



Iniziativa svolta nell'ambito del progetto

**R.I.T.MO**

Riccione in Transizione verso una MOBilità sostenibile  
promosso dal Comune di Riccione  
con il contributo della Regione Emilia-Romagna  
(Bando LR 15/2018)



 Regione Emilia-Romagna

# DIALOGHI CON R.I.T.MO

## 1° talk su temi e sfide della mobilità sostenibile

### Report

#### Data e modalità di svolgimento

L'evento "Dialoghi con R.I.T.MO" si è tenuto il **21 giugno 2024 (14.30-16.30)**, adottando una **modalità ibrida** che ha permesso la partecipazione sia in presenza che online. Gli incontri in presenza sono stati ospitati nella Sala di Rappresentanza del Municipio di Riccione, mentre la partecipazione remota è stata facilitata attraverso la piattaforma Google Meet. Si sono svolte **tre sessioni di dialogo**, ciascuna dedicata a esplorare un **tema-sfida**, seguite da un **dibattito** di 10 minuti, stimolato da domande aperte e un sondaggio conclusivo, per riflettere su strategie praticabili per una mobilità che coniughi sostenibilità ambientale, qualità urbana, attrattività turistica.

#### Focus e obiettivo dell'incontro

Focus • Esplorare le sfide e le opportunità legate alla transizione verso una mobilità urbana sostenibile, integrando le visioni di esperti e partecipanti.

Obiettivo • Stimolare una riflessione collettiva su come le politiche di mobilità possano evolversi per rispondere efficacemente alle esigenze di sostenibilità e qualità urbana

#### Temi e interventi

- **SOSTA MULTIFUNZIONE > Rigenerazione del parcheggio come spazio urbano.**  
Come le città possono trasformare gli spazi di parcheggio in aree versatili e reversibili, funzionali durante tutto l'anno a necessità collettive differenti e altalenanti  
Speaker: Università di Bologna e Comune di Riccione
- **TRASPORTO AGILE > Evoluzioni del trasporto pubblico.**  
Come le città possono implementare soluzioni di trasporto pubblico flessibili e responsive, migliorando sintonia e sincronia fra offerta e domanda per ridurre l'impatto ambientale.  
Speaker: ART-ER Società Consortile dell'Emilia-Romagna
- **ABILITÀ URBANA > Ampiezza delle possibilità pedonali e ciclabili dell'habitat città.**  
Come le città possono essere progettate o adattate per favorire spostamenti più ecologici e salutari, riducendo la dipendenza dalle automobili e incentivando la ciclo-pedonalità.  
Speaker: Comune di Rimini

Il presente **report** si propone di ricomporre i contenuti proposti dagli speaker (**indice tematico e strategie emergenti**) e le riflessioni scaturite dalle interazioni con i partecipanti (**compendio dialogico**), partendo dalle **domande guida** poste per stimolare il confronto. L'obiettivo del documento è proporre un riferimento critico e informativo per ulteriori approfondimenti e per la formulazione di politiche future in tema di mobilità sostenibile

## .1 | DOMANDE GUIDA

### SOSTA MULTIFUNZIONE

#### DOMANDA PER LO SPEAKER

Quali strategie e innovazioni possono trasformare i parcheggi in spazi urbani polivalenti che soddisfano le esigenze di mobilità e contemporaneamente contribuiscono agli obiettivi sociali e ambientali delle città moderne?

#### DOMANDE PER IL PUBBLICO

- Nel lungomare di Riccione sono presenti diversi varchi a mare, anche 'storici', diversi dei quali attrezzati a parcheggio: quali potrebbero essere gli argomenti a favore e contro la loro conversione in piazze verdi con possibile funzione anche di parcheggio temporaneo?
- La città di Riccione, tra la statale e l'autostrada, è dotata di ampi parcheggi pubblici a servizio delle discoteche, di centri commerciali e dei parchi acquatici: la trasformazione di questi spazi in hub di scambio intermodale come potrebbe influenzare l'uso del trasporto pubblico e privato da parte dei turisti diretti alla zona turistica centrale?
- Se a Riccione, vicino alla ferrovia, venissero realizzati piccoli parcheggi (automatizzati, fuori terra), sarebbero utilizzati da residenti, lavoratori e turisti per consentire una maggiore fruizione ciclo-pedonale del centro città? SI/NO

