



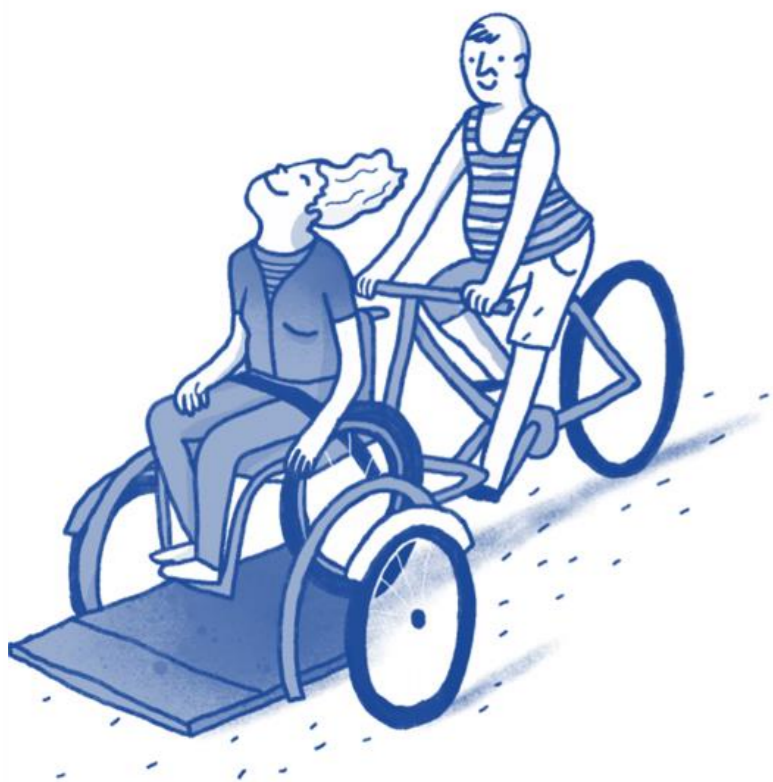
# ABILITÀ URBANA

possibilità pedonali e ciclabili dell'habitat città

## PEDON-ABILITÀ

*Nessuna città dovrebbe essere tanto grande  
che un uomo una mattina  
non possa uscire camminando*

[Cyril Connolly]



## CICL-ABILITÀ

*Dai un pesce a un uomo e lo nutrirai per un giorno.  
Insegnagli a pescare e lo nutrirai per la vita.*

*Insegnagli ad andare in bicicletta e subito  
capirà quant'è noiosa la pesca*

[Diari della bicicletta, David Byrne – Ed. Bompiani, 2010]

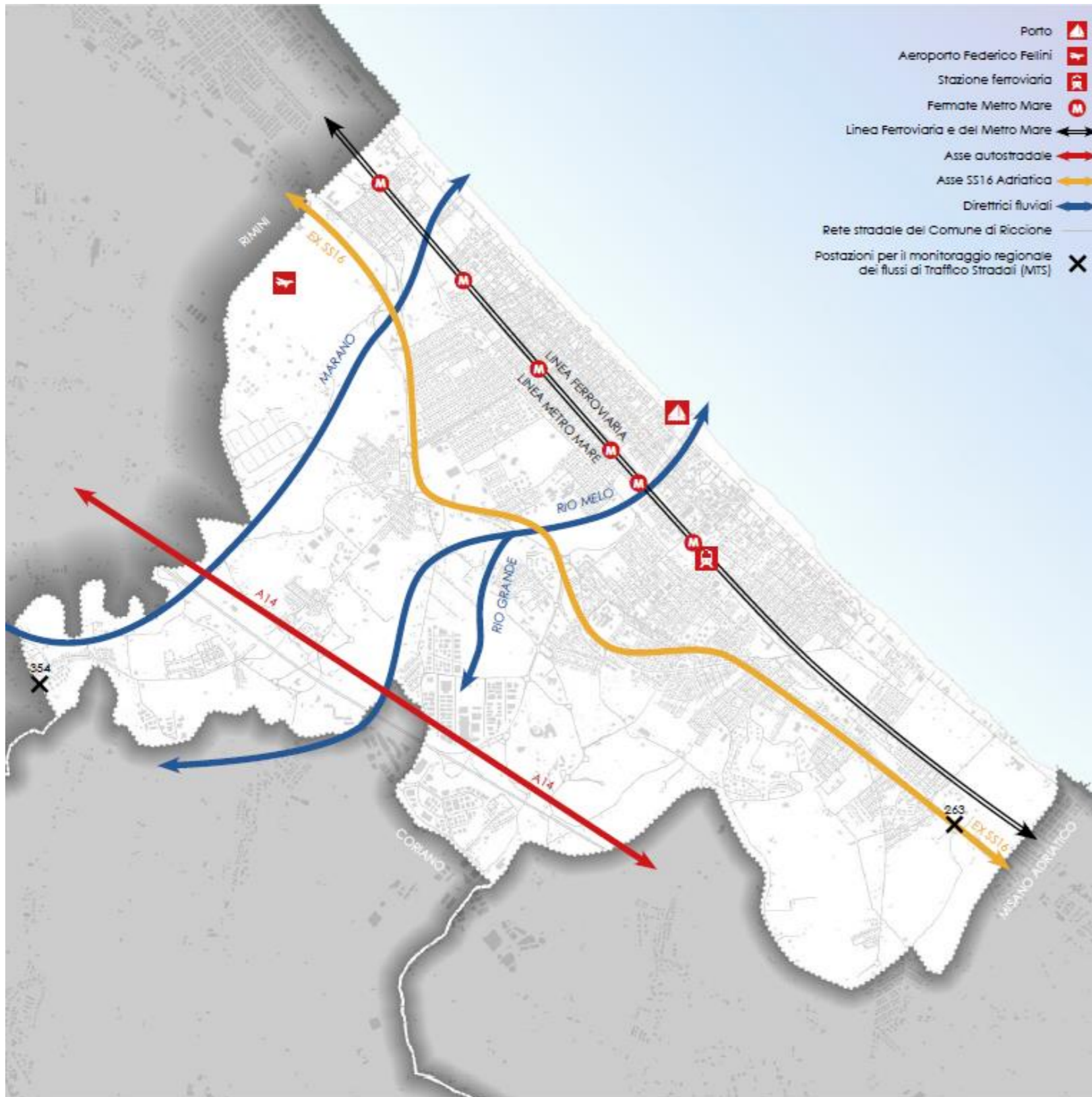


*Nessuna città dovrebbe essere tanto grande  
che un uomo una mattina  
non possa uscire camminando*

