

# i laboratori del Piano

## la mobilità nei territori interni

quarto incontro di co-progettazione  
report, 7 luglio 2022



Provincia di Rimini

**ptav** PIANO  
TERRITORIALE  
D'AREA VASTA

**riminiverso** : TERRE DI CULTURA,  
ACCOGLIENZA, CITTÀ,  
RESILIENZA.

# IL GRUPPO DI LAVORO DEL PTAV

## PROVINCIA DI RIMINI

**Riziero Santi**, presidente  
**Fabrizio Piccioni**, consigliere provinciale delegato  
**Luca Uguccioni**, segretario generale  
**Roberta Laghi**, responsabile dell'Ufficio di Piano

## GRUPPO DI LAVORO DEL PIANO TERRITORIALE DI AREA VASTA

**Ufficio di Piano**  
**Roberta Laghi**  
**Giancarlo Pasi**  
**Massimo Filippini**  
**Paolo Setti**  
**Alessandra Rossini**

**Garante della Partecipazione**  
**Alessandra Rossini**

collaborazione di  
**Ufficio Statistica**  
**Cristiano Attili**

**Ufficio Sistemi Informativi**  
**Stefano Masini**

## COORDINAMENTO SCIENTIFICO

**UNIVERSITÀ IUAV DI VENEZIA**  
**Dipartimento di Culture del Progetto**

coordinatore  
**Francesco Musco**

ricercatori responsabili di progetto  
**Giulia Lucertini**  
**Denis Maragno**  
**Filippo Magni**

collaboratori  
**Federica Gerla**  
**Laura Ferretto**  
**Gianmarco Di Giustino**  
**Katia Federico**  
**Elena Ferraioli**  
**Giorgia Businaro**  
**Nicola Romanato**  
**Matteo Rossetti**  
**Alberto Bonora**  
**Gianfranco Pozzer**  
**Alessandra Longo**

## CONTRIBUTI SPECIALISTICI

**Mobilità**  
**META srl**  
**Andrea Debernardi**  
**Ilario Abate Daga**  
**Silvia Ornaghi**  
**Francesca Traina Melega**  
**Chiara Taiariol**  
**Arianna Travaglini**

**Aspetti giuridici**  
**Giuseppe Piperata**  
**Gabriele Torelli**

**Sistema Informativo Territoriale**  
**Massimo Tofanelli**

collaborazione della  
**REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

**Direzione Generale**  
**Cura del Territorio e dell'Ambiente**  
**Settore difesa del territorio – Area geologia, suoli e sismica**

**Dissesto idrogeologico**  
**Marco Pizziolo**  
collaboratore  
**Mauro Generali**

**Pericolosità sismica**  
**Luca Martelli**

**Cartografia digitale**  
**Alberto Martini**

**Geologia di sottosuolo**  
**Paolo Severi**

**Risorse idriche**  
**Maria Teresa De Nardo**

## PARTECIPAZIONE E COMUNICAZIONE

coordinatrice  
**Elena Farnè**

segreteria tecnica  
**Elisa Giagnolini**

sito web  
**Stefano Fabbri**  
**Elena Farnè**

**FOTOGRAFIA E IDENTITÀ VISIVA**  
**Emilia Strada**

## LABORATORI DEL PTAV

**coordinamento laboratori**  
**Elena Farnè**  
**Roberta Laghi**  
**Alessandra Rossini**

### Tavolo 1

partecipanti  
**Emanuela Chinaglia**  
**Oscar Favetta Boattini**  
**Mauro Landi**  
**Riziero Santi**  
**Filippo Sica**

moderazione al tavolo  
**Andrea Debernardi**, META

ufficio di Piano/esperti PTAV  
**Alessandra Rossini**  
**Francesco Musco**, esperto in pianificazione e adattamento ai cambiamenti climatici, Università Iuav di Venezia

### Tavolo 2

partecipanti  
**Luca Bellini**  
**Gioacchino Di Pasqua**  
**Massimo Giorgi**  
**Caterina Nicodemo**  
**Dilvo Polidori**  
**Anna Spinaci**

moderazione al tavolo  
**Ilario Abate Daga**, META

ufficio di Piano/esperti PTAV  
**Filippo Magni**, esperto in pianificazione ambientale, Università Iuav di Venezia