### TRASPORTO AGILE

#### DOMANDA PER LO SPEAKER

Quali approcci e tecnologie nella gestione dell'offerta e della domanda di trasporto pubblico si sono rivelati più efficienti, efficaci ed equi nel promuovere una mobilità urbana ecologica che armonizza interessi differenti?

#### DOMANDE PER IL PUBBLICO

- Equità, sicurezza, economicità, flessibilità: quale di questi criteri dovrebbe avere la priorità nello sviluppo di soluzioni per la mobilità sostenibile e perché?
- Quali innovazioni in tema di mobilità potrebbero fare la differenza per la città di Riccione e perché?
- Siete disposti a sostenere l'introduzione delle politiche del tempo per migliorare la mobilità sostenibile di Riccione? SI/NO

### ABILITÀ URBANA

#### DOMANDA PER LO SPEAKER

Quali attenzioni e pratiche specifiche nella logistica, design e arredo degli spazi urbani della mobilità hanno dimostrato di essere più efficaci nel trasformare le città in ecosistemi inclusivi, sicuri e sostenibili, migliorando organicamente accessibilità, connettività e attrattività?

#### DOMANDE PER IL PUBBLICO

- Sebbene ci siano infrastrutture dedicate, pedoni e ciclisti a volte preferiscono percorsi come la carreggiata: quali fattori potrebbero motivare questa preferenza?
- 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?
- Se potessi decidere tu la riqualificazione della via dove risiedi, saresti disposto a eliminare il parcheggio su strada, o almeno su un lato, per fare spazio a un marciapiede o a una pista ciclabile? SI/NO

### SOSTA MULTIFUNZIONE

#### SPAZIO URBANO FLESSIBILE

*Adattabilità dello spazio urbano a usi temporanei e reversibili.*

**Obiettivo** • Ridurre l'impatto permanente dell'urbanizzazione, permettendo una facile riconversione degli spazi pubblici.

#### INTEGRAZIONE VERDE

*Inserimento di elementi naturali e zone verdi nei design urbani.*

**Obiettivo** • Migliorare la qualità ambientale e visiva delle aree urbane, trasformando parcheggi in giardini temporanei.

#### URBANISTICA TATTICA

*Realizzazione di micro-interventi urbani mirati per rivitalizzare la città.*

**Obiettivo** • Creare impatti positivi immediati con progetti minori e facilmente modificabili, evitando grandi infrastrutture invasive.

#### MULTIFUNZIONALITÀ DEGLI SPAZI

*Utilizzo degli spazi urbani per più funzioni, rendendoli adattabili nel tempo alle diverse esigenze collettive.*

**Obiettivo** • Massimizzare l'utilizzo degli spazi pubblici, alternando la sosta di veicoli con altre attività comunitarie.

#### INNOVAZIONE NEI PARCHEGGI

*Implementazione di soluzioni di sosta innovative come i parcheggi meccanizzati a torre.*

**Obiettivo** • Ottimizzare l'uso dello 'spazio verticale', riducendo l'impatto visivo e strutturale dei parcheggi tradizionali.

#### ARCHITETTURA MOBILE

*Utilizzo di strutture leggere e mobili nel contesto urbano.*

**Obiettivo** • Offrire soluzioni di parcheggio temporanee che possono essere facilmente installate e rimosse senza alterare permanentemente il paesaggio urbano.

#### SPAZI PUBBLICI DINAMICI

*Trasformazione e adattamento degli spazi pubblici per rispondere a funzioni diverse in momenti diversi.*

**Obiettivo** • Rendere gli spazi urbani più vivibili e utili, riducendo la dominanza dell'automobile nelle città.

#### SOSTENIBILITÀ URBANA

*Integrazione di pratiche sostenibili nella pianificazione e gestione degli spazi urbani.*

**Obiettivo** • Promuovere l'uso di tecnologie e materiali che minimizzino l'impatto ambientale delle infrastrutture urbane.