*[Cyril Connolly]*



# INQUADRAMENTO TERRITORIALE

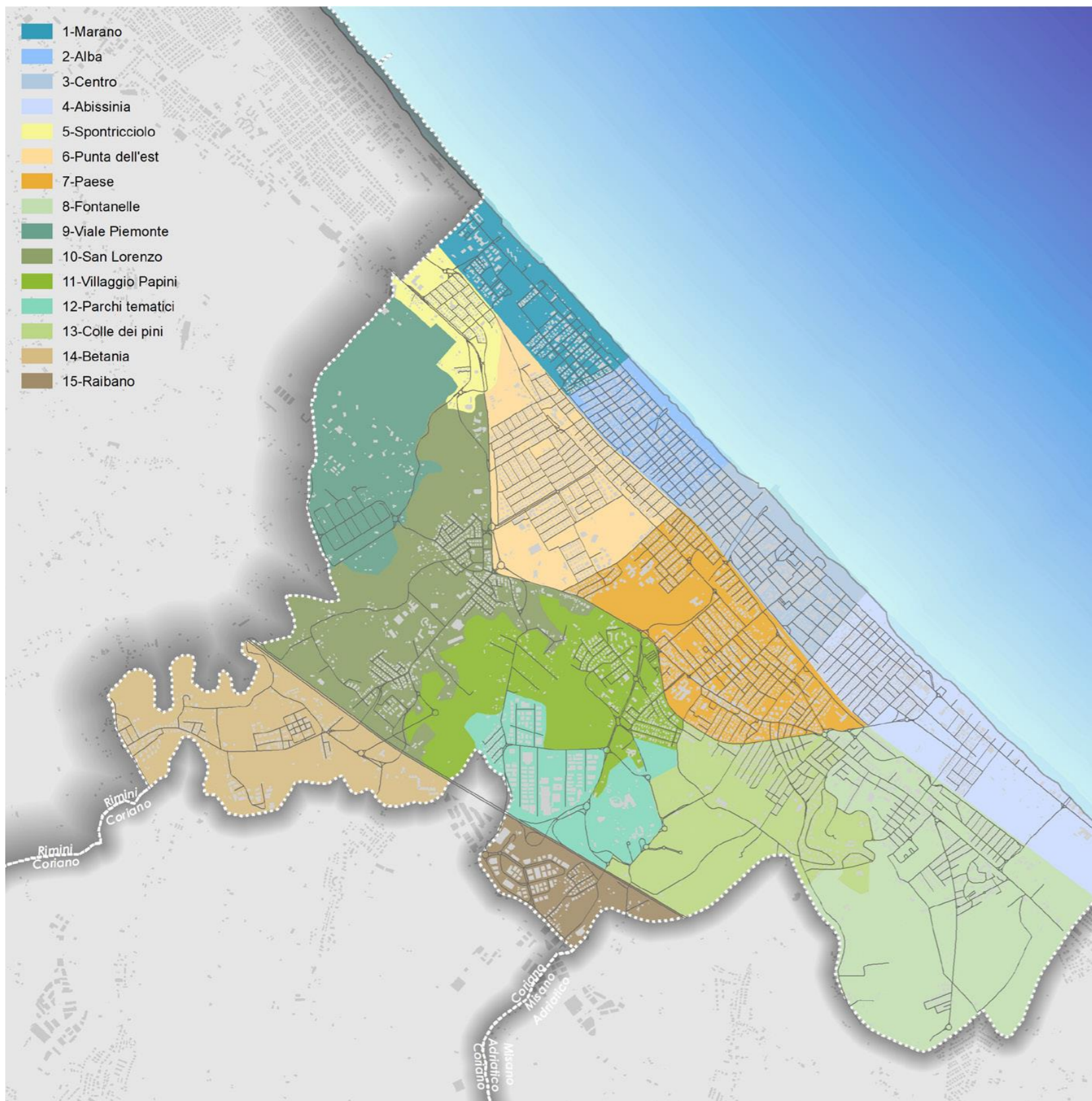


Il Comune è situato nella parte terminale tra la Valconca e la Valmarecchia e si estende lungo la fascia costiera dell'Emilia-Romagna, confinando a nord con il Comune di Rimini, con il Comune di Coriano e con il Comune di Misano Adriatico.

I principali corsi d'acqua presenti sul territorio sono il Torrente Marano e il Rio Melo. A questi, si aggiunge il fosso Raibano che confluisce nel Rio Melo prendendo il nome di Rio Grande.

L'assetto territoriale risente della presenza della linea ferroviaria Bologna-Ancona ed è caratterizzato dall'attraversamento di una ex. Strada Statale ad alto traffico e dell'asse generato dall'autostrada che dividono sostanzialmente il Comune in quattro fasce:

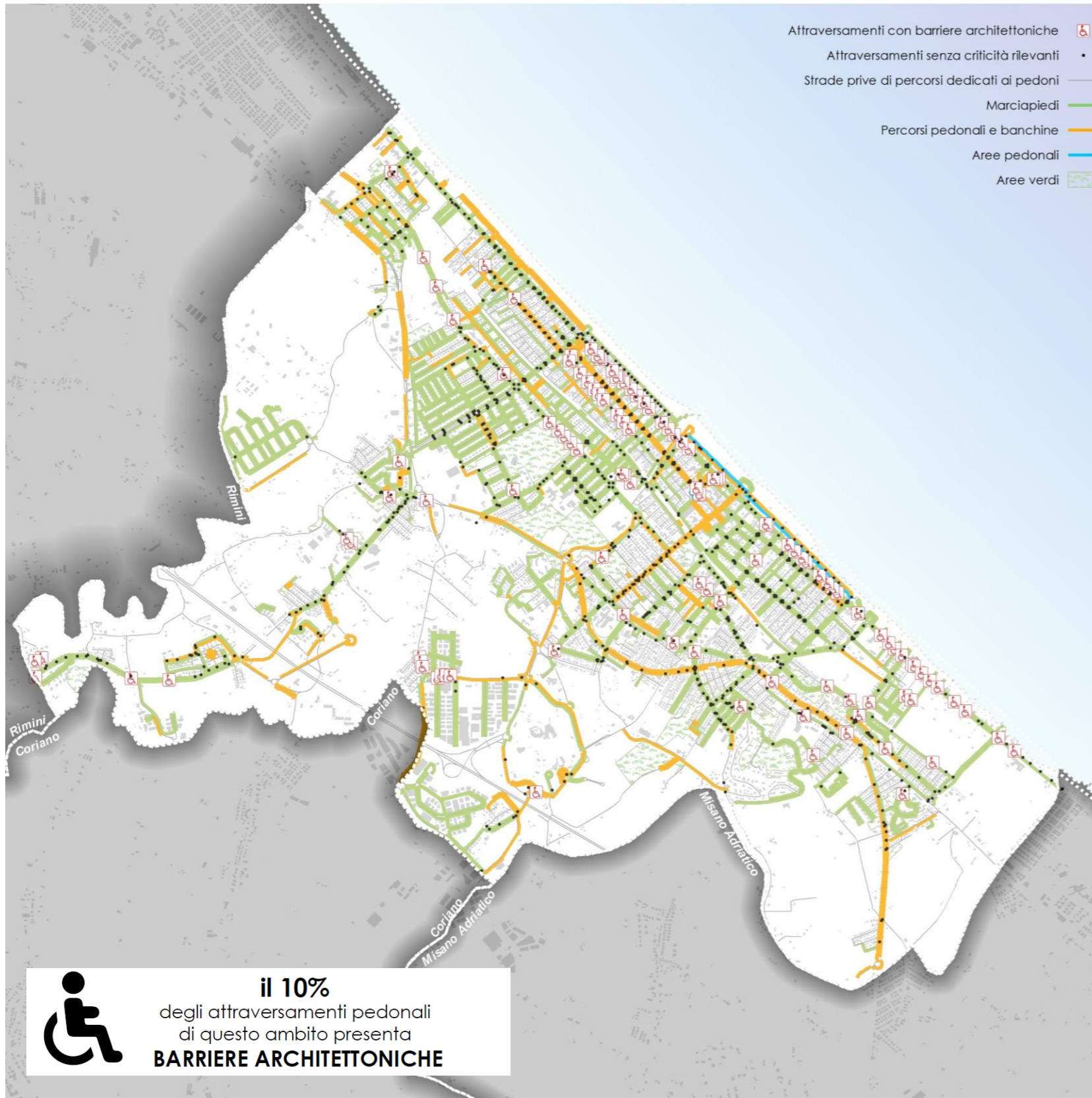
- la prima di costa, tra la ferrovia e il mare;
- la seconda posta nell'intradosso tra la ex. Strada Statale Adriatica (SS16) e la linea ferroviaria;
- la terza collocata a monte dalla Statale entro l'asse individuato dalla linea dell'autostrada A14;
- la quarta a monte dell'autostrada, dove sono dislocati piccoli e sparsi centri abitati.



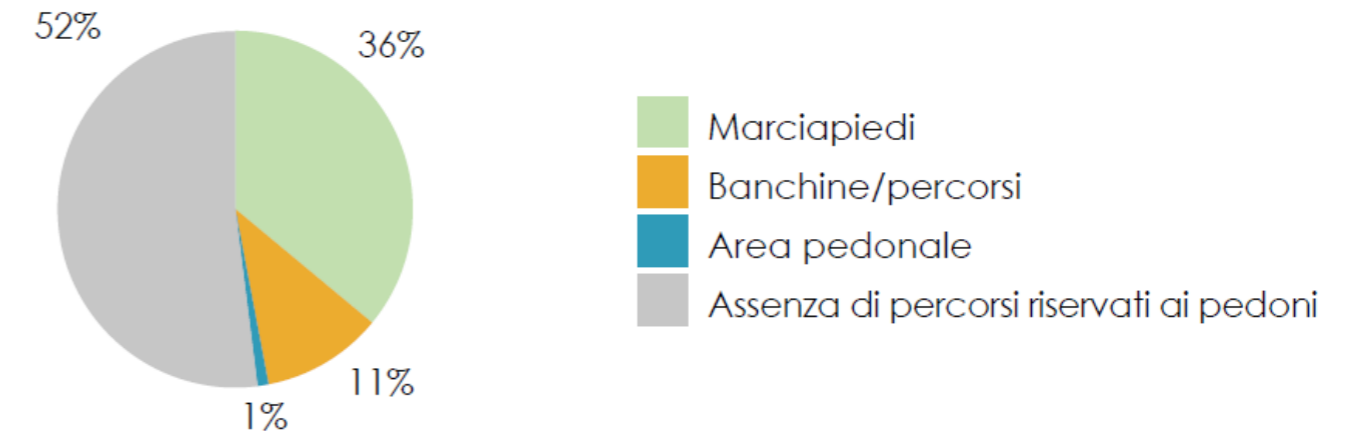
All'interno delle quattro sezioni precedentemente esposte, è possibile individuare 15 diversi ambiti:

1. Marano;
2. Alba;
3. Centro;
4. Abissinia;
5. Spontriccio;
6. Punta dell'est;
7. Paese;
8. Fontanelle;
9. Viale Piemonte;
10. San Lorenzo;
11. Villaggio Papini;
12. Parchi tematici;
13. Colle dei pini;
14. Betania;
15. Raibano.