### Tavolo 3

partecipanti  
**Luca Balboni**  
**Riccardo Benzi**  
**Sanzio Brunetti**  
**Veruska Montani**  
**Fabio Medici**

moderazione al tavolo  
**Elena Farnè**

ufficio di Piano/esperti PTAV  
**Roberta Laghi**  
**Gabriele Torelli**, esperto in diritto amministrativo e ambientale, Università Iuav di Venezia

**segreteria organizzativa**  
**redazione report**  
**Elisa Giagnolini**

# INDICE

## **4 I LABORATORI DEL PIANO**

introduzione agli incontri di co-progettazione

## **7 LA MOBILITÀ NEI TERRITORI INTERNI**

7 luglio 2022, Onferno di Gemmano Museo Multimediale Polifunzionale

## **8 salvaguardare, riqualificare, adeguare la rete stradale delle aree interne per massimizzare l'accessibilità tra i comuni della collina e tra la collina e la costa**

le proposte del tavolo 1

## **14 progettare, integrare e organizzare un servizio di trasporto pubblico a chiamata efficace per chi abita nei piccoli comuni di collina**

le proposte del tavolo 2

## **20 potenziare, mantenere, promuovere percorsi per la mobilità lenta in un'ottica di valorizzazione turistica delle aree interne e di rivitalizzazione dei piccoli comuni soggetti a spopolamento**

le proposte del tavolo 3

## **26 LE PAROLE DEL PIANO**

il glossario degli incontri di co-progettazione

# I LABORATORI DEL PIANO

La Provincia di Rimini ha promosso **i laboratori del Piano**, quattro incontri di co-progettazione del percorso di elaborazione del Piano Territoriale di Area Vasta della Provincia di Rimini. Dal 14 giugno al 7 luglio 2022, quattro laboratori tematici per affrontare i temi delle infrastrutture verdi e dei servizi ecosistemici nelle aree urbane e periurbane, dei servizi alla persona nei piccoli centri, della rigenerazione urbana e riuso degli edifici dismessi, della mobilità nei territori interni.

I laboratori tematici del PTAV hanno lo scopo di **ampliare il dibattito** del Piano Territoriale di Area Vasta ai tecnici, ai professionisti e alle comunità locali. I quattro laboratori si concentrano su quattro **temi strategici** per le città della costa, le aree rurali e le aree interne del Marecchia e del Conca.

Gli incontri di co-progettazione si sono svolti attraverso modalità di **interazione** e di **lavoro per gruppi**, con lo scopo di approfondire per ogni tema strumenti e misure con cui arricchire e rendere operativa la proposta di Piano e gli obiettivi di resilienza e trasformazione del territorio della provincia.

Agli incontri sono stati presenti i funzionari e gli esperti dell'Ufficio di Piano.

Hanno preso parte agli incontri funzionari pubblici dei settori urbanistica, lavori pubblici, ambiente e verde, liberi professionisti, componenti degli uffici di Piano, rappresentanti di associazioni, enti del terzo settore e cooperative di comunità, studenti, cittadini e amministratori locali.









# LA MOBILITÀ NEI TERRITORI INTERNI

**Museo Multimediale  
Polifunzionale,  
Onferno di Gemmano**

Il quarto laboratorio di co-progettazione del PTAV di Rimini si è svolto a Onferno di Gemmano presso il Museo Multimediale Polifunzionale. Il tema approfondito è stato quello della **mobilità nei territori interni**, un servizio indispensabile a supporto di chi vive le aree interne, un servizio pubblico costoso e inefficiente per i più, ma che può essere ripensato con modalità alternative di trasporto pubblico.

I partecipanti hanno lavorato in tre gruppi paralleli, affrontando tre questioni:

- **come salvaguardare, riqualificare, adeguare la rete stradale delle aree interne per massimizzare l'accessibilità tra i comuni della collina e tra la collina e la costa?**
- **come progettare, integrare e organizzare un servizio di trasporto pubblico a chiamata efficace per chi abita nei piccoli comuni di collina?**
- **come potenziare, mantenere, promuovere percorsi per la mobilità lenta in un'ottica di valorizzazione turistica delle aree interne e di rivitalizzazione dei piccoli comuni soggetti a spopolamento?**

Il laboratorio è stato organizzato secondo la metodologia della **co-progettazione**, mettendo a confronto sul tema soggetti molto diversi: esperti, tecnici e funzionari pubblici, amministratori, rappresentanti di associazionini e cittadini. Ogni gruppo è stato accompagnato dai referenti e dai facilitatori del PTAV di Rimini e gestito attraverso un **action plan model canvas**, uno strumento di lavoro finalizzato ad inquadrare valori, rischi e opportunità del tema e misure sperimentali per affrontarlo.

