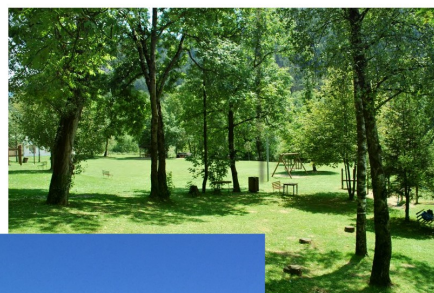




CITTA' DI SANTARCANGELO DI ROMAGNA  
(Provincia di Rimini)



STRATEGIA DI RIGENERAZIONE URBANA

# **SANTARCANGELO MOVING ON!**

mobilità, turismo e socialità

Progettisti: Arch. Patrizia Fiannaca e Geom. Sara Ruggiero

## **Analisi Urbana e Quadro Diagnostico**

La strategia di rigenerazione urbana “**Santarcangelo Moving On! - mobilità, turismo e socialità**” si pone l'obiettivo di riqualificare la stazione ferroviaria di Piazzale Esperanto e le aree ad essa limitrofe di viale Giuseppe Mazzini, via Alcide De Gasperi e via Pasquale Tosi, al fine di ricucire tale zona, frequentata esclusivamente per motivi di pendolarismo, al contesto urbano circostante, assegnandole un ruolo importante per l'avvio della Rete dell'Ecomobility ed identificandola come nuovo luogo di incontro e di svago per la collettività.

### **Descrizione dell'area**

L'area si presenta oggi priva di importanti elementi distintivi, in grado di identificare l'ambiente e le sue funzioni.

Sul fronte strada, la stazione ferroviaria viene identificata sul fabbricato principale solamente dall'insegna recante la scritta “Stazione FS”, mentre la struttura risulta priva di segnaletica di indicazione dei relativi servizi: sala d'attesa, biglietteria automatica, WC, tabelle orarie delle partenze ed arrivi dei treni.

Il fronte strada della stazione è inoltre deturpato dall'arredo fatiscente del bar sito all'interno del principale fabbricato ferroviario, costituito da una tenda parasole in pessimo stato di conservazione, e da sedute e fioriere non curate, disposte sull'adiacente marciapiede, che impediscono inoltre il passaggio dei disabili motori.

All'interno dell'area della stazione, il fabbricato principale, costruito nella prima metà del secolo scorso, di colore marrone chiaro con modanature beige ed impreziosito da una raffinata tettoia in ferro in stile liberty, viene visivamente disturbato dagli elementi a servizio della stazione, che sono stati installati negli ultimi anni dalle Ferrovie dello Stato: l'ampliamento della tettoia con un'anonima struttura in ferro, la scelta del colore azzurro per la ringhiera e l'ascensore, e il posizionamento di alcune sedute lungo le banchine in forte contrasto con lo stile del fabbricato.

Nonostante la stazione sia dotata di bagni pubblici in perfetto stato di funzionamento e decoro, non vi è alcuna indicazione della loro presenza. I monitor che riportano gli arrivi e le partenze dei treni e dei relativi binari, così come le obliterate dei biglietti sono collocati solamente sulla banchina del binario 1, mentre tutte le fermate dei treni passeggeri avvengono lungo i binari 2 e 3, che risultano privi di tali servizi. Tutto ciò provoca un disagio e un disservizio per l'utente.

Alla luce di quanto descritto, al passeggero, in transito o in breve sosta per la stazione, rimane impressa una visione degradata e disarmonica della città, che contrasta fortemente con il splendido panorama dell'antico borgo medievale arroccato sul Monte Giove e sormontato dal Campanone, che invece cattura la sua vista appena si è in prossimità di Santarcangelo di Romagna.

Il piazzale antistante la stazione ferroviaria, denominato “Esperanto”, è adibito principalmente a parcheggio delle auto ed è privo sia di posti-moto che delle necessarie attrezzature per il ricovero delle tante biciclette utilizzate dai pendolari, i quali trovano rimedio incastrando la ruota davanti delle biciclette fra gli interstizi del muro di recinzione che delimita il piazzale dalla stazione. La sosta regolamentata a tempo delle auto non viene rispettata e pertanto non avviene il necessario ricambio dei veicoli.

La restante area del piazzale viene utilizzata per le fermate degli autobus di linea. Detta area è comunque priva della necessaria regolamentazione del traffico provocato dai veicoli di chi accompagna o va a prendere gli utenti del trasporto pubblico. Pertanto negli orari di partenza e di arrivo sia degli autobus che dei treni utilizzati dagli studenti, il piazzale viene invaso da un parcheggio selvaggio, che crea una grave situazione di pericolo per gli utenti dell'area.

Infine le due aree verdi, antistanti Piazzale Esperanto, che si sviluppano lungo viale Giuseppe Mazzini e su via Alcide De Gasperi su un lato e su via Pasquale Tosi dall'altro, si presentano spoglie e prive di un arredo urbano e di piante in grado di qualificarle come giardini pubblici e creare un ingresso importante e decoroso alla città.

L'ampiezza e l'assenza di alberature al centro dell'area verde di via De Gasperi ha fatto sì che l'area fosse sempre utilizzata dai ragazzi per partite di calcio a 5, al punto che gli stessi cittadini hanno provveduto ad installare due porte di calcetto.

L'area verde di via Pasquale Tosi è caratterizzata semplicemente dalla presenza di una piccola pavimentazione centrale e di alcune panchine, che vengono spesso utilizzate per legare altre bici dei pendolari.

Conseguentemente l'area in questione risulta così slegata dal resto del contesto urbano della città, in quanto non si integra con la limitrofa zona residenziale, né con il vicino polo scolastico di via Orsini, o con il viale Mazzini, che dalla stazione conduce in Piazza Ganganelli- il centro della città.

Le sopradescritte criticità vengono illustrate nella tavola "Criticità: immagine complessiva di una zona attorno alla stazione depressa e priva di attrattività".

Occorre inoltre rilevare che il sottopasso sito lungo la pista ciclopedonale del succitato viale Mazzini, realizzato per consentire il superamento del tratto della via Emilia che attraversa il centro abitato, è stretto, buio e versa in condizioni indecorose a causa delle pareti imbrattate da brutti graffiti. Questo aspetto porta i cittadini ad evitare di avvicinarsi alla zona stazione fuori dagli orari del pendolarismo.

Il complesso ferroviario e le aree ad esso limitrofe vengono così percepiti come una forte barriera antropica per la città, non solo fisicamente, ma anche ideologicamente, al punto che i santarcangiolesi si tengono a distanza dall'area e la frequentano solo per il tempo strettamente necessario per accedere al trasporto pubblico offerto.