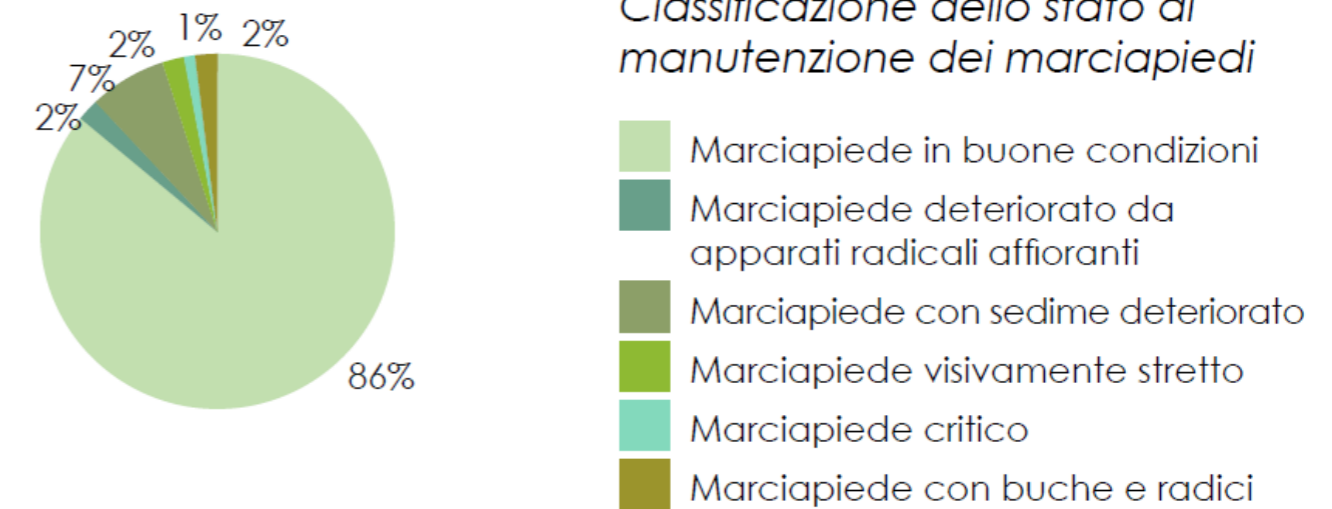




## Tipologia di infrastruttura dedicata alla mobilità lenta

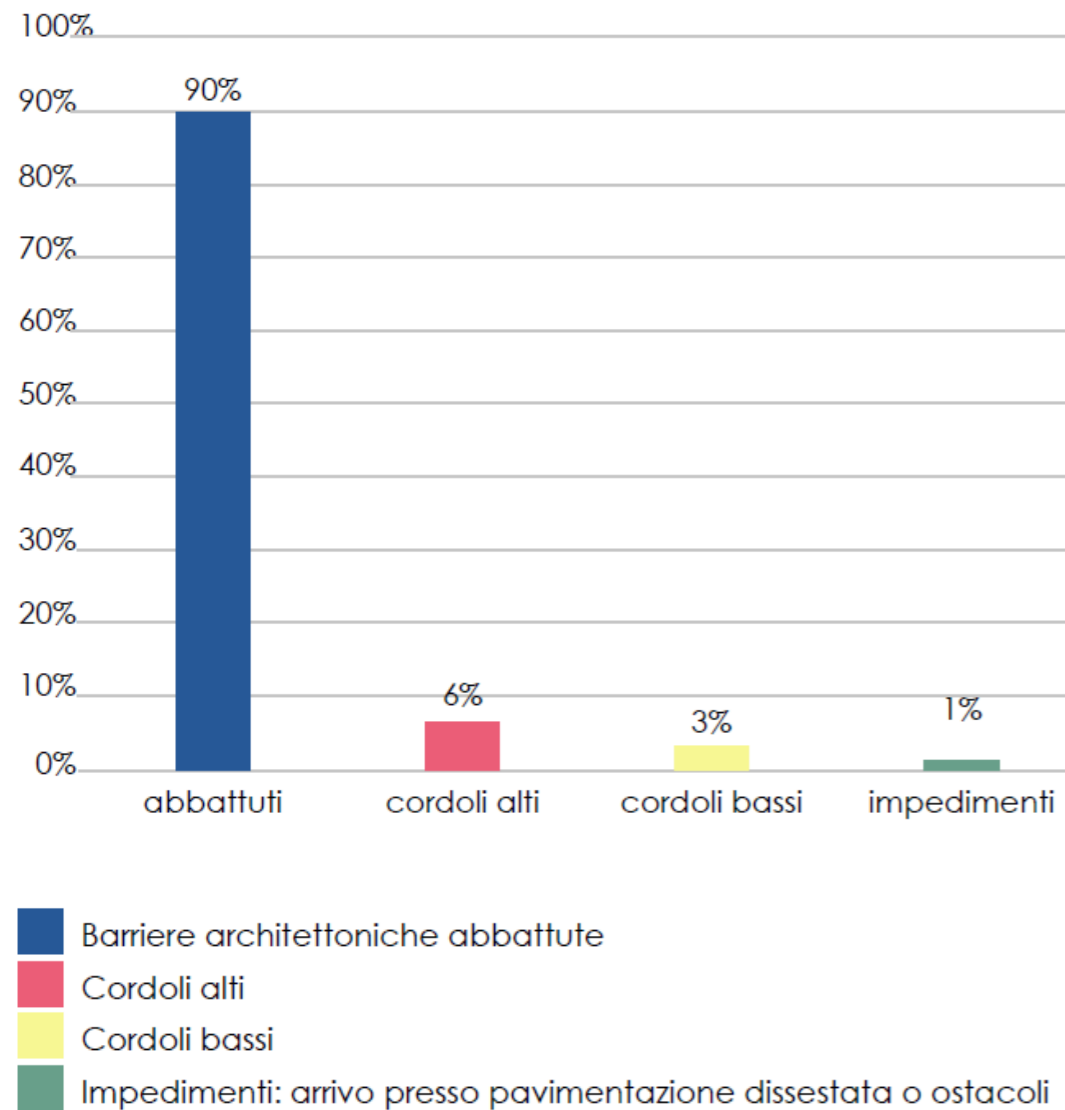


## Classificazione dello stato di manutenzione dei marciapiedi



Le infrastrutture pedonali esistenti si trovano in buone condizioni ma dove queste non sono presenti, in quanto le caratteristiche geometriche non sono adeguate affinché possa essere inserita un apposito percorso dedicato all'utenza debole, potrebbe essere valutata l'istituzione di Zone30.