#### COESISTENZA FUNZIONALE

*Condivisione di spazi tra diverse attività e funzioni urbane.*

**Obiettivo** • Utilizzare gli spazi urbani in maniera più efficiente, combinando parcheggi con aree di socializzazione e ricreative.

#### RIDUZIONE DELL'IMPATTO VISIVO

*Design urbano orientato a minimizzare la presenza visiva delle automobili.*

**Obiettivo** • Migliorare l'estetica urbana attraverso l'uso di vegetazione e design innovativo, mascherando le aree di parcheggio.

## TRASPORTO AGILE

### MOBILITÀ INTEGRATA E TEMPI URBANI

*Coordinamento tra tempo di spostamento e attività quotidiane per una mobilità più efficiente.*

**Obiettivo** • Integrare la mobilità urbana con gli orari di lavoro, scuola e tempo libero, migliorando l'accessibilità e riducendo i tempi di percorrenza.

### TRASPORTO AGILE E SPAZI MULTIFUNZIONALI

*Utilizzo di spazi urbani per supportare l'interscambio tra diverse modalità di trasporto.*

**Obiettivo** • Creare hub multifunzionali che facilitino la multi-modalità e migliorino l'esperienza complessiva di trasporto.

### ECONOMIA DELLA NOTTE

*Adattamento delle politiche di trasporto per meglio servire le esigenze urbane notturne.*

**Obiettivo** • Sviluppare soluzioni di trasporto sicuro e efficace per supportare l'economia notturna, integrando servizi pubblici e privati.

### MOBILITÀ EQUA E INCLUSIVA

*Priorità alle politiche di trasporto che considerano diverse esigenze demografiche e sociali.*

**Obiettivo** • Garantire un accesso equo ai servizi di trasporto, con un'attenzione particolare alle necessità legate al genere, età e disabilità.

### INNOVAZIONE NELLA GESTIONE DEL TRAFFICO

*Impiego di tecnologie avanzate per ottimizzare l'offerta e la domanda di mobilità.*

**Obiettivo** • Utilizzare soluzioni tecnologiche e digitali (come l'intelligenza artificiale) per personalizzare i percorsi di trasporto pubblico e migliorare l'efficienza del servizio.

### CICLABILITÀ ESTESA

*Sviluppo di percorsi ciclabili che collegano aree urbane a lunga distanza.*

**Obiettivo** • Promuovere l'uso della bicicletta per pendolarismo e turismo, migliorando la sicurezza e l'accessibilità delle ciclovie.

### MOBILITÀ COME SERVIZIO PERSONALIZZATO

*Implementazione di sistemi di trasporto pubblico che si adattano in tempo reale alle esigenze degli utenti.*

**Obiettivo** • Offrire un servizio di mobilità flessibile che risponda dinamicamente alle richieste degli utenti, migliorando l'accessibilità e riducendo i tempi di attesa.

### TRASPORTO NOTTURNO INTEGRATO

*Coordinamento tra servizi di trasporto pubblico e privato per un servizio notturno più sicuro.*

**Obiettivo** • Ottimizzare l'uso di risorse di trasporto notturno, garantendo sicurezza e comfort per gli utenti durante le ore serali e notturne.

### MOBILITÀ CONDIVISA E COOPERATIVA

*Modello di mobilità basato sulla cooperazione tra utenti per la gestione condivisa di veicoli.*

**Obiettivo** • Esplorare nuovi modelli di business che uniscano economicità e sostenibilità ambientale nel settore della mobilità urbana.

### TRASPORTO AUTONOMO URBANO

*Sperimentazione di veicoli a guida autonoma per servizi di trasporto personalizzato.*

**Obiettivo** • Ridurre la dipendenza dall'auto di proprietà e migliorare l'efficienza del trasporto urbano attraverso soluzioni a guida autonoma che operano continuamente.