# CRITICITA'

immagine complessiva della zona della stazione depressa e priva di attrattività



WC ed altri servizi non sono segnalati



La stazione risulta trascurata e poco invitante dai binari



I parcheggi non sono idoneamente regolamentati e risultano poco curati



Il piazzale degli autobus è privo di una corretta regolamentazione per il transito e la sosta dei veicoli



L'accesso alla stazione dal parcheggio non è sempre garantito



Le banchine non sono adeguatamente attrezzate per l'utenza



Mancanza di adeguate strutture per le bici



Gli spazi di verde pubblico sono privi di attrezzature



Disordine visivo fra i vari elementi compositivi della stazione



Ingresso poco qualificante della città arrivando dalla stazione e dall'autostrada

## **Potenzialità della Zona della Stazione e Conformità con gli Strumenti Urbanistici**

L'analisi dei servizi, delle infrastrutture esistenti e in previsione, e del tessuto urbano che circondano l'area in questione, offre la possibilità di un grande potenziamento della stazione ferroviaria e la realizzazione di idonei spazi per la collettività, in grado di aumentare il senso di sicurezza e l'attrattività della zona.

Gli strumenti urbanistici vigenti di Santarcangelo di Romagna auspicano infatti tale potenziamento della stazione e degli spazi collettivi, attraverso la seguente previsione urbanistica del complesso ferroviario:

**MOB.FS - stazione ferroviaria da potenziare;**

**MOB.FI - linea ferroviaria Bologna-Ancona**

e l'antistante parcheggio, denominato Piazzale Esperanto, **in Coll. C (p) - parcheggio pubblico di rilievo comunale.**

Le aree verdi antistanti il complesso ferroviario, site lungo viale Giuseppe Mazzini, via Alcide De Gasperi e via Pasquale Tosi, sono classificate in **COLL.C (par) - verde pubblico attrezzato, parchi urbani.**

Dalla succitata analisi emerge che:

A) La zona della stazione ferroviaria si colloca strategicamente rispetto a:

1- le importanti infrastrutture viarie, attraverso le seguenti strade comunali:

- via Pasquale Tosi, che conduce alla S.P. “Santarcangelo-Mare”, all'A14 e alla S.S. “Emilia”;
- viale Giuseppe Mazzini, che conduce alla S.S. “Emilia” e alla S.P. “Santarcangelese”;
- via Alcide De Gasperi, che conduce a via San Vito per raggiungere l'omonima frazione di Santarcangelo e Rimini;

2- la linea ferroviaria Bologna-Ancona e per la sua posizione rispetto alla stazione di Rimini, al punto di essere inserita nella previsione della linea del TRC: Rimini Centro - Rimini Fiera – Santarcangelo di Romagna;

3- il polo scolastico di via Orsini, costituito dall'Istituto Tecnico Commerciale Rino Molari e dalla Scuola Media Teresa Franchini, che vede un importante numero di studenti pendolari, che si recano alla stazione ferroviaria e al Piazzale Esperanto per prendere il treno o l'autobus;

4- le piste ciclopedonali di:

- viale Giuseppe Mazzini, che conduce in centro e alla pista ciclopedonale sulla S.P. Santarcangelese in direzione frazione di San Michele, Poggio Torriana e Valmarecchia;
- via Alcide De Gasperi, che conduce alla pista di San Vito e a quella lungo via Montevecchi per raggiungere il centro;
- via Pasquale Tosi, in fase di realizzazione, che condurrà alla zona artigianale lungo la via Emilia e la frazione di Santa Giustina, compresa fra Santarcangelo e Rimini.

Tale posizione strategica consente di concepire la zona della stazione ferroviaria come il nodo principale attorno al quale avviare lo sviluppo di una mobilità sostenibile per la città, con azioni rivolte ai pendolari e turisti.

B) L'ampiezza del Piazzale Esperanto consente di rivedere sia l'attuale disposizione e regolamentazione degli stalli di sosta del parcheggio, in modo da favorire il ricambio dei veicoli in sosta e includere posti per le moto e biciclette, sia la riorganizzazione dell'area di fermata degli autobus di TPL, al fine di creare idonei spazi di sosta veloce per chi accompagna in stazione gli utenti del trasporto pubblico.

C) L'attuale aspetto sterile delle due aree verdi, antistanti la stazione, consente di poter lavorare in aree prive di importanti alberature od elementi di arredo urbano che avrebbero vincolato la progettazione di servizi e spazi per la collettività.

## **Piano di Azione: Obiettivi ed Indicatori**

L'Amministrazione Comunale sta portando avanti politiche che mirano a riqualificare gli spazi pubblici e privati, a garantire la partecipazione dei cittadini nella scelta degli interventi da attuare, a rendere la città più accessibile, ad incentivare scelte ed abitudini più ecologiche e sostenibili e a valorizzare l'immagine e il decoro della città. Queste politiche si sono tradotte nell'avvenuta esecuzione e proseguimento dei seguenti progetti:

**SantarcangeloPiù** - è un attento lavoro di analisi e progettazione del futuro della città, con l'obiettivo di coordinare i documenti di pianificazione, le future scelte strategiche e i progetti già attuabili, in una rete chiara ed efficiente di azioni che possano apportare più valore alla città. In questo ambito **Percorsi, Parcheggi, Piazze e Parchi** vengono interessati da una serie di progetti che premiano la mobilità lenta e sostenibile, riorganizzano il sistema delle aree e degli stalli di sosta più prossimi al centro, creano collegamenti tra i diversi spazi urbani e le strutture di servizio presenti attraverso la realizzazione di percorsi ciclopeditoni protetti.

**Il Bilancio Partecipato** – è il processo partecipativo volto a destinare i 25.000,00 euro stanziati annualmente dal Comune per finanziare, sino all'esaurimento del succitato importo, i progetti più votati dai cittadini, tra quelli presentati dagli stessi cittadini, associazioni, enti ed imprese con sede a Santarcangelo, per migliorare la città e la vita delle persone sul territorio. In questi anni, i cittadini hanno deciso di votare progetti per la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, per la realizzazione di percorsi pedonali protetti e per la riqualificazione di parchi pubblici, in quanto ritenuti più importanti per migliorare la qualità della vita cittadina.

**Citability: una città per tutte le abilità** – è un progetto partecipativo, incentrato su azioni di coinvolgimento della comunità, che ha come scopo l'individuazione di indirizzi e criteri, esperienze e prospettive atti a rimuovere tutti quegli ostacoli (materiali, sensoriali, cognitivi) che di fatto impediscono la realizzazione di diritti di piena cittadinanza. E' la città a dover migliorare e a dover esprimere la propria abilità nell'accogliere tutti e nel fornire il giusto comfort ad individui con caratteristiche differenti.