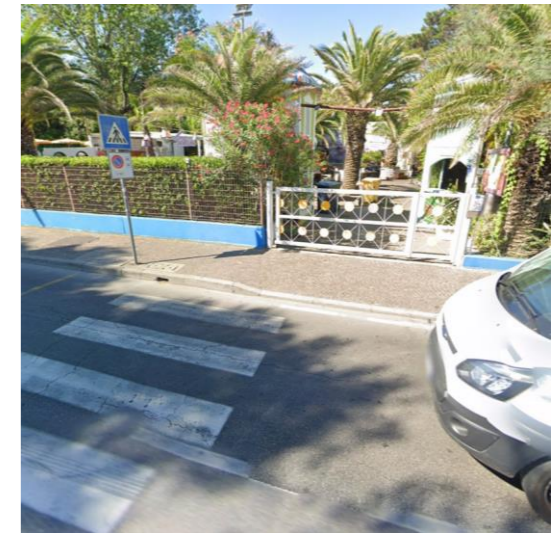
# ACCESSIBILITA' URBANA

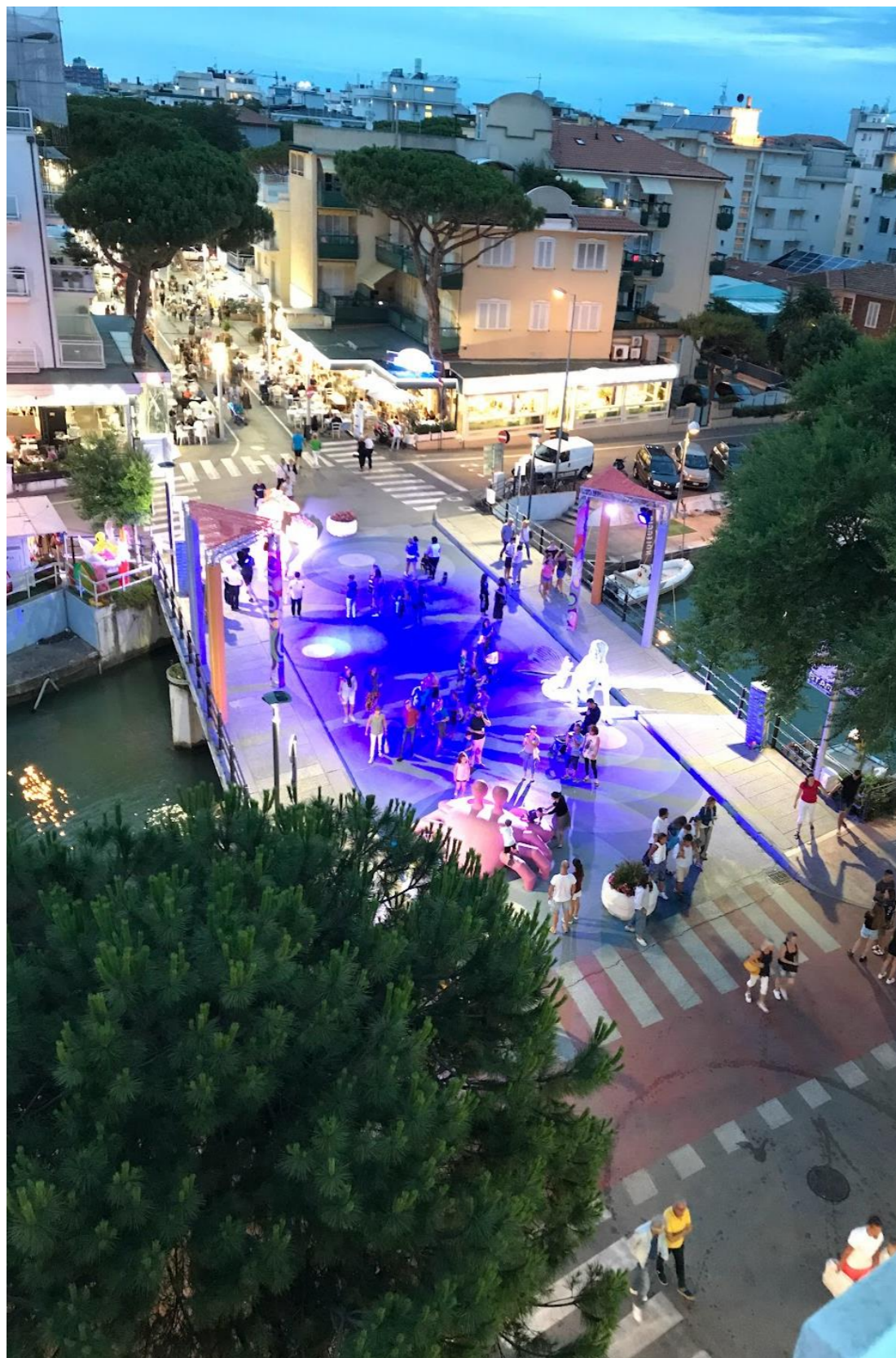


Le barriere architettoniche riscontrate all'interno del Comune di Riccione sono concentrate principalmente nella fascia costiera, nonostante si tratti di una zona prettamente a destinazione turistico-ricettiva, che dovrebbe garantire una facile accessibilità agli stabilimenti balneari a tutta l'utenza proveniente dalle strutture alberghiere poste a monte dell'asse carrabile del lungomare.

La maggior parte degli impedimenti sono rappresentati dal mancato abbattimento di cordoli di media altezza che separano il marciapiede dalla strada. Si nota che, inoltre, salvo nelle zone di recente riqualificazione, la presenza di loges e pavimentazioni tattili è per lo più assente. Questo, risulta essere penalizzate ai fini dell'inclusività.

Infine, sempre riguardo all'accessibilità di carrozzine e passeggini, si riscontra che, nonostante negli assi principali siano state abbattute le barriere architettoniche, in molte vie collegate ai nuovi attraversamenti non è così: difatti, raggiunto il marciapiede al lato opposto, questo spesso non consente di scendere con idonee rampe, creando un disagio e costringendo le carrozzine a tornare indietro e scegliere un diverso percorso (in molti casi su strada).





Il **Piano di Accessibilità Urbana (PAU)** prevede l'adeguamento di luoghi pubblici e di pubblico interesse allo scopo di garantire la mobilità delle persone con disabilità e ottenendo una maggiore inclusione ed integrazione sociale.

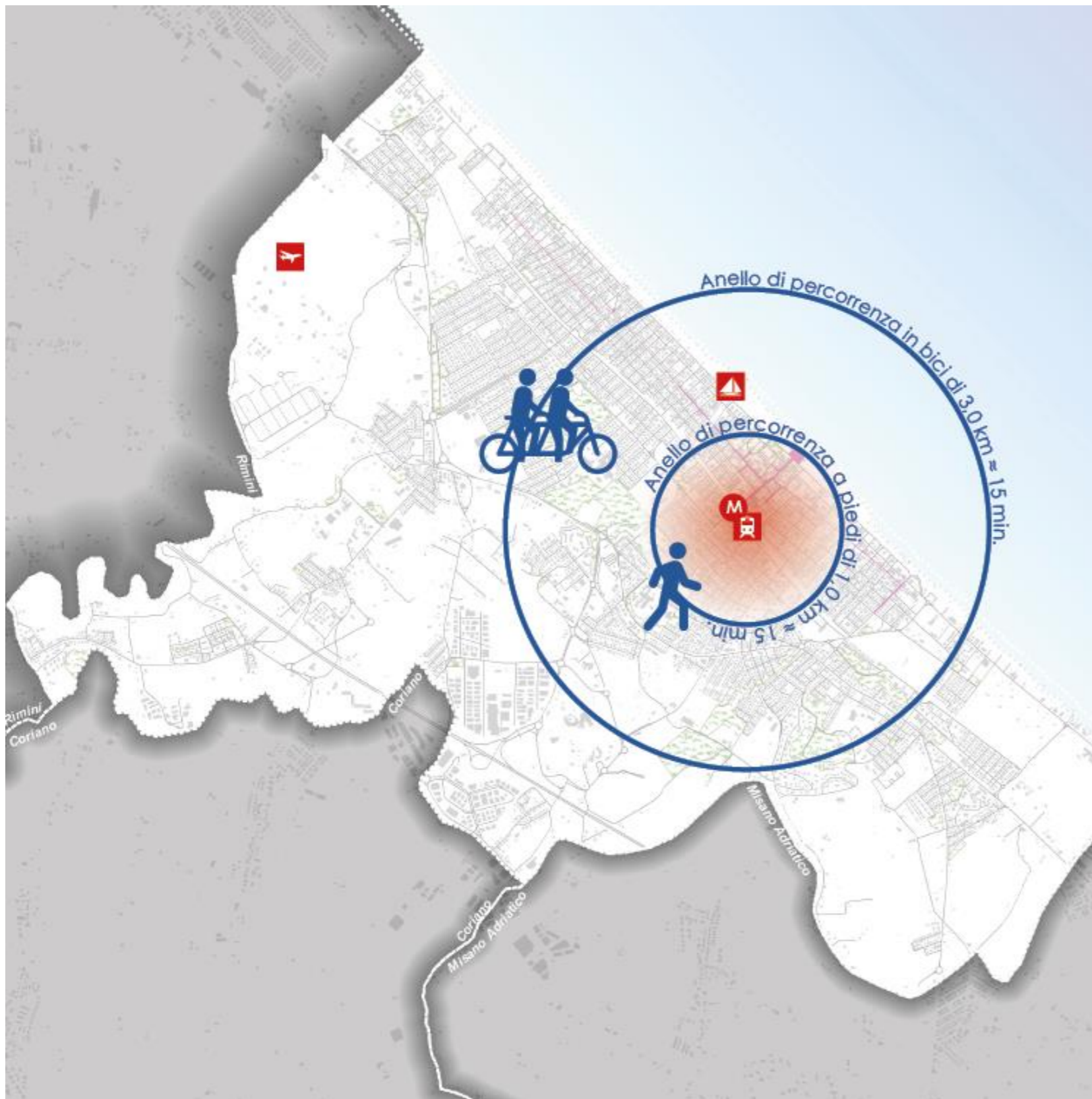
L'obiettivo è quindi quello di garantire ad ognuno la possibilità di spostarsi autonomamente e in sicurezza all'interno dell'ambiente urbano, al di là della condizione fisica, sensoriale o anagrafica.

