità e promuovere una mobilità più sostenibile, rendendo Riccione la prima fra le mete turistiche ad essere **GREEN, SMART, WOW**.

Questa visione innovativa si concretizza attraverso un'architettura di mobilità articolata su tre livelli chiave:

- **MICRO-HUB** • I micro-hub, disseminati strategicamente nel tessuto urbano, fungono da punti nevralgici per una mobilità di prossimità intelligente e sostenibile. Caratterizzati da smart bus stop e zone di sosta intelligenti, questi nodi offrono: informazioni in tempo reale sui trasporti; sistemi di bike-sharing e monopattini elettrici; connettività Wi-Fi e punti di ricarica per dispositivi. Questa rete capillare trasforma ogni angolo di Riccione in un potenziale punto di accesso a una mobilità fluida e sostenibile, migliorando significativamente l'esperienza di residenti e turisti.
- **MESO-HUB** • I meso-hub si configurano come poli intermedi multifunzionali, integrando: parcheggi scambiatori per incentivare l'uso del trasporto pubblico; centri informativi per turisti e residenti; servizi complementari come car sharing, noleggio bici e punti-officina. Questi hub puntano a decongestionare il traffico urbano, offrendo alternative valide all'ingresso dei veicoli privati nelle aree centrali e arricchendo l'offerta di servizi per la comunità.
- **MACRO-HUB** - La trasformazione della stazione ferroviaria in un macro-hub è il cuore della visione. Da sollecitare l'evoluzione della stazione come centro nevralgico di intermodalità e servizi, offrendo: connessioni seamless tra diversi modi di trasporto; tecnologie all'avanguardia per la gestione dei flussi e l'informazione ai passeggeri; allestimenti e arredi sostenibili e di alto impatto estetico. La stazione diventa così non solo un nodo di trasporto, ma un vero e proprio landmark urbano, simbolo della Riccione del futuro.

Questa visione di mobilità multilivello intende posizionare Riccione all'avanguardia tra le destinazioni turistiche italiane, distinguendola per: un impegno concreto verso la sostenibilità ambientale, riducendo le emissioni e promuovendo modalità di trasporto eco-friendly (green); l'integrazione di tecnologie avanzate per una gestione intelligente della mobilità urbana, migliorando l'efficienza e l'esperienza degli utenti (smart); la creazione di spazi urbani e infrastrutture di trasporto che non solo funzionano in modo ottimale, ma stupiscono per design e innovazione (wow). Implementando questa visione, Riccione si propone come modello di città turistica del futuro, dove l'efficienza della mobilità si fonde con la sostenibilità ambientale e l'attrattività urbana, migliorando la qualità della vita dei residenti e l'esperienza dei visitatori.

NOTA

L'approccio che emerge combina tre elementi chiave dell'infrastruttura per la mobilità:

- **LOGISTICA** - sistema di hub multilivello (micro, meso e macro) crea una rete logistica integrata e capillare che ottimizza i flussi di trasporto e migliora l'accessibilità in tutta la città;
- **INNOVAZIONE** - integrazione di tecnologie smart, come sistemi di informazione in tempo reale, bike-sharing, e soluzioni di trasporto flessibili, rende l'infrastruttura adattiva e orientata al futuro;
- **NARRAZIONE** - attenzione all'estetica, al design urbano e alla creazione di un'identità visiva distintiva trasforma la mobilità in un'esperienza coinvolgente che racconta la storia e i valori della città.

Questa combinazione rende l'approccio di Riccione alla mobilità particolarmente caratterizzante perché:

- crea un'esperienza di mobilità unica e riconoscibile, che va oltre la semplice funzionalità;
- integra la sostenibilità ambientale con l'attrattività turistica e la qualità della vita dei residenti;
- trasforma le infrastrutture di trasporto in elementi che contribuiscono all'identità e al brand della città;
- promuove una visione della mobilità come strumento di rigenerazione urbana e coesione sociale.

Questo approccio potrebbe posizionare Riccione non solo come una destinazione turistica sostenibile, ma come un modello di città che usa la mobilità come leva strategica per il suo sviluppo complessivo, creando un sistema che è allo stesso tempo funzionale, sostenibile ed evolutivo.