**Punti Ecologici (Casa dell'Acqua e Casa del Pulito)**– la creazione sul territorio comunale di erogatori di acqua e di detersivi per incentivare abitudini ecologiche e più rispettose dell'ambiente, attraverso una minore produzione di rifiuti plastici.

**Valorizzazione degli Spazi Pubblici**- questo progetto si è tradotto nell'approvazione dell'**Abaco dell'Arredo Urbano** e del **Regolamento Comunale per la Valorizzazione degli Spazi Pubblici e delle Attività Economiche, in materia di decoro, dehors, pubblicità, arredo urbano ed accessibilità** – strumenti di cui si è dotata l'Amministrazione Comunale al fine di migliorare il decoro e la qualità urbana della città.

La strategia di rigenerazione urbana **“Santarcangelo Moving On! - mobilità, turismo e socialità”** che si intende applicare al complesso ferroviario e alle aree ad esso limitrofe, è un naturale proseguimento e sviluppo delle politiche, degli obiettivi, delle conoscenze e dei risultati conseguiti attraverso i progetti sopradescritti, nel rispetto delle scelte e dei bisogni espressi dai cittadini. La strategia di **“Santarcangelo Moving On!”** trae dunque esperienza dai vari progetti che sono stati messi in campo sul territorio comunale dall'Amministrazione, che hanno toccato temi diversi e sensibilità diverse dei cittadini, ma che alla fine concorrono tutti assieme a rendere la città più funzionale, più sostenibile, più accessibile, più a misura d'uomo, più sicura e più decorosa. La strategia pertanto fa suoi questi temi e li applica contemporaneamente su una porzione importante della città, per far sì che l'area della zona stazione, oggi depressa e sterile, ed utilizzata solo per il pendolarismo, diventi:

- **nodo principale attorno al quale sviluppare una mobilità sostenibile**
- **mezzo per promuovere e potenziare il turismo**
- **luogo di incontro e di svago per la collettività**

sviluppando così i tre temi principali della strategia: **MOBILITÀ, TURISMO E SOCIALITÀ**, sui quali è stato costruito il **Piano d'Azione** di seguito riportato.

# PIANO DI AZIONE ED AREE DI INTERVENTO

## TURISMO

- riqualificazione ingresso della città
- valorizzazione degli spazi e dei servizi della stazione per potenziare la funzione e l'immagine turistica della città

## MOBILITA'

- riorganizzazione sosta e viabilità dei veicoli degli utenti del trasporto pubblico
- creazione di nodo principale per lo sviluppo mobilità sostenibile
- servizi per il potenziamento dell'uso della bicicletta e dei veicoli elettrici

## SOCIALITA'

servizi e spazi per la collettività  
per creare nuovi luoghi  
di incontro e svago

**Per la messa in atto del Piano di Azione, dovranno essere perseguiti i seguenti obiettivi strategici:**

- 1- la riqualificazione complessiva dello spazio pubblico del complesso ferroviario attraverso la creazione di un sistema armonico in cui le 4 aree di intervento, aventi funzioni e caratteristiche diverse, interagiscono fra di loro e si completano a vicenda per realizzare idonei ambienti che favoriscono la socializzazione.
- 2- la creazione di un sistema di mobilità sostenibile che si sviluppa attorno alla stazione e al Piazzale Esperanto, per favorire:
  - l'uso della bicicletta per gli spostamenti all'interno della città: sia dalla stazione verso i luoghi di maggiore presenza di lavoratori e studenti da parte dei pendolari non residenti a Santarcangelo, sia dalle zone residenziali verso la stazione per raggiungere i luoghi di lavoro e di studio fuori dalla città, attraverso la realizzazione di una rete di bike sharing e la dotazione presso la stazione delle necessarie strutture per ospitare le biciclette;
  - un turismo sostenibile attraverso l'arrivo in treno e la visita guidata della città a piedi o in bici.
- 3- il potenziamento dei punti ecologici attraverso la creazione di una rete di ricarica per i veicoli elettrici.
- 4- una migliore distribuzione degli spazi di sosta e di transito all'interno del Piazzale Esperanto per mettere in sicurezza gli spostamenti all'interno dell'area e soddisfare le esigenze sia del trasporto pubblico che dei vari mezzi di trasporto degli utenti.
- 5- la creazione di servizi e spazi per la collettività all'interno delle aree verdi, per incrementare l'attrattività della zona stazione e creare nuovi luoghi di incontro e di svago, anche in funzione dei tanti studenti del vicino polo scolastico e dell'importante zona residenziale limitrofa.
- 6- la valorizzazione degli spazi e dei servizi della stazione ferroviaria al fine di promuovere l'immagine della città di Santarcangelo per i passeggeri in partenza, in arrivo o in transito con il treno ed aumentare il grado di accoglienza di detta struttura, in vista anche di maggior numero di utenti del treno per recarsi a Rimini, con lo sviluppo del TRC.
- 7- la riqualificazione del sottopasso di viale Mazzini al fine di incentivare gli spostamenti pedonali e ciclabili dal centro verso la zona stazione, anche fuori dagli orari del pendolarismo.

Nell'ambito dello sviluppo della Rete dell'Ecomobility, molta attenzione verrà data ad incentivare **gli spostamenti casa-scuola a piedi e in bici da parte degli studenti** del polo scolastico di via Orsini, costituito dalla Scuola Media Franchini e dall'Istituto Tecnico Commerciale Rino Molari.

La via Orsini è una strada senza uscita, che termina contro il cancello della scuola media. Tutto ciò crea una situazione di forte pericolo per gli studenti a causa dell'elevata e concentrata presenza di veicoli che confluiscono in detto imbuto stradale negli orari di arrivo ed uscita delle scuole. Anche se l'Amministrazione ha previsto, attraverso il POC approvato, la realizzazione di un ulteriore parcheggio e di un cul de sac, per facilitare l'inversione delle auto, su aree private che dovranno essere cedute al Comune, i tempi per la loro realizzazione sono ancora molto lunghi.

Una situazione molto simile di pericolo per gli studenti si verifica anche presso la Scuola Media Saffi sita in via Galileo Galilei, anch'essa strada senza uscita.