L'incontro ha previsto una fase iniziale in plenaria di presentazione del processo del Piano e di approfondimento delle tematiche della giornata da parte degli esperti del PTAV. I partecipanti si sono poi suddivisi in tre tavoli di lavoro in base alla tematica di proprio interesse. Nella prima parte di lavoro in gruppo i partecipanti hanno condiviso i valori, i bisogni, le opportunità e i rischi sul tema specifico. Durante la seconda parte di lavoro i gruppi hanno indagato possibili misure da sperimentare attraverso il PTAV. La terza parte di lavoro in gruppo ha previsto la compilazione del model canvas. L'incontro è terminato con una plenaria conclusiva per la restituzione dei gruppi.

**Questo report riporta gli esiti del quarto incontro di co-progettazione dei laboratori del piano.**

Per recuperare tutti i contenuti dei laboratori del Piano è possibile consultare il sito web del Piano Territoriale di Area Vasta della Provincia di Rimini (<https://ptav-rimini.it/>).

# salvaguardare e adeguare la rete stradale delle aree interne per massimizzare l'accessibilità tra i comuni della collina e tra la collina e la costa

### partecipanti

Emanuela Chinaglia  
Oscar Favetta Boattini  
Mauro Landi  
Riziero Santi  
Filippo Sica

### ufficio di Piano/ esperti PTAV

Alessandra Rossini  
Andrea Debernardi  
Francesco Musco

### Siamo interessati a riqualificare e adeguare la rete stradale esistente delle aree interne per aumentare l'accessibilità dei comuni della collina?

Il tavolo di lavoro ha posto innanzitutto l'accento sul fatto che la presenza dei servizi di base nei comuni della collina li rende più attrattivi e limiterebbe gli spostamenti dei loro abitanti. Il gruppo ha condiviso l'interesse alla riqualificazione e all'**adeguamento della rete stradale esistente** in quanto ciò permetterebbe di avere una **viabilità più sicura e adatta alle diverse esigenze di spostamento, pedonale, ciclabile, automobilistico, dei mezzi agricoli, dei mezzi pesanti e dei ciclomotori**. La rete stradale delle aree interne spesso presenta dei ponti costruiti diverse decine di anni fa, mai adeguati alla normativa sismica, sui quali, nel tempo sono stati apposti dei limiti di peso per i mezzi che li attraversano, infine, la rete stradale in queste zone è soggetta al rischio idrogeologico dovuto all'abbandono dei territori e alla mancata regimazione delle acque.

### Quali competenze o professionalità sono necessarie per mappare lo stato della rete stradale esistente?

Occorre un approccio transdisciplinare, professionalità specifiche in materia di strutture, di geologia, ambientale, urbanistica, ingegneria, etc.





**Che vantaggi vediamo nel potenziamento e nella riqualificazione della rete stradale esistente?  
Come scegliere le strade da riqualificare, con quali criteri? Quali dispositivi e interventi di  
riqualificazione servono?**

Il vantaggio nel potenziamento e nella riqualificazione della rete stradale esistente, oltre alla sicurezza, consiste nell'**agevolare un regolare scorrimento del traffico, nella riduzione dei tempi di percorrenza**, permettendo con una adeguata progettualità di superare i punti di congestione.

Per scegliere le strade da riqualificare e la rete stradale esistente da potenziare, occorre adottare il **principio della separazione**, ovvero pianificare sulla base dell'utilizzo e delle caratteristiche del territorio (zona industriale, zona residenziale, zona agricola, zone soggette a tutele ambientali) in quali strade far circolare un certo tipo di traffico (mezzi pesanti, agricoli, trasporto pubblico, autoveicoli, mobilità lenta, etc). Occorre fare una **rete gerarchica delle strade** a seconda di chi le utilizza e con quale frequenza e individuare dove far passare i mezzi che si decide di escludere. Questa pianificazione deve essere condivisa tra l'ente proprietario della strada e gli enti territoriali da questa attraversati.