QUESTIONARI

SINTESI COMPARATIVA

- ABITANTI-LAVORATORI • 935 rispondenti
 - VISITATORI-TURISTI • 250 rispondenti
 - DIPENDENTI COMUNALE • 59 rispondenti
-
- PROFILO TARGET
 - PROFILO QUARTIERI

PROFILO TARGET

PROFILO | Abitanti-Lavoratori di Riccione • Visitatori-Turisti • Dipendenti Comunali

ELEMENTI COMUNI

- **Richieste infrastrutturali** - Tutti i profili sottolineano la necessità di migliorare le piste ciclabili e pedonali, con una particolare attenzione alla sicurezza e alla manutenzione.
- **Trasporto pubblico** - È percepito come insufficiente in termini di frequenza e copertura, sia dai turisti che dai residenti e pendolari.
- **Sicurezza** - Preoccupazioni condivise riguardano attraversamenti, illuminazione e gestione di biciclette e monopattini.

ELEMENTI DISTINTIVI

- **Abitanti-Lavoratori** - Esprimono un forte interesse per incentivi economici e promozioni legate alla sostenibilità, con particolare attenzione al traffico e ai parcheggi.
- **Visitatori-Turisti** - Focalizzati sull'esperienza pedonale e sul relax, propongono più ZTL e parcheggi di interscambio.
- **Dipendenti comunali** - Puntano sulla necessità di trasporti pubblici adeguati per i pendolari e di percorsi sicuri per spostamenti casa-lavoro.

PROFILO: ABITANTI-LAVORATORI

CONCETTI CHIAVE

- **Mobilità sostenibile** - Interesse crescente, con una elevata percentuale di persone disposte a cambiare abitudini a favore di modalità più sostenibili.
- **Bicicletta e percorsi pedonali** - Riconosciuti come mezzi comodi per brevi distanze, ma limitati da infrastrutture disconnesse e insicure.
- **Traffico e parcheggi** - Percezione negativa del traffico cittadino e mancanza di parcheggi adeguati in centro.

PROPOSTE PRIORITARIE

- **Infrastrutture ciclabili** - Estensione delle piste, manutenzione delle esistenti e percorsi sicuri verso le periferie.
- **Sicurezza** - Illuminazione migliore, attraversamenti protetti e regolamentazione del traffico di monopattini.
- **Trasporto pubblico** - Potenziamento delle linee e promozioni per favorirne l'adozione.
- **ZTL** - Maggiore pedonalizzazione del centro e limitazione dell'accesso veicolare.

PROFILO: VISITATORI - TURISTI

CONCETTI CHIAVE

- **Bicicletta** - Utilizzata per spostamenti locali, ma percepita come poco sicura in alcune aree (es. lungomare durante l'alta stagione).
- **Relax e pedonalizzazione** - Predilezione per un'esperienza rilassante, con richieste di ampliamento delle zone pedonali e percorsi sicuri.
- **Trasporto pubblico**: Scarsa frequenza e orari limitati influenzano negativamente l'esperienza di chi non utilizza l'auto.

PROPOSTE PRIORITARIE

- **Infrastrutture ciclabili e pedonali** - Migliorare sicurezza e collegamenti, estendere la rete verso Rimini e Misano.
- **Trasporto pubblico** - Introduzione di linee serali, maggior frequenza e promozioni per turisti.
- **ZTL**: Ampliamento delle zone a traffico limitato lungo il lungomare e nel centro città.
- **Manutenzione**: Interventi su marciapiedi dissestati e zone pedonali invase da biciclette e monopattini.

PROFILO 3: Dipendenti Comunali

CONCETTI CHIAVE

- **Auto** - Mezzo dominante per gli spostamenti casa-lavoro, a causa della scarsa copertura dei mezzi pubblici.
- **Sicurezza** - Preoccupazioni per attraversamenti stradali, illuminazione insufficiente e traffico nelle ore di punta.
- **Durata del tragitto** - Tema centrale per la scelta del mezzo, con il trasporto pubblico percepito come inefficiente per i pendolari.