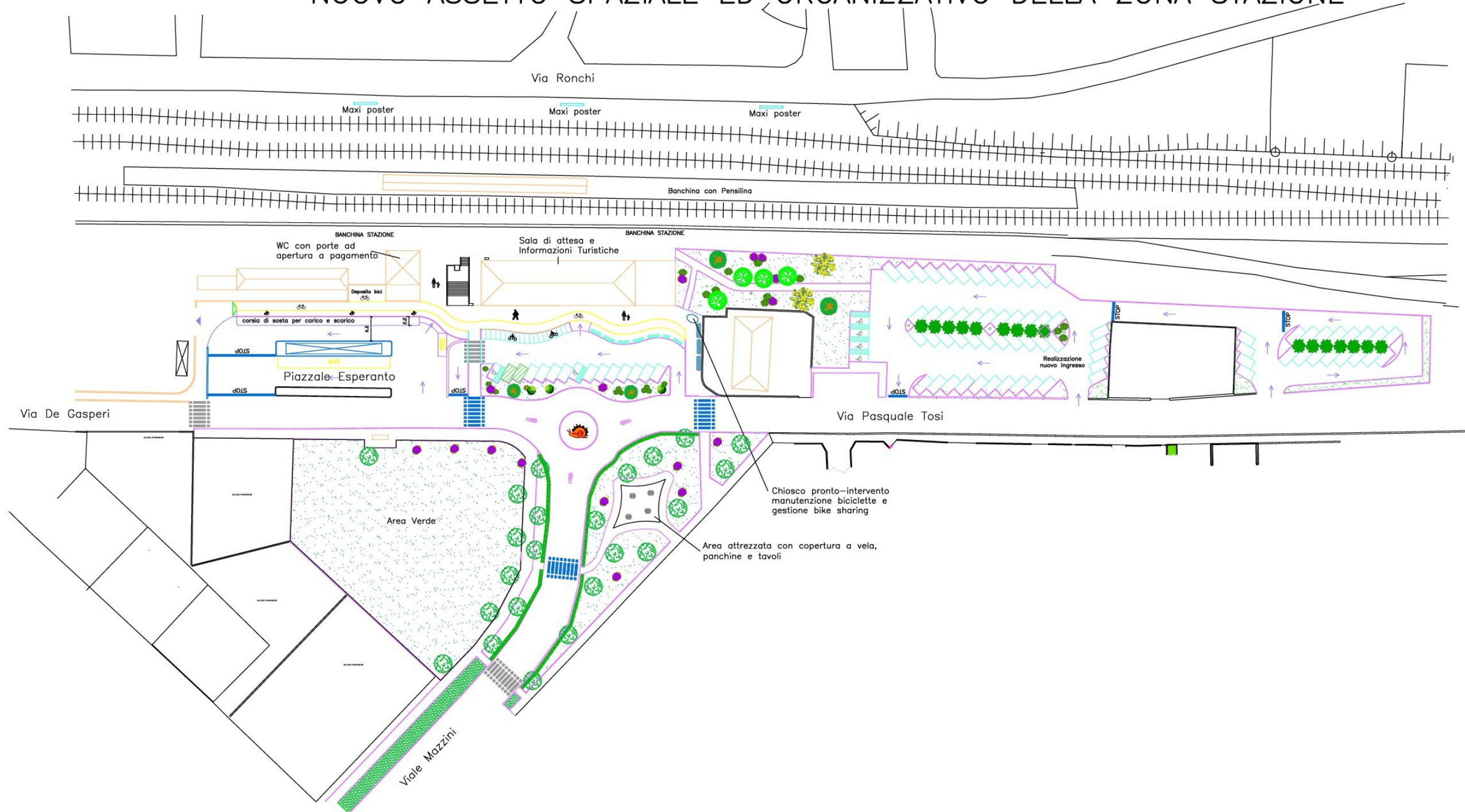
L'obiettivo di far arrivare i bambini a scuola a piedi è stato già applicato agli alunni della scuola primaria e ha portato oggi allo sviluppo di n. 4 linee di Piedibus, che dalle varie zone residenziali del centro conducono alla principale scuola elementare della città.

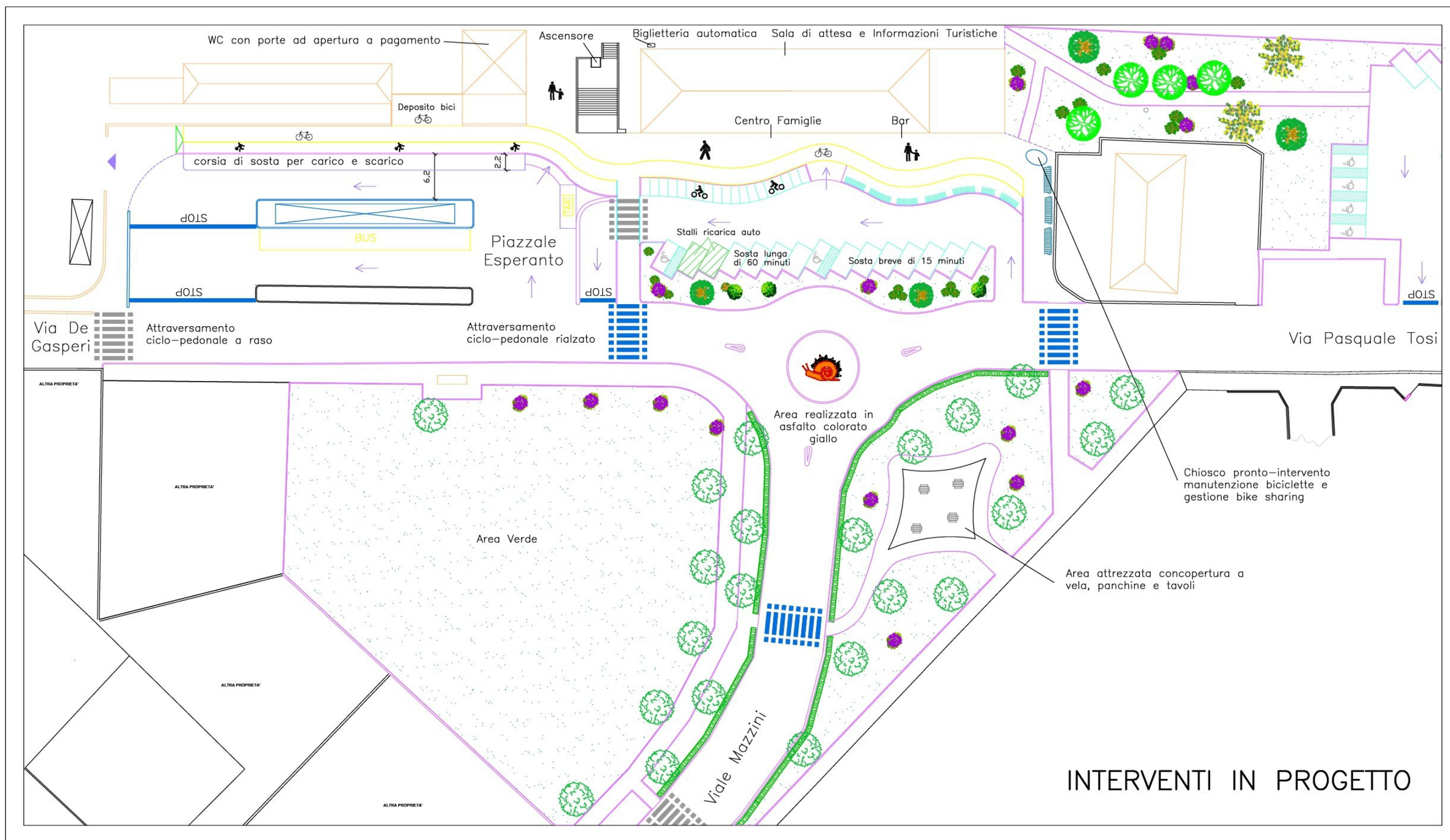
**La strategia di Santarcangelo Moving On! intende portare a scuola a piedi o in bici anche gli studenti delle scuole medie e superiori**, facendoli comprendere i benefici, che ne derivano per il proprio benessere psicofisico da una semplice passeggiata a piedi o in bicicletta la mattina, scambiando anche due chiacchiere con i compagni, contro l'ansia che provoca la corsa in auto con il genitore stressato dall'arrivare in tempo al lavoro.