Questi piani, infatti, non sono solo uno strumento di monitoraggio, ma anche di pianificazione e coordinamento sugli interventi per l'accessibilità poiché comportano una previsione del tipo di soluzione da apportare per ciascuna barriera rilevata, i relativi costi, la priorità di intervento.





# "CITTÀ 15"



Al fine di garantire l'accessibilità urbana bisognerebbe ampliare le Zone 30, le Aree Pedonali e i percorsi dedicati all'utenza debole contribuendo alla creazione di una "**Città 15 minuti**".

## LA CITTÀ 15 È

un'area residenziale centrale della città nella quale la maggior parte delle necessità quotidiane dei residenti può essere soddisfatta spostandosi a piedi o in bicicletta direttamente dalle proprie abitazioni all'interno di un raggio di percorrenza contenuto in 15 minuti.





## Pedibus Day

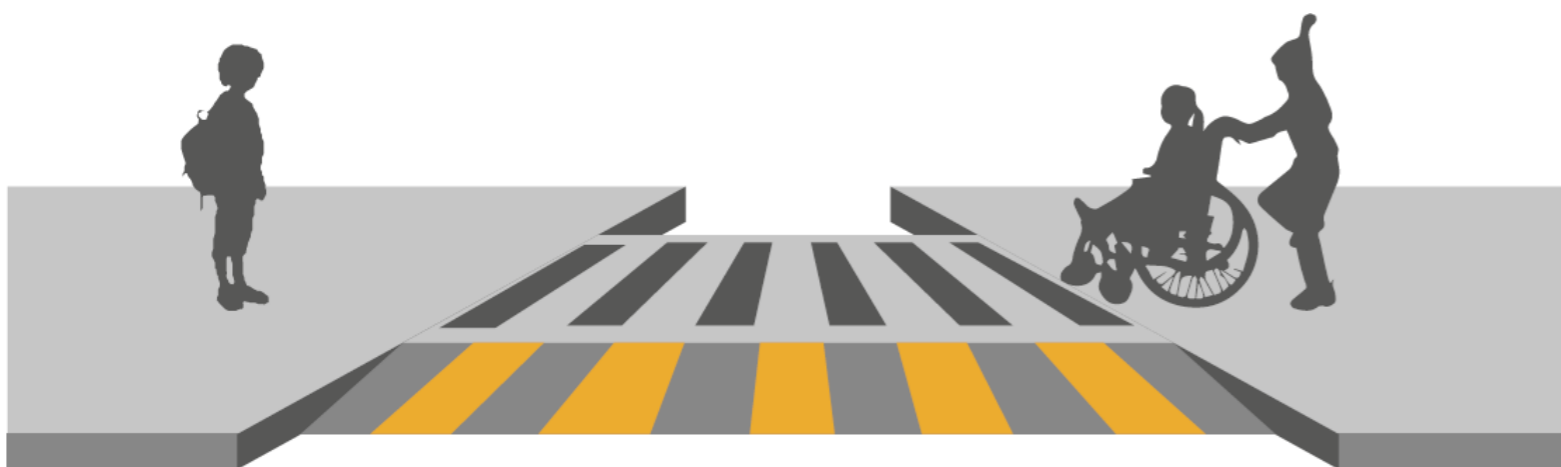
Si è svolta oggi e l'iniziativa Pedibus Day organizzata dal Comune di Riccione in collaborazione con la Polizia Locale e l'Istituto Comprensivo Zavalloni di Riccione.