La riqualificazione della rete stradale esistente passa innanzitutto attraverso la scelta della destinazione che le si vuole attribuire e la decisione di dove fare degli interventi e di dove non intervenire. Successivamente, se necessario, **si interverrà sulla segnaletica stradale**, si realizzeranno corsie preferenziali, sovrappassi, sottopassi, piste ciclabili, etc.

**Che difficoltà e quali ostacoli vediamo rispetto alla costruzione di una banca dati sullo stato della rete stradale esistente? Quali ostacoli per la pubblica amministrazione nella manutenzione della rete stradale delle aree interne?**

La costruzione della banca dati e le categorie e gli obiettivi da perseguire per i vari tipi di strade devono essere condivisi da tutti i soggetti competenti.

Un ostacolo per la pubblica amministrazione nella manutenzione della rete stradale è che **spesso la progettazione e l'arrivo dei finanziamenti non vanno di pari passo.**

## IMPEGNI TAVOLO 1 /

**Cosa può fare il PTAV per massimizzare l'accessibilità tra i comuni della collina e tra la collina e la costa?**

- 1. Individuare un luogo, o più luoghi nell'entroterra, in cui insediare i servizi di base**
  - al fine di limitare gli spostamenti dovuti alla mancanza di questi servizi;
- 2. Progettare la mobilità**, tra i luoghi in cui si concentrano i servizi e i restanti comuni delle aree interne;
- 3. Sperimentare per il trasporto pubblico l'utilizzo di navette**, mezzi con un numero di posti più adeguato alla domanda locale;
- 4. Sperimentare l'utilizzo del trasporto integrato, merci e persone**
  - al fine di aggregare più servizi che permettano il mantenimento, lo sviluppo ed il potenziamento dei trasporti;
- 5. Favorire una progettualità integrata tra mobilità, adeguamento/manutenzione o nuova costruzione delle strade**, coinvolgendo i Comuni territorialmente interessati;
- 6. Modificare la segnaletica stradale sulle strade esistenti che non possono essere percorse da mezzi pesanti.**



**Cosa possono fare i Comuni e gli Enti locali per massimizzare l'accessibilità tra i comuni della collina e tra la collina e la costa?**

- 1. Individuare gli itinerari da privilegiare per i mezzi agricoli** e condividerli tra comuni limitrofi;
- 2. Prevedere strade di attraversamento con limiti di velocità** anche fuori dal centro abitato in cui passano camion o mezzi agricoli;
- 3. Attivare processi di progettazione condivisa** con altri enti sulla viabilità e sul trasporto pubblico.

# progettare, integrare e organizzare un servizio di trasporto pubblico a chiamata efficace per chi abita nei piccoli comuni di collina

### partecipanti

Luca Bellini  
Giacchino Di Pasqua  
Massimo Giorgi  
Caterina Nicodemo  
Dilvo Polidori  
Anna Spinaci

### ufficio di Piano/ esperti PTAV

Ilario Abate Daga  
Filippo Magni  
Elisa Gaignolini

**Condividiamo l'idea che il trasporto pubblico a chiamata possa aumentare la qualità della vita dei residenti dei piccoli centri?**

**Siamo interessati a sperimentare servizi di trasporto pubblico a chiamata?**

Nel tavolo di lavoro ci si è confrontati sulla questione che riguarda il trasporto pubblico a chiamata, pensandolo a servizio degli abitanti dei piccoli comuni di collina.

Partendo dal presupposto - condiviso da tutti - che l'accesso alla mobilità e al trasporto pubblico costituiscano un diritto imprescindibile per qualsiasi cittadino e un requisito per soddisfare le necessità di tutta la popolazione, il gruppo di lavoro si è concentrato su quattro aspetti:

- la necessità di **stabilire degli accordi strutturali** per quanto riguarda il trasporto pubblico tra i grandi Comuni della costa e dell'immediato retro costa e i piccoli centri della collina;
- l'esigenza di **individuare dei centri nevralgici di interscambio** con il trasporto pubblico locale, come possono essere i Comuni di Morciano di Romagna e Coriano;
- la necessità di **potenziare le politiche pubbliche a livello locale** e in maniera integrata fra gli enti locali;
- l'esigenza di un **cambiamento nella mentalità** dei cittadini verso un'apertura all'uso del trasporto pubblico. Cambiamento che può essere agevolato offrendo un servizio funzionale per l'utenza ed efficiente (puntualità dei mezzi).