Per il raggiungimento dei succitati obiettivi, sono stati sviluppati i progetti del nuovo assetto spaziale ed organizzativo della zona stazione e della rete dell'ecomobility, illustrati nelle tavole che seguono.



# NUOVO ASSETTO SPAZIALE ED ORGANIZZATIVO DELLA ZONA STAZIONE





INTERVENTI IN PROGETTO

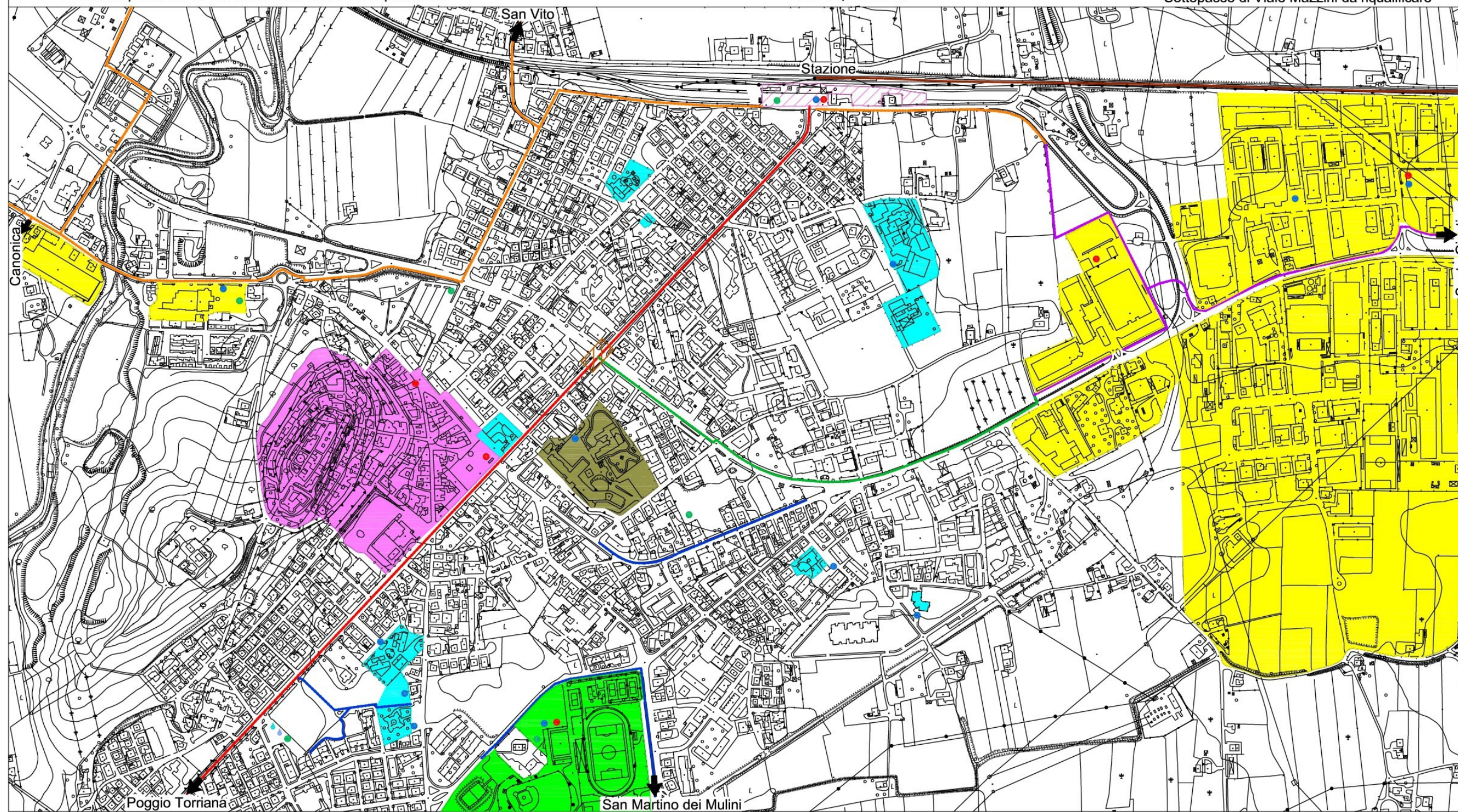
# ASSETTO SPAZIALE ED ORGANIZZATIVO DELLE RETE DI ECOMOBILITY

Legenda:

- Pista Ciclopedonale Viale Mazzini-Viale Marini-S.P. 14 direzione Poggio Torriana
- Pista Ciclopedonale Via De Gasperi-Via San Vito (direzione San Vito)
- Pista Ciclopedonale Via De Gasperi-Via A. Costa (direzione La Giola, San Bartolo e Canonica)
- Pista Ciclopedonale Via Tosi-Zona Artigianale-Santa Giustina in fase di realizzazione
- Tratti di piste ciclopedonali esistenti
- Pista Ciclopedonale su Via U. Braschi-Via Emilia in previsione

- Colonnine per la ricarica Veicoli elettrici
- Postazioni di Bike Sharing
- Installazione/potenziamento rastrelliere per biciclette
- Casa dell'Acqua
- Casa del Pulito
- TRC in previsione

- Ospedale e Casa Protetta
- Centro Sportivo ed Area Camper
- Zona Direzionale ed Artigianale
- Scuole
- Centro Storico e centro commerciale naturale
- Sottopasso di Viale Mazzini da riqualificare



## **Risultati Attesi dalla Strategia**

Il raggiungimento di tali obiettivi aumenterà l'attrattività dell'area della stazione, trasformandola da area depressa e sterile a:

- nuovo polo di attrezzature ludiche e luogo di incontro per la collettività;
- ingresso decoroso della città sia sul fronte strada che dalla ferroviaria;
- piazzale e stazione organizzati e funzionali per il trasporto pubblico e per gli utenti, con servizi ben segnalati ed un arredo urbano adeguato al nuovo ruolo assunto dal complesso ferroviario.