## ABILITÀ URBANA

### PEDONALITÀ COME PRIMO STRATO URBANO

*Priorità ai pedoni nella pianificazione urbana, riconoscendo il loro ruolo fondamentale nel tessuto cittadino.*

**Obiettivo** • Garantire sicurezza e accessibilità per gli utenti più vulnerabili, promuovendo una reale condivisione dello spazio stradale.

### CONDIVISIONE SPAZIALE

*Modifica della percezione e dell'uso della strada da spazio conteso a spazio condiviso.*

**Obiettivo** • Riconfigurare le strade per accogliere diverse forme di mobilità, aumentando la sicurezza e l'inclusività.

### MAPPATURA E MANUTENZIONE URBANA

*Analisi sistematica delle infrastrutture pedonali esistenti per determinarne lo stato e le necessità.*

**Obiettivo** • Mantenere e migliorare le infrastrutture, come marciapiedi e percorsi pedonali, per assicurare un'alta qualità di manutenzione e sicurezza.

### SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

*Identificazione e rimozione di ostacoli fisici che impediscono la libera circolazione delle persone.*

**Obiettivo** • Creare un ambiente urbano completamente accessibile, promuovendo l'inclusività per tutti e tutte, indipendentemente dalle abilità fisiche o cognitive.

### PIANI E PROGRAMMI DI ACCESSIBILITÀ URBANA

*Strategie pianificate per migliorare l'accesso ai servizi pubblici e privati di interesse collettivo.*

**Obiettivo** • Assicurare che ogni cittadino, residente o turista, possa muoversi liberamente e in sicurezza all'interno dell'ambiente urbano.

### CITTÀ A MISURA D'UOMO

*Concezione di una città accessibile a tutti, dai bambini agli anziani, facilitando movimenti naturali e sicuri.*

**Obiettivo** • Implementare il concetto di città a misura d'uomo, dove le necessità quotidiane sono accessibili entro 15 minuti di cammino.

### PROMOZIONE DELLA CICLABILITÀ

*Integrazione della bicicletta come mezzo di trasporto primario nella pianificazione urbana.*

**Obiettivo** • Estendere e migliorare le reti ciclabili per supportare sia il cicloturismo sia la mobilità quotidiana, incrementando la sicurezza e l'attrattiva ciclistica.

### CONNETTIVITÀ DELLE CICLOVIE

*Sviluppo di percorsi ciclabili che collegano efficacemente diversi punti della città e oltre.*

**Obiettivo** • Creare una rete ciclabile coesa che faciliti gli spostamenti lunghi e corti, promuovendo una mobilità sostenibile e inclusiva.

### INCREMENTO DEL CICLOTURISMO

*Valorizzazione del cicloturismo come leva per il turismo sostenibile e l'economia locale.*

**Obiettivo** • Sviluppare itinerari cicloturistici che attraggano visitatori e stimolino l'economia locale, anche nei periodi di bassa stagione.

### INTEGRAZIONE DEL WAYFINDING

*Implementazione di sistemi di segnaletica che facilitino l'orientamento urbano per pedoni e ciclisti.*

**Obiettivo** • Migliorare la navigabilità della città, riducendo il tempo di percorrenza e aumentando la sicurezza dei percorsi designati.

## .3 | STRATEGIE EMERGENTI

### Possibili strategie per la SOSTA MULTIFUNZIONE

**Obiettivo strategico** • *Ridurre l'impronta dell'auto in città, migliorando la qualità visiva e funzionale degli spazi urbani e promuovendo un ambiente più vivibile e flessibile.*

**Linee di Indirizzo**

- Implementazione di parcheggi modulabili: sviluppare soluzioni di parcheggio che possano essere facilmente convertite in spazi verdi o aree sociali, utilizzando strutture temporanee e rimovibili come parcheggi a torre e sistemi meccanizzati.
- Utilizzo di tecnologia e sensori: introdurre sistemi intelligenti per la gestione della sosta, che ottimizzino l'uso degli spazi in base alla domanda reale, riducendo gli spazi vuoti e adattando le aree di sosta alle necessità di momento.
- Politiche di sosta flessibili: promuovere regolamenti che favoriscano l'uso condiviso e temporaneo dei parcheggi, permettendo una più facile trasformazione e adattamento degli spazi urbani secondo le necessità della comunità e degli eventi cittadini.

