



Comune di
RICCIONE



Con il contributo della Legge regionale 15/2018

RI.T.MO > Riccione in Transizione verso una MOBilità sostenibile

Tavolo di Negoziazione

1° seduta – 20.03.2024

Modalità Ibrida

Ordine del giorno

1. Memorandum di progetto
2. Funzione del Tavolo di negoziazione
3. Istituzione del Comitato di garanzia
4. Riflessioni condivise sulle questioni in gioco

NOTA > Il registro delle presenze è conservato presso il Settore Governo sostenibile del Territorio - Urbanistica - Edilizia Privata - Ambiente

#1 • MEMORANDUM DI PROGETTO

Il progetto partecipativo RI.T.MO 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 per la **mobilità sostenibile** da integrare nel nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile: lo scopo è elaborare una proposta valida e radicata nella quotidianità di Riccione, che promuova un equilibrio ottimale fra **sviluppo turistico, attrattività urbana e qualità della vita**. I risultati attesi sono la condivisione con la comunità di **PROPOSTE DI INDIRIZZO** e **CONDIZIONI DI INTERVENTO** (strategia) per:

- migliorare l'accessibilità per tutti e tutte, senza distinzioni;
- migliorare la qualità della vita e aumentare l'attrattività del territorio;
- ridurre le emissioni di CO2 e i consumi di energia, migliorando la qualità dell'aria;
- incrementare i livelli di sicurezza stradale e salute pubblica;
- rispondere a principi di redditività economica, equità sociale e qualità ambientale.

Il percorso richiede un'adesione attiva di soggetti organizzati e non, chiamati a mettere in gioco la propria disponibilità al cambiamento per favorire una mobilità attiva ed ecologica. **Le modalità di coinvolgimento sono diversificate**: questionari, educational tour, talk formativi, laboratori di "design thinking" e focus group di approfondimento. Il periodo di sviluppo del percorso va da marzo 2024 a novembre 2024 (8 mesi).

Dall'impegno partecipativo ci si attende un impatto profondo e trasformativo: **una città più connessa e accessibile, un habitat urbano rigenerato con spazi pubblici vivibili e una nuova sinergia tra abitanti e ambiente**.

RI.T.MO è promosso dall'Amministrazione comunale e realizzato grazie al contributo della Regione Emilia Romagna Bando Partecipazione LR 15/2018 – ed. 2023

FUNZIONE DEL TAVOLO DI NEGOZIAZIONE

Il Tavolo di negoziazione è lo **strumento di governance del processo** con la responsabilità di accompagnare lo sviluppo sia del confronto pubblico (condivisione delle strategie per il PUMS) che della sperimentazione pratica (attuazione dei progetti pilota), stimolando il coinvolgimento di tutte le rappresentanze.

Nelle prime sedute operative il Tavolo di Negoziazione definisce il calendario delle attività, affina le regole della partecipazione (linee guida), istituisce il Comitato di Garanzia, individua le modalità di ingaggio delle fasce più difficili (stranieri, persone con disabilità, giovani). Nelle sedute successive il Tavolo di Negoziazione accompagna gli step della sperimentazione, co-organizzando gli incontri itineranti e i momenti di co-ideazione. Una o più sedute avranno dei momenti “pubblici”, con lo sviluppo di attività formative di comunità. **Nell’ultima seduta il Tavolo di Negoziazione condivide il Documento di proposta partecipata contenente le strategie per il PUMS.**

La **composizione** del Tavolo di negoziazione è la seguente

- 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

ISTITUZIONE DEL COMITATO DI GARANZIA

Il Comitato di Garanzia svolge il ruolo di **supervisione del corretto svolgimento delle attività di coinvolgimento della comunità** – abitanti stabili e temporanei, visitatori e turisti, gruppi di interesse organizzati e soggetti esperti – nella formulazione di strategie efficaci per la mobilità sostenibile, che saranno integrate nel nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile in corso di redazione.

Le responsabilità del Comitato comprendono:

- controllo procedurale del processo partecipativo,
- garanzia dell'imparzialità e dell'oggettività nelle varie fasi,
- stimolo allo sviluppo e maturazione del confronto,
- valutazione e monitoraggio dei risultati raggiunti.

La **composizione** del Comitato di Garanzia è la seguente

- 1 o 2 rappresentanti di **Art-Er** (realtà attiva nella promozione della transizione ecologica)
- 1 o 2 rappresentanti dell'**Università di Bologna** (Dip. di Architettura di Ravenna)
- 1 o 2 rappresentanti del **Liceo “Volta Fellini”** (orientamento Scientifico-Artistico)
- 1 o 2 rappresentanti del **Comune di Rimini** (expertise in mobilità sostenibile)

RIFLESSIONI CONDIVISE SULLE QUESTIONI IN GIOCO

Impatto socio-economico

La mobilità sostenibile, intesa come strategia ecosistemica, si propone di elevare sia la vivibilità urbana sia l'esperienza turistica a Riccione, fungendo da leva per l'economia locale senza sacrificarne la qualità di vita. L'approccio prevede la creazione di un tessuto urbano interconnesso, dove trasporti ecologici, infrastrutture pubbliche e servizi si integrano armoniosamente, favorendo l'accessibilità e la partecipazione comunitaria. In questo quadro, l'ambizione per Riccione è di sviluppare **soluzioni di mobilità che siano durevoli e che arricchiscano l'esperienza quotidiana dei residenti e dei visitatori, rafforzando contestualmente l'economia e la coesione sociale.**

Infrastrutture e connessioni

Le infrastrutture, come **ciclabili, ciclovie, linee di trasporto pubblico e parcheggi scambiatori** sono possibili cardini di una fattiva strategia di mobilità sostenibile.