Inoltre lo sviluppo della **Rete di Ecomobility**, assieme agli interventi che l'Amministrazione sta portando avanti in materia di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali e potenziamento delle piste ciclopedonali, contribuirà ad indirizzare i cittadini a scelte di mobilità più sostenibile per l'ambiente e più salutari per il proprio benessere fisico, quali:

- spostamenti a piedi e in bici all'interno del centro abitato del Capoluogo per raggiungere il lavoro, la scuola e i servizi;
- spostamenti in bici dalle frazioni al Capoluogo;
- spostamenti ferroviari tra Santarcangelo –Rimini a seguito dell'avvio del TRC;
- circolazione di veicoli elettrici all'interno della città;
- alleggerimento complessivo del traffico veicolare negli orari di punta in corrispondenza delle scuole e dei principali luoghi di lavoro.

La strategia di rigenerazione urbana “Santarcangelo Moving On!” porterà indirettamente ad importanti risultati di miglioramento sia ambientale, con la diminuzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, sia della sicurezza stradale, con l'aumento dell'uso di veicoli lenti e non motorizzati. Di conseguenza tutto ciò aumenterà anche il benessere psicofisico del cittadino e il suo rapporto con la città, nel rispetto della concezione di **Cittàslow quale è Santarcangelo di Romagna**.

**Gli indicatori del successo della strategia** sono:

- un aumento del numero di visitatori del centro storico, che potrà essere verificato presso lo IAT e le strutture ricettive della città;
- un aumento dei biglietti ed abbonamenti del trasporto pubblico, che potrà essere verificato presso RFI e Start Romagna;
- il buon utilizzo del bike sharing, che potrà essere verificato attraverso il numero di abbonamenti venduti od utilizzi giornalieri fatti dall'utenza;
- l'utilizzo gradito delle attrezzature sportive e dell'arredo urbano installati presso le aree verdi, che potrà essere verificato sia visivamente dal numero di cittadini che frequentano le aree riqualificate, sia attraverso sondaggi;
- una situazione ordinata e sicura presso il Piazzale Esperanto negli orari di partenza ed arrivo degli studenti e dei lavoratori pendolari, da verificare visivamente;
- la soddisfazione degli utenti del trasporto pubblico per l'aspetto rinnovato del Piazzale Esperanto e della stazione, che potrà essere verificata attraverso dei sondaggi;
- un alleggerimento complessivo delle auto che si recano alle scuole e ai principali luoghi di lavoro nel Capoluogo, da verificare visivamente.

## **Proprietà delle Aree di Intervento**

Gli interventi previsti per il raggiungimento dei succitati obiettivi strategici avverranno:

- **su aree di proprietà comunale:** le aree verdi di viale Mazzini - via P. Tosi e di viale Mazzini - via De Gasperi, il sottopasso di viale Mazzini, e le piazze e i parcheggi sui quali verranno installate le postazioni di bike sharing, le rastrelliere per il potenziamento dell'uso della bicicletta, e le colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici;
- **su aree del demanio ferroviario:** Piazzale Esperanto e i parcheggi di via P. Tosi, sui quali il Comune di Santarcangelo gode già dell'uso pubblico, e la stazione ferroviaria.

## **Soggetti Esterni Coinvolti nella Realizzazione del Nuovo Assetto della Zona della Stazione e della Rete dell'Ecomobility**

Al fine di portare avanti lo sviluppo progettuale degli interventi previsti dalla strategia di Santarcangelo Moving On!, si è reso necessario coinvolgere sin da subito sia i proprietari delle aree di intervento sia i gestori dei servizi che vi operano.

In questa ottica, il Comune ha già inviato a **RFI**, in qualità di proprietario della stazione ferroviaria, del Piazzale Esperanto e dei parcheggi di via P. Tosi, una prima illustrazione del progetto di riqualificazione dell'area. Sono inoltre in corso ulteriori incontri e sopralluoghi con i tecnici della società, al fine di definire le modalità di intervento previste per migliorare l'accessibilità e l'immagine della stazione.

Nell'ambito di tale collaborazione, si dovrà inoltre provvedere ad integrare l'attuale convenzione, già in essere fra Comune e RFI, per l'ampliamento dell'uso dei locali della stazione da parte del Comune, (nei quali è stato realizzato il punto di ascolto denominato "Centro per le Famiglie"), in modo da poter trasformare il vano vuoto della sala d'attesa in una saletta per la promozione turistica di Santarcangelo, e regolamentare l'uso dei WC.

Il Comune ha trasmesso anche all'**Agenzia Mobilità Romagna** una prima illustrazione del nuovo assetto della zona della stazione, al fine di valutare la funzionalità della nuova area di fermata del TPL in Piazzale Esperanto, e verificare la fattibilità di manovra degli autobus. Questa prima verifica ha dato esito positivo. Saranno svolti ulteriori accertamenti e sopralluoghi con i tecnici dell'Agenzia Mobilità per la definizione del progetto esecutivo della nuova area del TPL.

La riqualificazione di Piazzale Esperanto coinvolge anche il **Bar della Stazione**, che viene interessato sia dalla nuova disposizione della sosta e dallo sviluppo della Rete dell'Ecomobility nell'area antistante la sua attività, sia dalla nuova immagine che l'Amministrazione intende dare alla stazione. La sua partecipazione è fondamentale per la comprensione e l'accettazione della strategia, che comporterà anche un importante investimento economico per il Bar in termini di adeguamento dell'insegna, della tenda parasole e del dehors ai nuovi standard di qualità imposti all'area, ma produrrà anche benefici per una maggiore e diversa clientela. Un primo confronto con la proprietà di detto pubblico esercizio è stato già avviato dall'Amministrazione Comunale, durante il quale si è provveduto ad illustrare alcuni degli obiettivi di riqualificazione della zona che verranno portati avanti e la necessità di affidargli la gestione dei WC della stazione.

Alla luce di tutto ciò, si comprende come **lo sviluppo e l'avvio di Santarcangelo Moving On! dipende innanzitutto dall'accettazione della strategia da parte dei succitati soggetti**, la cui collaborazione sarà fondamentale nei prossimi mesi per la definizione del progetto esecutivo degli interventi.