*"Bambini e genitori sono invitati a salire a bordo!"*

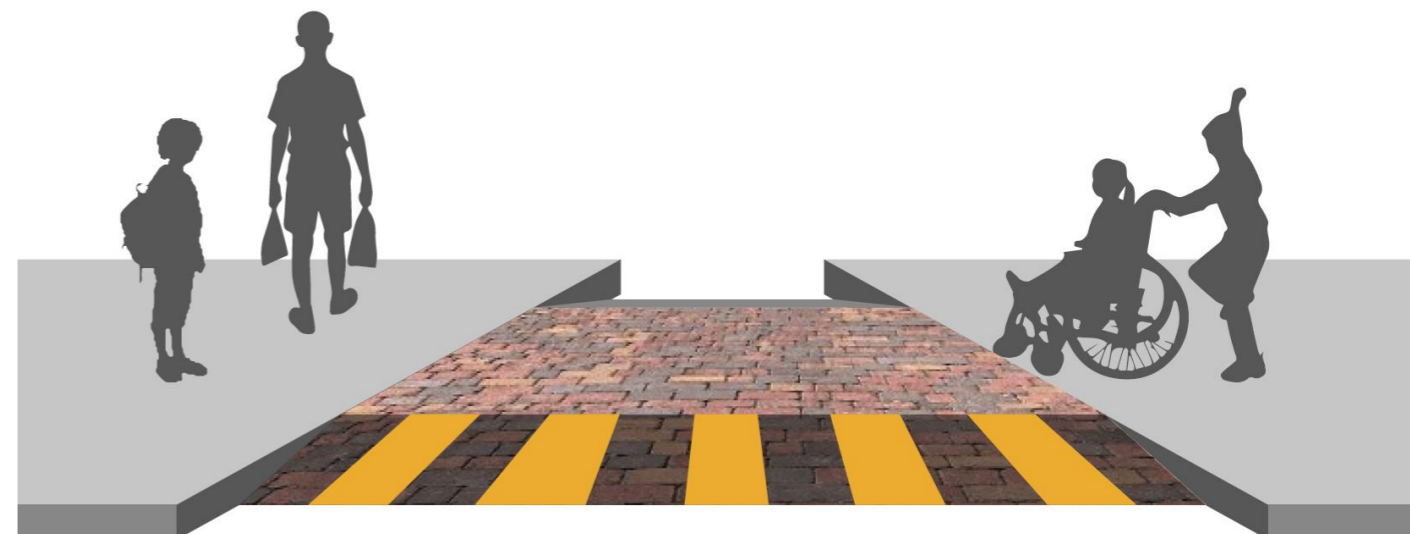


# INTERVENTI PER IL MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ

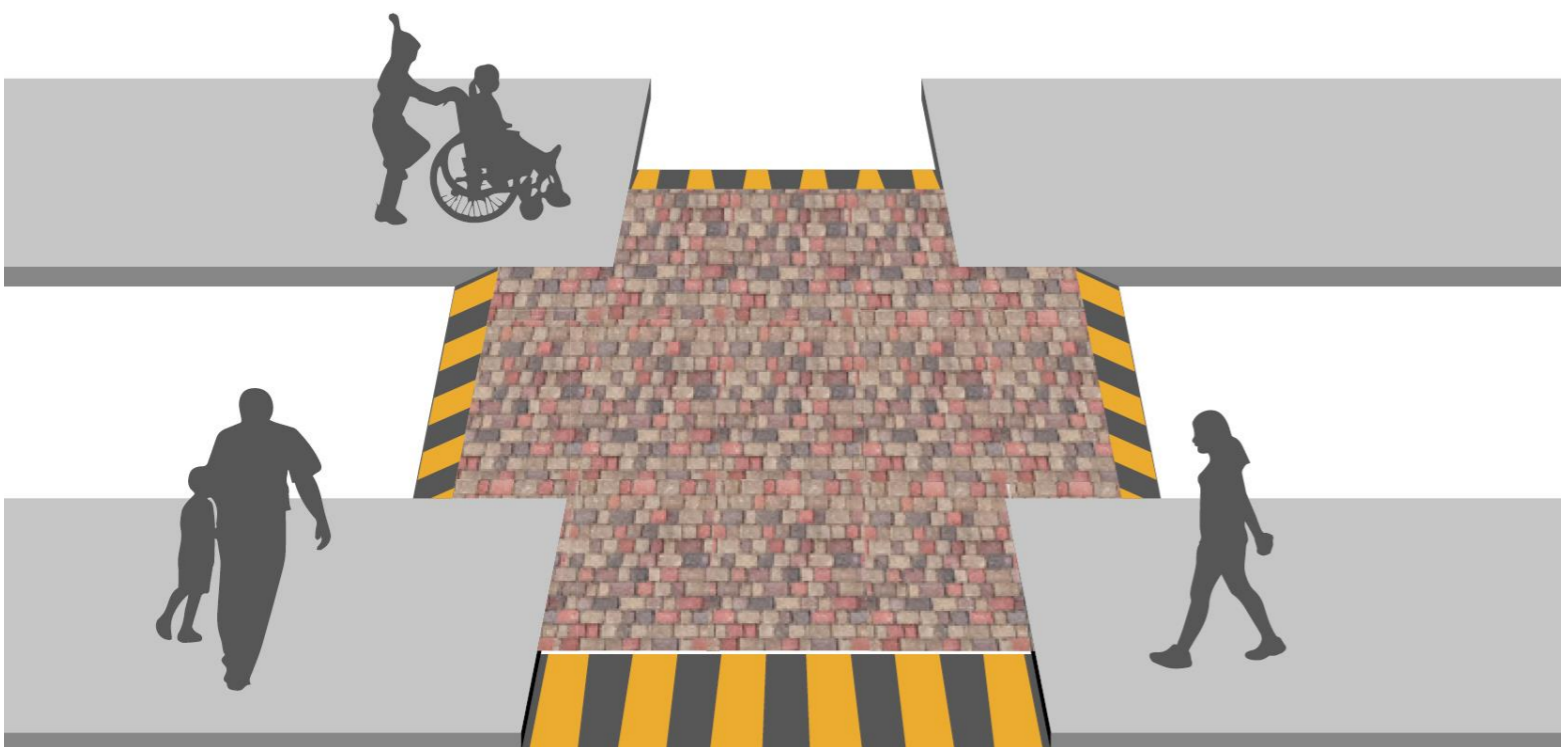
Attraversamenti pedonali rialzati (*Raised Crosswalks*)



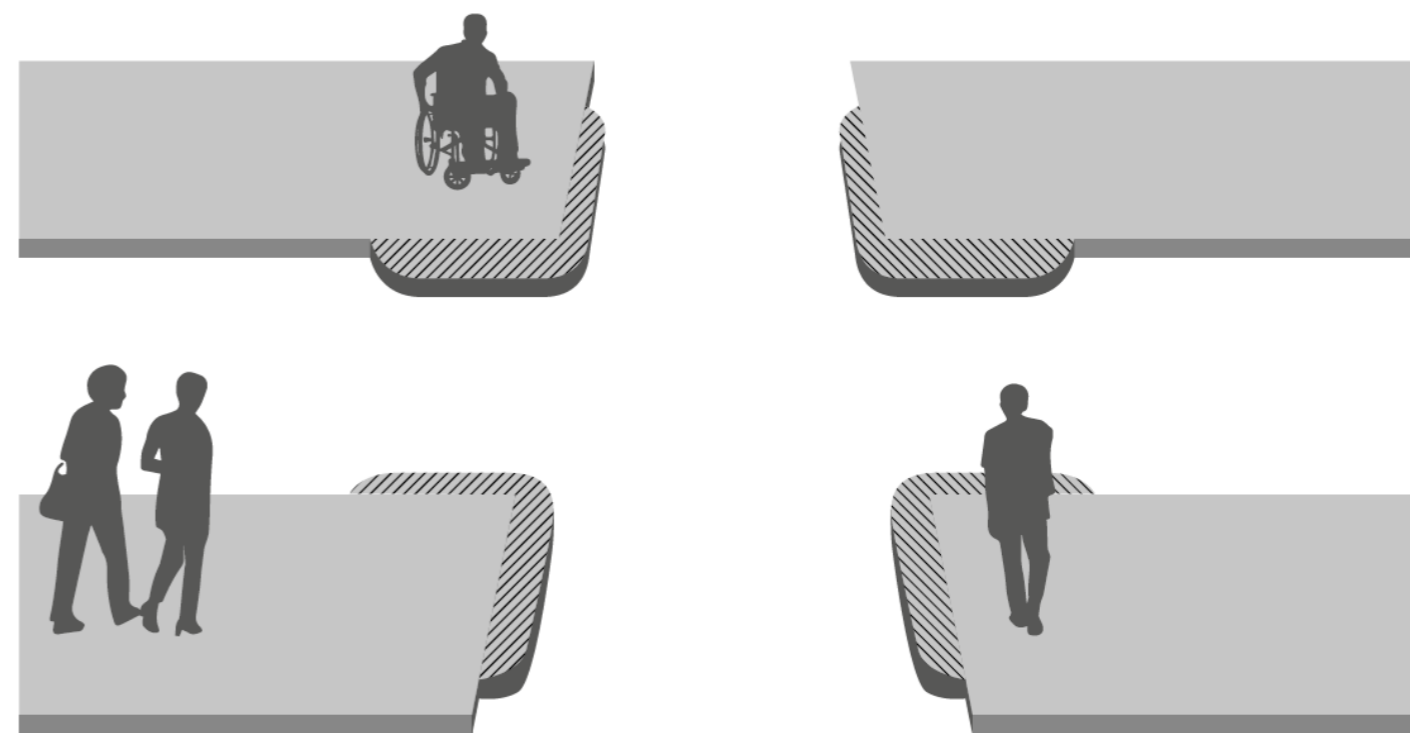
Piani di rallentamento



Piattaforme rialzate (*Speed Tables*)