- **Ciclabili come rete:** piste e percorsi dovrebbero non solo essere tracciati di congiunzione fra punti diversi della città, ma anche offrire un'esperienza funzionale di connessione, di scoperta, di informazione, di panoramicità (le ciclabili sono da valorizzare anche come infrastruttura narrativa del territorio).
- **Ciclovie promozionali:** elemento chiave per il turismo green è il completamento della Ciclovía Adriatica, integrata nella rete ciclabile nazionale e parte dell'EuroVelo e capace di valorizzare il potenziale della costa come percorso attivo.
- **Trasporto pubblico integrato:** il Metromare è già un buon servizio, ma da raccordare meglio con i diversi quartieri o le aree più lontane dl centro; da sviluppare dunque un'offerta capillare di TPL (da solo il Metromare non soddisfa la richiesta di mobilità con mezzo pubblico). Da considerare lo scambio con quanti più mezzi possibili
- **Parcheggi scambiatori:** da sviluppare considerando uno scambio "olistico", con tutti i mezzi "alternativi" possibili (mobilità pubblica, mobilità elettrica, micro-mobilità elettrica).

Cultura sostenibile e spazio urbano

Ridurre il traffico privato non è solo un obiettivo ambientale ma anche sociale e culturale. È essenziale esplorare le disponibilità al cambiamento e identificare gli ostacoli culturali e strutturali. La comunicazione del cambiamento deve essere incisiva, per stimolare un atteggiamento proattivo verso nuove abitudini di mobilità.

Una riflessione critica è stata dedicata alle **piazze usate attualmente come parcheggi**, sollevando il quesito sulla necessità di ridefinire questi spazi per favorire la vita collettiva piuttosto che il parcheggio di veicoli. Per incentivare la mobilità attiva, è necessario garantire la sicurezza urbana di chi si muove a piedi o in bici; in quest'ottica risultano fondamentali i presidi socio culturali che garantiscono presenza e vivacità anche nelle ore serali.

Approccio per nodi e per ambiti

Per articolare efficacemente la strategia di mobilità a Riccione, è fondamentale adottare un **approccio bilivello** che affronti sia i **nodi critici**, come la stazione ferroviaria e gli incroci problematici, sia gli **ambiti sistemici**, come il lungomare. L'obiettivo è innescare cambiamenti introducendo soluzioni inedite per risolvere dapprima questioni già problematiche, perfezionando la possibile sinergia fra differenti modalità di trasporto (multi-funzionalità) e l'ambiente costruito che esse servono (multi-qualità).

Temi sfidanti

In chiusura del primo incontro pubblico, emergono sfide e interrogativi centrali per sviluppare il confronto:

CAMBIAMENTO CULTURALE

In quali modi possiamo coinvolgere la comunità per promuovere un cambiamento sostenibile e culturalmente radicato?

IMPATTO SOCIO-ECONOMICO

Come possiamo assicurare che la mobilità sostenibile non solo coesista, ma potenzi il turismo, contribuendo in maniera significativa allo sviluppo socio-economico della città?

ECOSISTEMI URBANI

Quali aspetti dell'attuale sistema di mobilità servano efficacemente la comunità e quali richiedano una riprogettazione o miglioramento?

Quali strategie concrete, Riccione è già pronta ad adottare per integrare la mobilità in ecosistemi urbani che equilibrino la vivibilità quotidiana e l'attrattività turistica?

ESPERIENZA "BIKEABILITY"

In che modo possiamo trasformare le piste e i percorsi ciclabili in veri e propri itinerari esperienziali, che offrano connessione, informazione e piacere estetico, invogliando a scoprire Riccione sotto nuove prospettive?

ESPERIENZA "WALKABILITY"

Quali iniziative possiamo implementare per rendere le passeggiate in città non solo sicure, ma anche piacevoli e stimolanti?

Come possiamo sfruttare al meglio la presenza e la vivacità dei centri socio-culturali per attivare le strade anche nelle ore serali, incentivando gli spostamenti a piedi come esperienza valorizzante del tessuto urbano?

BIKEABILITY & WALKABILITY

La sostenibilità urbana richiede lo sviluppo di specifiche capacità che rendano le città più vivibili e meno dipendenti dai veicoli motorizzati.

Due delle competenze fondamentali in questo contesto sono la "bikeability" e la "walkability":

- la bikeability si riferisce alla misura in cui un ambiente urbano supporta e incoraggia l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano; elementi chiave per la bikeability includono la presenza di infrastrutture sicure e accessibili (piste, percorsi, parcheggi per biciclette), la promozione di politiche urbane che favoriscano i ciclisti rispetto al traffico automobilistico, le intersezioni sicure, etc.;
- la walkability indica la facilità con cui gli abitanti (stabili e temporanei) di una città possono muoversi a piedi in modo sicuro, confortevole e conveniente; elementi chiave per la walkability includono la densità abitativa, la vicinanza dei presidi socio-culturali, la qualità dei marciapiedi e delle aree pedonali, e la riduzione degli ostacoli per i pedoni, etc.