PROPOSTE PRIORITARIE

- **Trasporto pubblico** - Migliorare copertura e frequenza, con attenzione alle periferie (es. Raibano) e agli orari serali.
- **Sicurezza** - Incrementare l'illuminazione, rendere sicuri gli attraversamenti pedonali e regolare l'uso di monopattini.
- **Infrastrutture ciclabili** - Maggiore manutenzione e connessioni dirette verso le zone periferiche e il centro.

PROFILO QUARTIERI

PROFILO | Walkability • Bikeability • Prospettive evolutive

ANALISI DELLE SIMILITUDINI E DIFFERENZE

WALKABILITY

- **Eccellente (E)** - Solo Betania emerge con una camminabilità eccellente, grazie alla presenza di percorsi ben mantenuti.
- **Buona (B)** - Quartieri come Abissinia, Paese, Raibano e Villaggio Papini hanno una buona camminabilità, ma richiedono interventi puntuali per migliorarne l'accessibilità.
- **Moderata (M)** - Molti quartieri, tra cui Centro, Fontanelle, San Lorenzo e altri, si trovano a un livello moderato di camminabilità, spesso ostacolata da marciapiedi non ben mantenuti o stretti.
- **Limitata (L)** - Alba ha una walkability limitata, con marciapiedi spesso occupati o stretti, che riducono la possibilità di spostarsi a piedi.

BIKABILITY

- **Buona (B)** - Betania si distingue per una buona bikability, con una rete ciclabile già funzionale e relativamente sicura.
- **Moderata (M)** - Abissinia, Alba, Paese, Raibano e Villaggio Papini mostrano un livello moderato, con alcune piste ciclabili che necessitano di connessione e miglioramenti.
- **Scarsa (S)** - La maggior parte dei quartieri, tra cui Centro, Fontanelle, Marano, e altri, presenta una pedalabilità scarsa, caratterizzata da infrastrutture ciclabili frammentate e spesso condivise con il traffico automobilistico.

PROSPETTIVE EVOLUTIVE

- **POTENZIAMENTO RETE CICLABILE** - Un'esigenza trasversale per quasi tutti i quartieri, con necessità di creare connessioni più sicure e continue tra le diverse zone di Riccione.
- **MANUTENZIONE E AMPLIAMENTO MARCIAPIEDI** - In molti quartieri (Alba, Centro, Viale Piemonte), è necessario intervenire sui percorsi pedonali per migliorare la sicurezza e l'accessibilità.
- **ZTL E MISURE PER RIDURRE IL TRAFFICO** - Abissinia, Marano e San Lorenzo evidenziano la necessità di ZTL, soprattutto in estate, per ridurre il traffico e favorire la mobilità sostenibile.
- **Navette ECOLOGICHE E TRASPORTO PUBBLICO** - Colle dei Pini, Fontanelle e Spontriccio chiedono l'introduzione di navette ecologiche e il miglioramento delle frequenze dei trasporti pubblici per una maggiore integrazione.

MATRICE QUARTIERI: MOBILITÀ SOSTENIBILE

LEGENDA VALUTAZIONE

- E = Eccellente
- B = Buona
- M = Moderata
- L = Limitata
- S = Scarsa

QUARTIERE	WALKABILITY	BIKABILITY	PROSPETTIVE EVOLUTIVE
Abissinia	B	M	Potenziare rete ciclabile, manutenzione marciapiedi, ZTL estive.
Alba	L	M	Ampliare marciapiedi, connessioni ciclabili, parcheggi bici sicuri.
Betania	E	B	Incremento trasporto pubblico, agevolazioni mezzi elettrici.
Centro	M	S	Migliorare sicurezza ciclabili, ZTL per ridurre traffico.
Colle dei Pini	B	L	Rampe ciclabili assistite, collegamenti pedonali, navette ecologiche.
Fontanelle	M	S	Connessione piste ciclabili, trasporto pubblico più frequente, navette ecologiche.
Marano	M	S	Collegare piste ciclabili, ridurre traffico, ZTL periferiche.
Paese	B	M	Pedonalizzazione centro, nuove ciclabili, potenziamento trasporti pubblici.
Parchi Tematici	M	S	Migliorare collegamenti pedonali, estendere rete ciclabile, ridurre costi trasporto.
Punta dell'Est	M	S	Migliorare sicurezza ciclabili, ampliare marciapiedi, trasporti pubblici frequenti.
Raibano	B	M	Nuove piste ciclabili, manutenzione marciapiedi, potenziamento trasporti pubblici.
San Lorenzo	M	S	Migliorare connessione ciclabili, ridurre traffico, ZTL e rallentatori.
Spontriccio	M	S	Potenziare rete ciclabile, migliorare marciapiedi, trasporti pubblici frequenti.
Viale Piemonte	M	S	Realizzare nuove ciclabili, migliorare marciapiedi, campagne di sensibilizzazione.
Villaggio Papini	B	M	Pista ciclabile continua, manutenzione infrastrutture, promozione mobilità sostenibile.