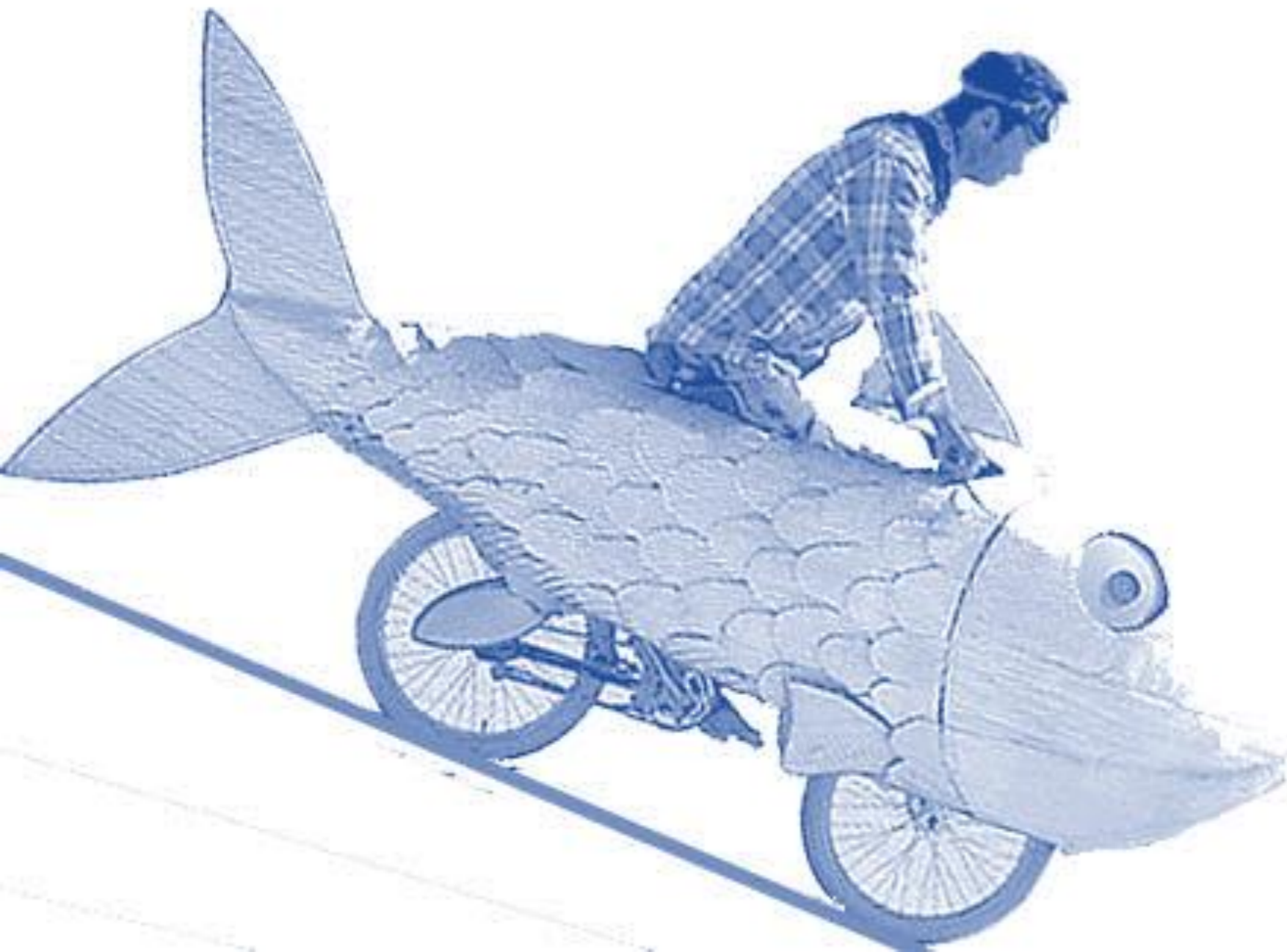
Prolungamenti angolari agli incroci



*Dai un pesce a un uomo e lo nutrirai per un giorno.  
Insegnagli a pescare e lo nutrirai per la vita.*

*Insegnagli ad andare in bicicletta e subito  
capirà quant'è noiosa la pesca*

*[Diari della bicicletta, David Byrne – Ed. Bompiani, 2010]*



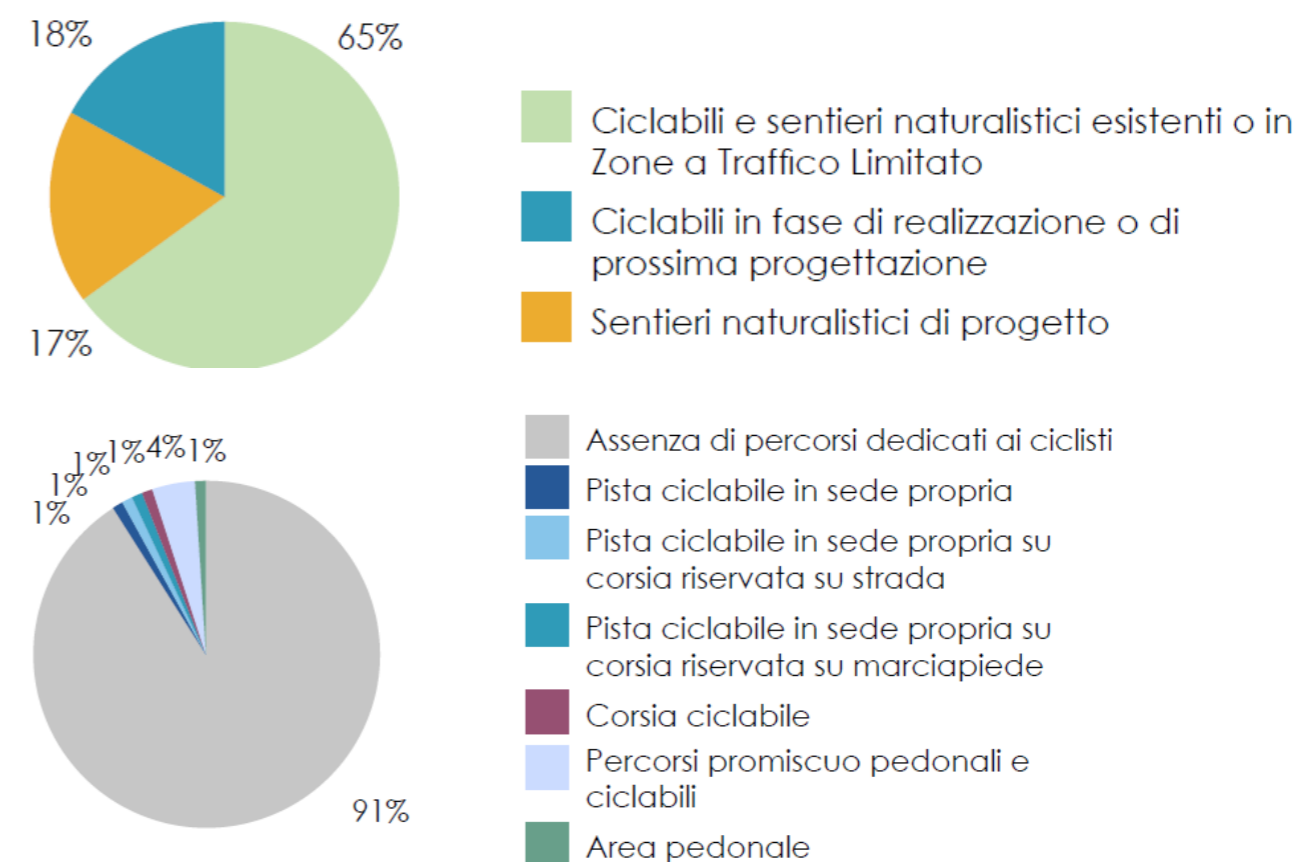


# CICLABILITÀ NEL COMUNE DI RICCIONE



La **Ciclovia Adriatica** attraversa il Comune di Riccione per 6,60 km, di questi, alcuni tratti sono esistenti da adeguare o riqualificare e alcuni tratti sono interamente da progettare.

Ad oggi il Comune di Riccione conta più di 45 km di percorsi ciclabili esistenti in buono stato manutentivo



## RICCIONE

5° ANNO



**REGIONE:** EMILIA-ROMAGNA  
**PROVINCIA:** RIMINI  
**SUPERFICIE:** 17,11 Km<sup>2</sup>  
**ABITANTI:** 34.732

Comune Ciclabile®



FIAB 2022

### TASSO DI MOTORIZZAZIONE (FONTE ISTAT)

AUTO/1000 ab. **645**  
(2018)

VARIAZIONE **+ 1,4%**  
(2016 - 2018)

### CICLOTURISMO



### CICLABILI URBANE



### MODERAZIONE VELOCITA'/TRAFFICO



### GOVERNANCE



### COMUNICAZIONE



Riccione aderisce da 5 anni all'iniziativa Comuni Ciclabili.

L'iniziativa è promossa dalla FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta), che è la più grande associazione cicloambientale italiana.

Comuni Ciclabili riconosce l'impegno di tutte quelle Amministrazioni Locali che mettono in pratica politiche concrete per la mobilità in bicicletta, perché una città bike friendly è soprattutto una città per le persone. Comuni Ciclabili valuta il grado di ciclabilità dei Comuni, ovvero quell'insieme di infrastrutture e azioni che li rendono idonei ad essere vissuti e visitati in bicicletta, strumento utile per cittadini e turisti.



# LA RETE PORTANTE DEGLI ITINERARI CICLABILI



Gli **assi ciclabili principali** sono composti dai seguenti itinerari esistenti:

- percorso sul lungomare con tratti su pista riservata, tratti in promiscuo e su area pedonale;
- ciclabile di viale Veneto;
- ciclabile di viale Enrico Berlinguer, che si connette al mare tramite vie secondarie o attraverso il percorso lungo il torrente Rio Melo, costeggiando il Porto Canale;
- percorso sulla ex. SS16 Adriatica/via Circonvallazione in connessione a quello su viale Puglia che giunge alle porte della frazione di Villaggio Argentina nel Comune di Misano Adriatico;
- il tratto di ciclabile lungo viale da Verazzano che garantisce il collegamento monte-mare alla linea ferroviaria;
- alcuni tratti sconnessi di percorsi di diversa natura che corrono parallelamente alla ferrovia.

A partire da questa struttura, potrebbe essere sviluppata la **Bicipolitana** del Comune di Riccione per favorire gli spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro e quelli legati al tempo libero.





## Cicloturismo

L'Agenzia Nazionale del Turismo (ENIT) definisce il cicloturismo come "*il turismo praticato viaggiando in bicicletta*" come modo alternativo per avvicinarsi a luoghi e persone in viaggi/gite/escursioni senza motivazioni agonistiche lungo percorsi riservati alle biciclette.

## Caratteristiche

Velocità di spostamento: a misura d'uomo, si tratta di un turismo "slow", responsabile, consapevole delle risorse turistiche, sostenibile e in rapporto diretto con l'ambiente e il territorio.