### Possibili strategie per il TRASPORTO AGILE

**Obiettivo strategico** • *Ottimizzare l'integrazione spazio-temporale delle attività quotidiane con le esigenze di mobilità, adottando tecnologie innovative e approcci olistici.*

**Linee di indirizzo**

- Mobilità personalizzata e flessibile: creare servizi di trasporto pubblico configurabili, come autobus a chiamata e soluzioni di mobilità integrata (maas - mobility as a service), che rispondano in tempo reale alle esigenze degli utenti.
- Sviluppo di infrastrutture intelligenti: investire in infrastrutture di trasporto intelligenti che possano adattarsi ai vari flussi di traffico e alle esigenze di mobilità, utilizzando dati e analisi per migliorare l'efficienza.
- Promozione della multimodalità: incoraggiare l'uso di diverse forme di trasporto all'interno di un unico viaggio, facilitando i cambi rapidi tra modi e riducendo i tempi di attesa attraverso sistemi coordinati e ben collegati.

### Possibili strategie per l'ABILITÀ URBANA

**Obiettivo strategico** • *Creare un ambiente urbano accessibile e sicuro per tutti, migliorando le infrastrutture per pedoni e ciclisti e eliminando le barriere architettoniche.*

**Linee di indirizzo**

- Espansione e manutenzione delle infrastrutture pedonali e ciclabili: continuare a sviluppare e mantenere una rete estesa di marciapiedi, piste ciclabili e percorsi pedonali che siano sicuri e accessibili, assicurando connettività e coerenza attraverso l'urbanistica.
- Eliminazione delle barriere architettoniche: implementare un piano sistematico di revisione e modifica delle strutture urbane esistenti per garantire la totale eliminazione delle barriere, rendendo ogni spazio pubblico accessibile a individui con diverse capacità.
- Educazione e coinvolgimento della comunità: promuovere programmi di sensibilizzazione e inclusione attiva dei cittadini nella pianificazione urbana, facendo leva su iniziative, come il piedibus o bicibus, per accrescere la consapevolezza e il coinvolgimento nelle questioni di mobilità urbana e sicurezza stradale.

## **.3 | COMPENDIO DIALOGICO**

### **La mobilità è questione di cultura**

La mobilità sostenibile è profondamente legata alla cultura della società in cui viene implementata. Promuovere una cultura della mobilità significa educare cittadini e cittadine sui benefici ambientali, economici e sociali delle pratiche sostenibili. È indispensabile che le politiche di mobilità siano accompagnate da campagne di sensibilizzazione che incoraggino comportamenti responsabili e consapevoli.

### **Strategie di mobilità e cambiamenti climatici**

Le strategie di mobilità sostenibile giocano un ruolo decisivo nella lotta ai cambiamenti climatici. Ridurre le emissioni di gas serra attraverso l'adozione di mezzi di trasporto ecologici è basilare per affrontare le sfide ambientali attuali. È urgente che le città adottino e sviluppino tempestivamente piani di mobilità che riducano l'impatto ambientale e contribuiscano a un futuro più sostenibile.

### **Collaborazione pubblico-privato**

Il successo delle iniziative di mobilità sostenibile dipende da una buona organizzazione e dalla collaborazione tra enti pubblici e privati. Il Comune può agire come regista e facilitatore di una governance che coinvolga diversi attori. Esplorare forme di partenariato pubblico-privato può portare a soluzioni innovative e condivise per migliorare la mobilità urbana.

### **Paesaggio urbano gentile**

La creazione di un paesaggio urbano gentile implica la trasformazione dello spazio pubblico per renderlo più gradevole, accogliente e accessibile. Ridurre o eliminare la sosta su strada può liberare spazio per aree pedonali, piste ciclabili e spazi verdi, migliorando la qualità della vita urbana e promuovendo una mobilità più sostenibile.