Gli altri interventi previsti dal progetto verranno gestiti direttamente dal Comune nelle modalità sottoriportate.

Per la realizzazione della rete delle colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici, è stata firmata la convenzione tra il Comune e la società **Enel X Mobility**, che porterà all'installazione di complessivi n. 10 postazioni sul territorio comunale, di cui n. 6 postazioni nel 2018 e gli altri 4 nel 2019. L'individuazione delle 6 postazioni da installare entro il 2018 è stata già verificata tecnicamente sul posto.

Il bike sharing verrà invece realizzato attraverso una gara pubblica per l'acquisto della necessaria attrezzatura per lo sviluppo della rete: biciclette, colonnine, software. La manutenzione di tali attrezzature, assieme ad un servizio di pronto intervento per bici da attivare presso il Piazzale Esperanto, verrà affidata tramite bando pubblico. La durata di tale affidamento verrà valutata in base alle prestazioni e agli standard di qualità del servizio che verranno richieste dall'Amministrazione Comunale e alla conseguente valutazione economica.

La realizzazione, gestione e manutenzione dell'arredo urbano e delle piantumazioni previste all'interno delle due aree verdi che si affacciano su viale Mazzini e su via De Gasperi e via P. Tosi verranno eseguite direttamente dal Comune.

## **Interventi ed Azioni**

### **Interventi**

Per la messa in atto degli obiettivi strategici descritti al precedente paragrafo, sono stati individuati i seguenti interventi.

#### **Rete dell'Ecomobility**

L'avvio della Rete dell'Ecomobility dovrà avvenire attraverso la realizzazione del bike sharing, del potenziamento delle rastrelliere per le biciclette e dell'installazione delle colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici.

#### **Realizzazione del Bike Sharing**

L'avvio del bike sharing dovrà avvenire attraverso l'installazione di n. 6 postazioni, di cui n. 4 all'interno del centro abitato del Capoluogo e n. 2 presso la zona artigianale che si sviluppa tra la via Emilia e la ferroviaria. Le postazioni saranno sia da 10 colonnine che da 6.

Le postazioni da 10 colonnine verranno collocate in Piazzale Esperanto e in Piazza Ganganelli (centro della città attorno al quale sorgono il Municipio, la principale scuola elementare, il centro storico e il centro commerciale naturale).

Le postazioni da 6 colonnine verranno invece installate:  
in Piazzetta Lavatoio – altro accesso al centro storico e al centro commerciale naturale;  
nel Parcheggio Comunale di via Della Resistenza – parcheggio del centro sportivo comunale;  
nel Parcheggio Comunale di via P. Tosicincrocio via Dell'Acero – parcheggio sito all'interno della zona direzionale;  
nel Parcheggio Comunale di via Della Quercia incrocio via Del Tiglio – parcheggio sito all'interno della zona artigianale.

Il buon funzionamento del servizio verrà garantito anche dall'installazione di un chiosco per il pronto intervento di manutenzione delle biciclette presso il Piazzale Esperanto.

#### **Potenziamento Rastrelliere per bici**

L'incentivazione dell'uso della bicicletta per gli spostamenti all'interno della città dovrà avvenire anche attraverso l'installazione e il potenziamento di idonee rastrelliere per biciclette presso le scuole, in centro storico, le principali aree commerciali e di servizi di interesse pubblico, l'ospedale, la biblioteca, il Municipio e il cimitero.

Nonostante la città sia dotata di una buona rete ciclopedonale, che collega le importanti zone residenziali al centro e alle scuole, la mancanza di idonee strutture per la sosta delle biciclette spesso ne scoraggia l'uso.

Inoltre si provvederà ad installare appositi cartelli lungo i principali percorsi che conducono ai succitati luoghi, che riportano i tempi di percorrenza degli spostamenti in bici e a piedi per raggiungerli.

#### **Riqualficazione sottopasso di viale Mazzini**

Al fine di rafforzare e promuovere gli spostamenti ciclopedonali dal centro alla zona della stazione sul viale Mazzini, si rende necessario riqualficare il sottopasso sito in corrispondenza dell'incrocio tra detto viale e il tratto della via Emilia che attraversa il centro. Attualmente detto sottopasso risulta poco illuminato ed imbrattato da graffiti e scoraggia il suo utilizzo da parte dei cittadini nelle ore più buie della giornata.

L'intervento di riqualficazione prevede che le pareti del sottopasso vengono pulite dalle piastrelle che oggi le rivestono e vengono intonacate e tinteggiate. Dovrà inoltre essere potenziato l'impianto di illuminazione.

## **Colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici**

Nell'ambito della convenzione firmata tra il Comune e la società Enel X Mobility, verranno installate n. 10 colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici su tutto il territorio comunale, di cui n. 6 nel centro abitato del Capoluogo e n. 4 nelle frazioni. Tali installazioni non comporteranno alcun costo per l'Amministrazione Comunale.

---

## **Riqualificazione aree verdi per la realizzazione di nuovi luoghi di incontro e svago per la collettività**

La riqualificazione delle due aree verdi di viale Mazzini, antistanti la stazione ferroviaria, avverrà tramite i seguenti interventi:

### **Area Verde di viale Mazzini – via De Gasperi**

- la messa a dimora di alberi, arbusti e siepi, che producono colori e profumi diversi durante l'anno;
- l'illuminazione dell'area;

### **Area Verde di viale Mazzini – via P. Tosi**

- l'installazione di una copertura a vela per creare un'adeguata zona per il ritrovo della gente, che sia di riparo dal freddo durante i mesi invernali e d'ombra durante quelli estivi;
  - l'installazione di arredo urbano costituito da portabici, cestoni, panchine e tavoli dotati di prolunga per l'inserimento delle carrozzine dei disabili motori;
  - la realizzazione di percorsi dotati di pavimentazione tattile ed aventi una superficie idonea per consentire l'accesso a tutti;
  - la messa a dimora di alberi, arbusti e siepi, che producono colori e profumi diversi durante l'anno;
  - l'illuminazione dell'area.
- 

## **Interventi sulla Viabilità e sui Parcheggi di viale Mazzini, via De Gasperi e via P. Tosi**

Gli interventi previsti per la messa in sicurezza della viabilità e la riqualificazione dei parcheggi pubblici di via P. Tosi sono i seguenti:

- la realizzazione n. 2 attraversamenti pedonali rialzati: uno su viale Mazzini per collegare i percorsi delle due aree verdi, e l'altro in via P. Tosi per collegare la pista ciclopedonale di via P. Tosi al Piazzale Esperanto. L'attraversamento pedonale rialzato su via De Gasperi è già esistente.
- l'illuminazione dei tre attraversamenti pedonali rialzati;
- la realizzazione dell'asfalto colorato nei tratti di viale Mazzini, via De Gasperi e via P. Tosi compresi fra i succitati attraversamenti pedonali rialzati e la rotonda;
- l'installazione di una scultura rappresentativa della lumachina simbolo di CittàSlow.