**Abbiamo le competenze dentro la pubblica amministrazione e nel mondo associativo locale per progettare, integrare e organizzare un servizio di trasporto pubblico?**  
**Quali competenze o professionalità dovremmo acquisire?**

A livello degli enti locali le competenze e le professionalità nel campo della mobilità non sono sufficienti. Si deve prevedere un'organizzazione e una programmazione del trasporto pubblico a livello di Unione di Comuni.



**Che opportunità può generare la progettazione di un servizio di trasporto pubblico a chiamata?  
Come costruire un sistema informativo per mettere in relazione domanda e offerta?**

La progettazione di un servizio di trasporto pubblico a chiamata efficiente potrebbe avere la capacità di **ripopolare i piccoli centri**, visto anche l'andamento crescente di nuovi residenti per via degli affitti a minor costo rispetto a quelli nei centri urbani della costa.

Si potrebbero prevedere dei **sistemi di mobilità misti per tipologia di trasporto**. L'opportunità è anche quella di utilizzare dei **mezzi a basso impatto ambientale** e funzionali dal punto di vista delle nuove tecnologie.



**Che difficoltà vediamo rispetto al funzionamento e al finanziamento del trasporto pubblico a chiamata? Quali ostacoli per i cittadini e quali per le pubbliche amministrazioni? Quali costi e chi dovrebbe farsene carico?**

Secondo il tavolo di lavoro il vero nodo della questione rispetto al trasporto pubblico a chiamata riguarda la **sostenibilità economica del servizio**, per i piccoli Comuni molto difficile da garantire. Anche la possibilità di fare **sinergie tra enti locali è considerata** dal gruppo **complicata**. Un ulteriore limite alla sostenibilità economica del servizio è relativo alla fruizione del servizio. Infatti, **uno dei maggiori problemi delle aree interne è lo spopolamento**. Ci si chiede quindi se ci sarà poi una domanda consistente per l'utilizzo del trasporto a chiamata. Partire direttamente dall'offerta, allo stesso tempo, può essere un rischio. Ad esempio, il trasporto a chiamata già presente sul territorio e offerto dall'Unione dei Comuni della Valconca con un volontario AUSER non è efficiente. In questo caso la prenotazione a chiamata è richiesta con 15 giorni di anticipo. Un ultimo ostacolo sollevato dal tavolo riguarda **eventuali limitazioni a livello legislativo** sui destinatari del trasporto pubblico, trasporto per fini scolastici e trasporto per fini sociali.

## IMPEGNI TAVOLO 2 /

**Cosa può fare il PTAV per progettare, integrare e organizzare un servizio di trasporto pubblico a chiamata efficace?**

- 1. Attivare una serie di azioni di sensibilizzazione.** Occorre sensibilizzare la cittadinanza sui benefici generati dall'uso del trasporto pubblico;
- 2. Rendere economicamente sostenibile il servizio di trasporto pubblico a chiamata.** Il PTAV potrebbe indirizzare le scelte sulla mobilità verso una ripartizione dei costi del trasporto pubblico su base provinciale.
- 3. Individuare un hub di raccolta e di scambio per il trasporto a chiamata**
  - al fine di ridurre al massimo il numero di scambi intermodali per gli spostamenti verso la costa.

**Cosa possono fare i Comuni e gli Enti locali per progettare, integrare e organizzare un servizio di trasporto pubblico a chiamata efficace?**

- 1. Attivare un servizio di trasporto pubblico a chiamata come prova su un piccolo comune della collina e con orari flessibili;**
- 2. Fornire dei mezzi al cittadino** perché possa offrire un servizio di car pooling o car sharing
  - al fine di creare lavoro e avere un ritorno economico;
- 3. Mappare realtà del terzo settore, cooperative e/o associazioni locali** che possano attivare servizi di trasporto condiviso (9-15 posti) di comunità;
- 4. Utilizzare la leva del turismo** per aumentare la fruizione del trasporto pubblico a chiamata;
- 5. Fare leva sul senso di comunità.**