Abissinia

- **Walkability** • Buona, ma limitata da marciapiedi danneggiati e percorsi discontinui.
 - **Bikability** • Moderata, con piste ciclabili frammentate e insicure.
- Prospettive
- Potenziare la rete ciclabile per una maggiore continuità.
 - Manutenere e ampliare i marciapiedi per migliorare l'accessibilità.
 - Introdurre ZTL estive per limitare il traffico turistico.

Alba

- **Walkability** • Limitata, con marciapiedi stretti e spesso occupati.
 - **Bikability** • Moderata, penalizzata da tratti non collegati e poca manutenzione.
- Prospettive
- Ampliare i marciapiedi e creare percorsi pedonali sicuri.
 - Migliorare la connessione tra le piste ciclabili esistenti.
 - Introdurre spazi di parcheggio per biciclette in sicurezza.

Betania

- **Walkability** • Eccellente, con percorsi sicuri e ben mantenuti.
 - **Bikability** • Molto buona, grazie a una rete ciclabile funzionale e sicura.
- Prospettive
- Incrementare il trasporto pubblico per collegare meglio la zona con il centro città.
 - Offrire agevolazioni per l'acquisto di mezzi elettrici individuali.

Centro (Zona Ceccarini)

- **Walkability** • Moderata, ostacolata da marciapiedi danneggiati e percorsi poco continui.
 - **Bikability** • Scarsa, con piste ciclabili frammentate e percorsi condivisi con i pedoni.
- Prospettive
- Migliorare la sicurezza delle piste ciclabili e la manutenzione dei marciapiedi.
 - Implementare una rete di ZTL per decongestionare il traffico.
 - Aumentare le corse dei trasporti pubblici serali e notturni.

Colle dei Pini

- **Walkability** • Buona, con percorsi sicuri ma non sempre accessibili.
 - **Bikability** • Limitata dalla conformazione collinare del territorio e dalla mancanza di infrastrutture adeguate.
- Prospettive
- Creare rampe ciclabili assistite per affrontare le pendenze.
 - Migliorare i collegamenti pedonali tra le aree residenziali e i servizi principali.
 - Incrementare le corse di navette ecologiche verso il centro.

Fontanelle

- **Walkability** • Moderata, limitata da marciapiedi stretti e percorsi interrotti.
 - **Bikability** • Scarsa, con poche piste ciclabili ben collegate e in sicurezza.
- Prospettive
- Collegare meglio i percorsi ciclabili esistenti tra mare e monte.
 - Potenziare il trasporto pubblico, con maggiore frequenza delle corse.
 - Implementare navette ecologiche per migliorare la connettività con il centro.

Marano

Walkability • Moderata, limitata da percorsi pedonali discontinui e pochi marciapiedi adeguati.

- **Bikability** • Scarsa, con piste ciclabili frammentate e percorsi condivisi non sicuri.
- Prospettive
- Collegare le piste ciclabili e migliorare la sicurezza stradale per pedoni e ciclisti.
 - Potenziare il trasporto pubblico, con linee dirette verso il centro e altre aree.
 - Introdurre zone a traffico limitato per ridurre l'inquinamento e il traffico veicolare.

Paese

Walkability • Buona, ma limitata da marciapiedi stretti e percorsi non sempre ben mantenuti.