### **Socialità e vita urbana sana**

La mobilità attiva favorisce la socialità e la capacità di vivere la città in modo attivo. Spazi pubblici accessibili e ben progettati incoraggiano l'interazione sociale e contribuiscono a creare comunità più coese e vivaci. Un ambiente urbano esteticamente gradevole stimola i cittadini a trascorrere più tempo all'aperto, camminando o pedalando, e a partecipare attivamente alla vita della città. Integrare spazi verdi con percorsi pedonali e ciclabili concorre alla promozione di uno stile di vita sano, migliorando la salute della comunità.

### **Prossimità e ultimo miglio**

Il concetto di prossimità è fondamentale per una mobilità efficace. Garantire che i cittadini possano accedere facilmente ai mezzi pubblici è essenziale per un sistema di trasporto equo. Migliorare le connessioni dell'ultimo miglio può ridurre le barriere all'accesso e incentivare l'uso del trasporto pubblico.

### **Vivibilità delle fermate degli autobus**

Le fermate degli autobus devono essere progettate per offrire comfort e sicurezza agli utenti. Migliorare la vivibilità di questi spazi può rendere l'attesa più piacevole e incentivare l'uso del trasporto pubblico. Un aspetto importante di questa vivibilità è il comfort visivo e termico, che può trasformare le fermate in veri e propri punti di riferimento urbani. Fra gli spunti: illuminazione adeguata, materiali trasparenti come vetro o policarbonato per aumentare la luminosità naturale, e design ergonomico con panchine comode e segnaletica chiara, tettoie ampie e pareti laterali per proteggere dalle intemperie, materiali isolanti per mantenere una temperatura confortevole e vegetazione per migliorare il microclima locale.

## **Equità nella mobilità**

L'equità nella mobilità richiede attenzione alle esigenze di tutte le categorie di utenti. Ad esempio, la riduzione del servizio di autobus dopo la fine delle lezioni scolastiche può rappresentare un problema per chi non è studente. È importante garantire un servizio di trasporto pubblico equo e accessibile a tutti.

## **Pedonalità e ciclabilità**

Promuovere la pedonalità e la ciclabilità su larga scala è essenziale per ridurre la dipendenza dai veicoli a motore. Le città devono pianificare infrastrutture che favoriscano gli spostamenti a piedi e in bicicletta, rendendo questi mezzi di trasporto sicuri e convenienti per tutti.

## **Parcheggio per biciclette**

Rendere il parcheggio delle biciclette un'infrastruttura visibile e ben progettata è essenziale per promuovere l'uso della bicicletta. Spazi sicuri e accessibili per il parcheggio delle biciclette incoraggiano i cittadini a scegliere questo mezzo di trasporto ecologico. Tuttavia, i parcheggi per biciclette non devono essere considerati semplici depositi per i mezzi, ma possono e devono essere integrati nel design della città pubblica. Incorporare i parcheggi per biciclette nel tessuto urbano in modo estetico e funzionale può contribuire a migliorare l'attrattiva degli spazi pubblici. Strutture ben progettate possono diventare elementi distintivi del paesaggio urbano, arricchendo l'esperienza visiva e funzionale della città.

## **Parcheggi intermodali**

Per il successo dei parcheggi intermodali situati fuori città, è necessario regolamentare la sosta all'interno dei centri urbani. Queste strutture possono ridurre il traffico cittadino e promuovere l'uso del trasporto pubblico, se supportate da politiche di sosta adeguate.

## **Zone a 30 km/h**

L'introduzione di zone a 30 km/h, come lungo la vecchia via Flaminia, può migliorare la sicurezza stradale e ridurre l'inquinamento acustico. Queste aree favoriscono una mobilità più sostenibile e sicura, incoraggiando l'uso di mezzi di trasporto alternativi.

---

## **PARTECIPANTI**

n.16: componenti del Tavolo di Negoziazione e del Comitato di Garanzia.