Meta dello spostamento: per quanto ci sia un punto di partenza ed uno di arrivo, il cicloturista non "sta" in un luogo ma lo vive, il viaggio coincide con lo spostamento e il percorso attraverso un contatto più profondo con natura, urbano, cultura e tradizioni

## Indotto economico

Secondo le stime dell'Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio ISNART, il cicloturismo nel 2022 ha **generato 33 milioni di presenze**, pari al 4,3% di quelle totali registrate in Italia, **per un impatto economico diretto di 4,1 miliardi di euro.**



**Incremento del turismo in bassa stagione del 30%:** l'11% dei turisti è interessato a tour enogastronomici sui sapori della Romagna.



**Promozione dei comprensori che risultano marginali** rispetto alla migrazione di massa.



**Incentivazione occupazionale** grazie alla nascita di nuove figure professionali:  
mobility manager

- ciclo-guide ed imprenditori bike friendly (bike café, bike hotels, ristoranti, B&B, campeggi)
- avvio di start-up giovanili (ciclofficina, ciclorastrelliere, bikebus)

## Target

Il cicloturismo è un fenomeno trasversale che accomuna tutte le fasce di età. La maggior parte dei cicloturisti “puri” appartiene alla generazione dei Millennial (il 41%) e alla Generazione X (il 30%). Quindi, oltre i due terzi si collocano nella fascia di età che va dai 26 ai 57 anni. Percentuali inferiori si registrano tra i giovanissimi (il 10% appartiene alla Generazione Z) e, ovviamente, tra i più anziani (i baby boomers sono il 16%).

## Spesa media

Per l'industria della ricettività turistica, rileva Isnart, si tratta di una tipologia di clienti molto ricercata. È istruita (l'84% ha almeno il diploma), occupata (il 77%) e con una buona situazione economica. Per il viaggio, un cicloturista “puro” italiano spende in media 95 €, mentre un cicloturista straniero arriva a spenderne 215. Per l'alloggio, invece, l'italiano spende in media 48 € al giorno contro i 59 di chi proviene dall'estero. A ciò si aggiungono le spese accessorie: 70 € gli italiani e 68 gli stranieri.



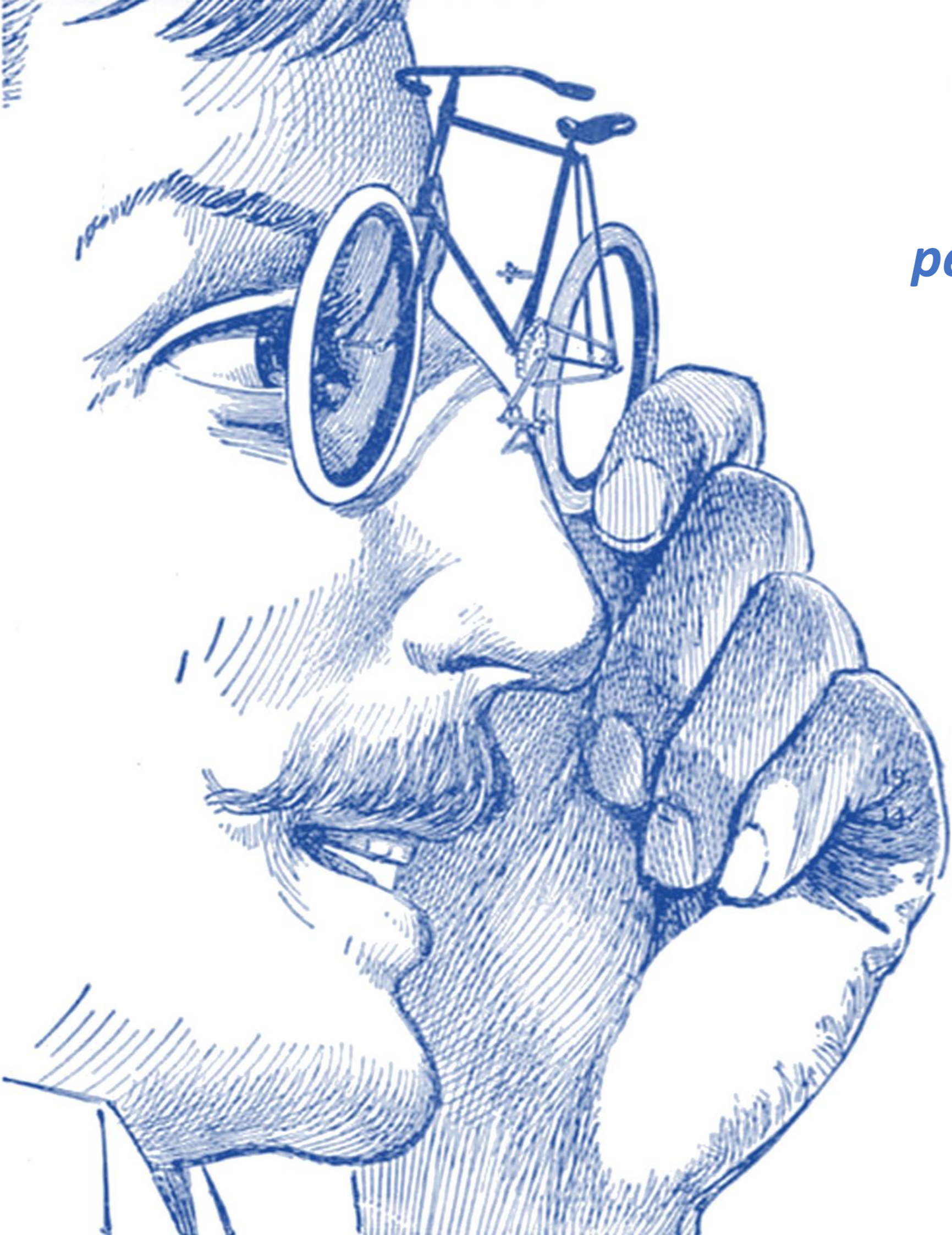
**CargoBike  
Revolution**

**Per un'urbanistica accessibile e inclusiva**

La **diffusione della mobilità ciclistica** non mira solo ad un obiettivo di sostenibilità ambientale o alla realizzazione di infrastrutture e servizi, **ma è uno strumento utile per migliorare l'accessibilità della città** e dei principali poli attrattori a persone con disabilità fisiche o sensoriali: lungo le ciclabili è facile notare la presenza di *loges* agli attraversamenti, rampe dalla pendenza adolcita e connessioni tra percorsi continui e sicuri.

La comunicazione e la promozione dell'accessibilità ben si fondono alla pianificazione di una rete di percorsi ciclistici. Nasce così, infatti, Cargo Bike Revolution: una community che si pone l'obiettivo di promuovere l'utilizzo delle cargo bike ai fini della salvaguardia ambientale, favorendo modalità di spostamento sostenibili per il trasporto merci e persone, per il tempo libero, il cicloturismo e il lavoro. **L'idea del progetto nasce per consentire di valutare l'accessibilità delle strade e dei percorsi** a persone con disabilità motorie o cognitive e a carrozzine per bambini, avvicinandoci e sensibilizzandoci sempre di più a quella quota di utenza debole che spesso, purtroppo, resta nell'ombra.

Durante le manifestazioni **i partecipanti prendono nota delle difficoltà incontrate**, dei disagi e delle barriere architettoniche presenti nei parchi, lungo i percorsi ciclabili e nelle aree pedonali. In questo modo, l'Amministrazione può suscitare fiducia nei cittadini tramite un **coinvolgimento dinamico e propositivo** nella vita pubblica e nelle decisioni sulla città, rafforzando la partecipazione ai processi decisionali e chiamandoli ad esprimersi in maniera concreta **per disegnare la città accessibile** che desiderano per il loro futuro: una città 8-80.



# *Non solo infrastrutture per migliorare lo spazio pubblico*

*Zone a Traffico Limitato  
Aree Pedonali  
Zone 30  
Zone Scolastiche  
Wayfinding*



.1

Sebbene ci siano infrastrutture dedicate, pedoni e ciclisti a volte preferiscono percorsi come la carreggiata: quali fattori potrebbero motivare questa preferenza?

.2

Nonostante le iniziative esistenti, l'auto rimane la scelta principale per molti: quali interventi, pubblici o privati, potrebbero realmente incentivarne l'abbandono a favore di alternative più sostenibili?

# STAY TUNED!

Grazie per l'attenzione

**ING. MELANIA BRAGHIN**  
*Comune di Rimini - Settore Mobilità*



**ING. GIORGIA MANCINELLI**  
*Comune di Rimini - Settore Mobilità*