### partecipanti

Luca Balboni  
Riccardo Benzi  
Sanzio Brunetti  
Veruska Montani  
Fabio Medici

### ufficio di Piano/ esperti PTAV

Roberta Laghi  
Elena Farné  
Gabriele Torelli

# potenziare, mantenere, promuovere percorsi per la mobilità lenta in un'ottica di valorizzazione turistica e di rivitalizzazione dei piccoli comuni

**La mobilità lenta può essere una leva per la rivitalizzazione dei piccoli comuni, ma siamo interessati a mappare i percorsi e i sentieri esistenti per riattivare in chiave turistica e sportiva i territori interni? Condividiamo l'idea che i percorsi possano migliorare l'accessibilità tra i comuni della collina e tra la collina e la costa per i cittadini come per i turisti?**

- sul territorio abbiamo (avevamo) una ricca rete di sentieri che oggi sono persi, non più tracciati; si sta laborando in tal senso ma non è abbastanza;
- dovremmo lavorare e proseguire l'idea della ciclovia del Conca, oltre che del Marecchia; le nostre aste fluviali rappresentano un patrimonio naturale e una infrastruttura eccezionale non solo per fuire della natura dei fiumi e dei corsi d'acqua e collegare i fondovalle, ma anche per collegare i paesi e i borghi sotrici e il patrimonio storico culturale che dal fondovalle sale sui versanti
- la mobilità lenta è una risorsa in ambito turistico, ma anche una infrastruttura preziosa per i residenti e le comunità locali.

**Abbiamo le competenze dentro la pubblica amministrazione e nel mondo associativo locale per mappare i percorsi? Quali competenze o professionalità dovremmo acquisire? Quali progetti già sviluppati dovremmo mettere in valore?**

- sul territorio abbiamo una rete di associaizoni che sulla rete sentieristica ha voglia di lavorare e di mettersi in goico, ma occorre pianificare risorse per la manutenzione e la cura delle reti, per la digitalizzazione e per la promozione





**Che opportunità può generare la costruzione di una banca dati di percorsi e sentieri dei territori interni? Come costruire una banca dati di soggetti locali con competenze nella promozione turistica e ambientale del territorio?**

- potremmo immaginare dei processi per attivare le “associazioni custode”, in ogni comune e territorio, garantendo risorse per la cura della rete sentieristica
- allo stesso modo potremmo immaginare percorsi per l’“agricoltore custode”, garantendo risorse per la manutenzione, la diversificazione del turismo e il sostegno dell’agricoltura
- dovremmo investire sulle ciclovie portanti e fondamentali del territorio: la ciclovia Conca e la ciclovia del Marecchia
- dovremmo investire sulle ciclovie e i sentieri minori connessi a quelli prevalenti
- dovremmo promuovere iniziative cicloturistiche in grado di far conoscere il territorio e le sue peculiarità, favorendo la gestione e la manutenzione;
- dovremmo attivare in modo sinergico e integrato le risorse sul turismo e quelle del piano di sviluppo rurale
- dovremmo attivare network e reti con gli albergatori di nuova generazione, stimolando la creazione di un patto per differenziare l’offerta turistica

**Che difficoltà e quali ostacoli vediamo rispetto alla costruzione di una banca dati riguardo alla sentieristica? Che difficoltà vediamo rispetto alla manutenzione periodica? Che difficoltà vediamo rispetto alla promozione della sentieristica?**

- assenza e carenza di connessioni
- costi di attivazione e realizzazione dei percorsi e di manutenzione nel tempo
- coesione delle amministrazioni (es. con la ciclabile del Conca è mancata)
- scarsa continuità amministrativa, su progetti che coinvolgono più amministrazioni è fondamentale

## **IMPEGNI TAVOLO 3 /**

**Cosa può fare il PTAV per potenziare, mantenere, promuovere percorsi per la mobilità lenta?**

- 1. approfondire ed esplorare le opportunità della direttiva cammini e dei cammini d'Italia**
- 2. creare e coprogettare un sistema a rete dei percorsi con il territorio**
- 3. co-progettare con le associazioni locali le reti sentieristiche**
- 4. sostenere la gestione e la manutenzione delle reti**
- 5. sviluppare app e infrastrutture digitali**