- **Bikability** • Moderata, con una rete ciclabile insufficiente e frammentata.
- Prospettive
- Pedonalizzare il centro storico per migliorare la qualità della vita e incentivare gli spostamenti a piedi.
 - Creare nuove piste ciclabili per collegare meglio il quartiere con le altre aree.
 - Potenziare i trasporti pubblici per garantire un accesso più rapido alle zone limitrofe.

Parchi Tematici

- **Walkability** • Moderata, con percorsi pedonali limitati e poco collegati ai parchi.
 - **Bikability** • Scarsa, con piste ciclabili insufficienti per garantire un accesso sicuro e diretto.
- Prospettive
- Migliorare i collegamenti pedonali tra i parchi tematici e le altre aree di Riccione.
 - Estendere la rete ciclabile per facilitare l'accesso ai parchi e ridurre il traffico veicolare.
 - Ridurre i costi dei trasporti pubblici per incentivare l'uso di mezzi sostenibili.

Punta dell'est

- **Walkability** • Moderata, ostacolata da percorsi pedonali interrotti e marciapiedi stretti.
 - **Bikability** • Scarsa, con infrastrutture ciclabili frammentate e insicure.
- Prospettive
- Migliorare le piste ciclabili, garantendo connessione e sicurezza nei percorsi esistenti.
 - Ampliare i marciapiedi e renderli accessibili a tutti.
 - Incrementare la frequenza dei trasporti pubblici per collegare meglio il quartiere con le aree centrali.

Raibano

- **Walkability** • Buona, ma limitata da percorsi pedonali non sempre ben mantenuti.
 - **Bikability** • Moderata, con una rete ciclabile poco sviluppata e tratti non sicuri.
- Prospettive
- Costruire nuove piste ciclabili per migliorare la connessione con il centro e altre aree.
 - Ampliare e mantenere i marciapiedi per garantire sicurezza e accessibilità.
 - Potenziare i trasporti pubblici per integrare meglio il quartiere nel tessuto urbano di Riccione.

San Lorenzo

- **Walkability** • Moderata, ostacolata da marciapiedi danneggiati e percorsi poco continui.
 - **Bikability** • Scarsa, con infrastrutture ciclabili frammentate e tratti condivisi con il traffico veicolare.
- Prospettive
- Collegare meglio le piste ciclabili esistenti e garantire una manutenzione regolare.
 - Migliorare i marciapiedi, eliminando radici e ostacoli per una maggiore sicurezza.
 - Implementare misure di riduzione del traffico, come rallentatori e ZTL.

Spontriccio

- **Walkability** • Moderata, con percorsi pedonali limitati e mancanza di continuità nei marciapiedi.
 - **Bikability** • Scarsa, con poche piste ciclabili e tratti pericolosi o condivisi.
- Prospettive
- Potenziare la rete ciclabile, garantendo connessioni sicure verso il centro e le aree limitrofe.
 - Ampliare e mantenere i marciapiedi per un accesso pedonale sicuro.
 - Incrementare i collegamenti del trasporto pubblico con corse frequenti e dirette.

Viale Piemonte

- **Walkability** • Moderata, ostacolata da marciapiedi stretti e percorsi discontinui.
 - **Bikability** • Scarsa, con poche piste ciclabili ben collegate e manutenzione insufficiente.
- Prospettive
- Realizzare nuove piste ciclabili per garantire connessione e sicurezza.
 - Migliorare i marciapiedi per una camminabilità più accessibile.
 - Sensibilizzare i residenti all'uso di mezzi sostenibili attraverso campagne locali.

Villaggio Papini

- **Walkability** • Buona, ma penalizzata da percorsi pedonali non sempre ben mantenuti.
 - **Bikability** • Moderata, grazie alla presenza di alcune piste ciclabili, ma con necessità di maggiori collegamenti.
- Prospettive
- Creare un percorso ciclabile sicuro e continuo tra il Cimitero Vecchio e San Lorenzo.
 - Garantire manutenzione regolare di strade, marciapiedi e piste ciclabili.
 - Incentivare l'uso della bicicletta attraverso infrastrutture dedicate e campagne di sensibilizzazione.