## **Cosa possono fare i Comuni e gli Enti locali per potenziare, mantenere, promuovere percorsi per la mobilità lenta?**

- 1. Progettare con la comunità la rete sentieristica**
- 2. Sviluppare le infrastrutture del fondovalle e le infrastrutture minori**
- 3. Progettare infrastrutture che possano essere utilizzate in modo combinato, nel tempo libero e per il lavoro**
- 4. Immaginare e sviluppare contratti territoriali per mantenere i percorsi cicloculturali**
- 5. Sviluppare forme di crowdfunding e raccolta fondi per sensibilizzare e ingaggiare le comunità locali**
- 6. Sviluppare sistemi misti di tipo finanziario**
- 7. Utilizzare parte dell'imposta di soggiorno per la manutenzione e la cura di queste infrastrutture costa-entroterra**

# LE PAROLE DEL PIANO

## IL GLOSSARIO DEI LABORATORI

Il glossario **le parole del Piano** che accompagna i laboratori è un insieme di parole che esplicita temi e contenuti chiave di un approccio innovativo alla pianificazione territoriale e urbanistica.

Le parole che hanno accompagnato gli incontri di co-progettazione riguardano i temi strategici della nuova pianificazione territoriale di area vasta e, in particolare, le politiche per:

- **una mitigazione e un adattamento ai cambiamenti climatici;**
- **una mobilità condivisa e sostenibile;**
- **una rigenerazione urbana legata a economie di prossimità e a processi di innovazione sociale.**

Le parole selezionate sono state di supporto ai partecipanti per il lavoro ai tavoli di co-progettazione.

## LE PAROLE DEL QUARTO LABORATORIO

Per il quarto laboratorio **la mobilità nei territori interni** sono state significative le seguenti parole:

- **accessibilità**
- **cooperative di comunità**
- **innesco, innescare un processo**
- **mobilità condivisa**
- **mobilità dolce**
- **trasporto a chiamata**

Se ne riporta di seguito una breve descrizione.

## ACCESSIBILITÀ

Indica la capacità di raggiungere un luogo. Dal punto di vista della mobilità si intende la facilità di raggiungere le destinazioni. Le persone che si trovano in luoghi più accessibili saranno in grado di raggiungere attività e destinazioni più velocemente di quelle in luoghi inaccessibili. In un determinato periodo di tempo, chi si trova in luoghi inaccessibili sarà in grado di raggiungere una quantità inferiore di posizioni.

L'accessibilità può determinare opportunità, ma anche marginalità.

L'obiettivo è di garantire l'accessibilità di tutti i cittadini senza differenze di genere, età e reddito..

**fonte:** parola a cura di Andrea Debernardi e Ilario Abate Daga, META. 2022.

## COOPERATIVE DI COMUNITÀ

Le cooperative di comunità sono forme di impresa cooperativa che sviluppano la loro funzione sociale a favore dell'intera comunità della quale si riconoscono parte attiva e corresponsabile.

Le cooperative di comunità aggiungono ai tradizionali caratteri mutualistici (democrazia interna, paritarietà dei soci, non speculatività, porta aperta a nuovi soci) altri impegni che riguardano lo sviluppo territoriale delle aree solitamente più socialmente e/o economicamente vulnerabili e la risposta ai bisogni collettivi che il sistema pubblico non riesce a soddisfare. È una forma di impresa che propone una serie di innovazioni in materia culturale, sociale ed economica volte a ripristinare condizioni di valorizzazione delle risorse presenti inutilizzate per una loro trasformazione innovativa in valori di reddito, lavoro e socialità.

**fonti:** estratto da *Il glossario della rigenerazione urbana e territoriale*. Parola a cura di Giovanni Teneggi, Confcooperative. Pubblicazione a cura di Legacoop Emilia-Romagna. 2021.

## INNESCO, INNESCARE UN PROCESSO

I progetti di innesco sono azioni e interventi di un processo di rigenerazione urbana che creano valore, che apportano innovazione e sperimentazione, che attivano (o riattivano) la comunità, le amministrazioni, le imprese di un territorio.

I valori generati da un progetto di innesco sono di due tipi:

- materiali, quando incidono sulle aree e i beni da trasformare, ovvero quando migliorano lo stato fisico dei luoghi;
- immateriali, quando generano fiducia, ingaggio, senso di comunità tra i soggetti coinvolti nel processo.

I progetti di innesco sono tali se agiscono su entrambe queste dimensioni, e devono essere capitalizzati tramite adeguati strumenti attuativi e fasi incrementali affinché non si disperdano i valori generati. Sono tipici strumenti attuativi quelli di monitoraggio, ma anche quelli di governance e di ricerca fondi in grado di garantire un futuro al processo e alla comunità che l'ha attivato.

**fonte:** estratto da *La rigenerazione urbana come pratica di sviluppo*. Carte da gioco. Laboratorio AUDIS, 2017. A cura di Paola Capriotti, Marina Dragotto, Elena Farnè, Roberto Malvezzi.

## MOBILITÀ CONDIVISA

Il tema dell'economia condivisa ha avuto un notevole successo negli ultimi anni, soprattutto grazie all'evoluzione tecnologica. Anche nel caso dei trasporti si è sviluppato un nuovo sistema che trova il suo punto innovativo nella condivisione dei mezzi per spostarsi da un luogo ad un altro. Si tratta di un fenomeno inizialmente urbano, attraverso la condivisione di mezzi per la mobilità dolce (biciclette, monopattini, etc.), per poi svilupparsi sull'intero contesto territoriale anche grazie alla condivisione delle auto.

Nella maggior parte dei casi si tratta di un noleggio a tempo con bassi costi per i primi minuti e con la possibilità di lasciare il mezzo in qualsiasi punto della città.

In termini di condivisione dell'auto si sono consolidate due modalità prevalenti:

- il *carsharing*, inteso come noleggio dell'intero mezzo che resta a disposizione dei vari conducenti per un determinato tempo;
- il *carpooling* in cui la condivisione del viaggio avviene come passeggero condividendone i costi.

**fonte:** parola a cura di Andrea Debernardi e Ilario Abate Daga, META. 2022.

## MOBILITÀ DOLCE

Per mobilità dolce si intendono tutti gli spostamenti che avvengono a piedi e con mezzi non motorizzati come la bicicletta, azzerando così le emissioni inquinanti.

Si tratta di una mobilità diffusa prevalentemente in ambiti urbani e per distanze brevi che negli ultimi anni ha avuto un notevole sviluppo anche grazie agli interventi di messa in sicurezza attraverso isole pedonali e piste ciclabili.

Fuori dai contesti urbani si configura spesso come mobilità outdoor e turistica, per viaggiare in modo lento e per raggiungere mete turistiche spesso non altrimenti raggiungibili.

**fonte:** parola a cura di Andrea Debernardi e Ilario Abate Daga, META. 2022.

## TRASPORTO A CHIAMATA

Nell'ambito della programmazione del sistema dei trasporti pubblici extraurbani ci si pone spesso il tema delle cosiddette aree "a domanda debole" dove istituire sistemi innovativi al fine di ottimizzare i km percorsi.

Tra questi un sistema che ha avuto alcune buone pratiche è il trasporto a chiamata.

Si tratta di mezzi pensati per effettuare spostamenti personalizzati in base alle richieste degli utenti (con origine e destinazione definite al bisogno), portando un certo numero di utenti per volta e gestendo la concatenazione dei percorsi con un certo livello di flessibilità per riuscire a soddisfare tutte le richieste. Spesso si sono messi in campo sistemi misti, andando a favorire il cadenzamento sui sistemi di linea, così da favorire maggiori distanze.

Il modello maggiormente diffuso prevede una prenotazione del mezzo con qualche giorno di anticipo attraverso un centro prenotazioni unificato; ciò permette di ottimizzare le corse, senza incorrere in una sovrapposizione con i servizi privati ed individuali.

**fonte:** parola a cura di Andrea Debernardi e Ilario Abate Daga, META. 2022.







# i laboratori del Piano



**iscriviti alla newsletter**

<https://ptav.areavasta-rn.it/newsletter/>



**scrivici**

[ptav@provincia.rimini.it](mailto:ptav@provincia.rimini.it)



**rimani aggiornato**

[www.ptav-rimini.it](http://www.ptav-rimini.it)



**seguici**

[riminiverso:](#)