Attraverso gli interventi sopradescritti, l'area delimitata dai succitati attraversamenti pedonali rialzati diventa il nodo di collegamento fra il Piazzale Esperanto, le due aree verdi antistanti la stazione e il contesto urbano circostante, creando così un sistema di piazze che ruota attorno alla lumachina di Città Slow e all'interno del quale la velocità di transito è bassa perchè a misura d'uomo.

- la messa a dimora di n. 15 alberi nei parcheggi di via P. Tosi.

## **Riqualificazione Stazione Ferroviaria**

La riqualificazione della stazione ferroviaria avverrà attraverso i seguenti interventi:

- l'installazione di maxi poster con immagini di Santarcangelo oltre il 4° binario;
  - l'allestimento del vano vuoto della sala d'attesa con materiale turistico e promozionale di Santarcangelo;
  - l'installazione di n. 2 porte con apertura a pagamento presso i WC;
  - l'installazione di segnaletica di indicazione dei vari spazi e servizi della stazione;
  - l'installazione di arredo urbano in stile con la stazione ed adeguato alle esigenze dell'utenza;
  - la posa di pavimentazione tattile per guidare gli utenti non vedenti all'interno della stazione;
  - la tinteggiatura delle ringhiere.
- 

## **Riqualificazione Piazzale Esperanto**

Si prevede di riqualificare il Piazzale Esperanto attraverso i seguenti interventi:

- l'ampliamento della banchina centrale per consentire lo spostamento della fermata bus;
- l'installazione di una palina elettronica presso la nuova fermata bus per comunicare agli utenti gli arrivi degli autobus;
- la nuova disposizione degli stalli di sosta delle auto e moto;
- l'installazione di rastrelliere per bici;
- la realizzazione della pista ciclabile e l'ampliamento del marciapiede antistante la stazione;
- l'installazione di idonea struttura per il deposito delle biciclette.

La definizione degli arredi e dei materiali che verranno utilizzati per l'esecuzione dei succitati interventi verranno descritti all'interno del Progetto di fattibilità tecnica ed economica dei lavori di realizzazione della strategia di rigenerazione urbana di “Santarcangelo Moving On! mobilità, turismo e socialità”.



## AZIONI

Al fine di garantire il successo della strategia “Santarcangelo Moving On!”, occorre precedere il completamento degli interventi relativi all'avvio della Rete di Ecomobility e della nuova organizzazione spaziale e funzionale della zona della stazione con precise azioni di **dialogo e confronto con la collettività**.

E' fondamentale che l'Amministrazione capisca il ruolo importante di promotore della strategia che deve assumere in questa fase e gli interlocutori con cui avviare il processo di illustrazione degli obiettivi da perseguire in termini di mobilità sostenibile. Pertanto dovranno essere avviati confronti con:

- **le direzioni didattiche e le scuole**, al fine di promuovere l'arrivo a scuola o in stazione a piedi o in bicicletta, entro determinate distanze da casa, soprattutto per gli studenti delle scuole medie e superiori. Il Piedibus attivato da tempo per la scuola elementare del centro continua a registrare un buon successo.
- **l'Agenzia Mobilità Romagna, Start Romagna e RFI** per comprendere come meglio intervenire sull'attuale offerta del trasporto pubblico per favorire l'uso dell'autobus e del treno per gli spostamenti dei pendolari;
- **le associazioni di categoria delle attività commerciali ed artigianali e i titolari delle aziende, che hanno un alto numero di dipendenti**, per individuare incentivi adeguati per promuovere la mobilità sostenibile tra i propri iscritti e dipendenti.

A tal fine dovrà essere istituito il **Tavolo dell'Ecomobility**, costituito dall'Amministrazione Comunale, dall'ufficio comunale incaricato di seguire le politiche della mobilità, e dai soggetti sopradescritti, con le seguenti funzioni:

- **portare avanti un dialogo costante sulla mobilità all'interno della città e sul pendolarismo sia verso la città che fuori;**
- **analizzare le problematiche emerse e i successi ottenuti con le azioni già messe in campo;**
- **proporre nuove soluzioni ed obiettivi da raggiungere.**

Per incentivare **il turismo sostenibile della città**, dovranno essere sviluppati, con l'ausilio della Pro Loco, percorsi turistici, guidati o meno, da proporre a piedi o in bici, con partenza dalla stazione o dai parcheggi scambiatori con le postazioni di bike sharing. Tali percorsi dovranno essere pubblicizzati sul sito istituzionale del Comune e sul social network.

La messa in atto delle sopradescritte azioni non comporterà alcuna ulteriore spesa nel quadro dei costi della strategia.

Al fine di mantenere il decoro del sottopasso di viale Mazzini dopo la sua riqualificazione, ed incentivare i collegamenti fra il centro e le frazioni attraverso le piste ciclopedonali, si intende proporre un bando aperto ai **writers di street art** per l'individuazione di slogan ed immagini per promuovere gli spostamenti ecosostenibili e il benessere psicofisico che il camminare e l'andare in bicicletta crea nell'uomo. Ciò consentirà di avere immagini allegre e positive su “Santarcangelo Moving On!” sulle pareti del sottopasso e sui vari muri di sostegno presenti lungo le piste ciclopedonali che dal centro conducono alle frazioni, ed evitare che queste strutture vengano imbrattate da scritti indecorosi ed offensivi.

Tale azione comporterà un costo, che dovrà essere quantificato e sostenuto in seguito dall'Amministrazione Comunale.

## GOVERNANCE

La gestione della strategia di Santarcangelo Moving On! e il suo sviluppo futuro potranno essere garantiti solamente da un confronto e dialogo costante fra l'Amministrazione Comunale e tutti i soggetti che all'interno della città determinano importanti spostamenti dei cittadini ed influenzano le loro abitudini, come le scuole, le imprese e i servizi.

Questo confronto dovrà essere svolto all'interno del **Tavolo dell'Ecomobility**, già illustrato nel precedente paragrafo delle "Azioni", che metterà a lavorare assieme il Comune, le scuole, i gestori del trasporto pubblico, le aziende e le associazioni di categoria, sulle problematiche, innovazioni e soluzioni inerenti la mobilità, definendo anche le modalità di comunicazione alla cittadinanza delle azioni che verranno messe in atto.

A tal fine risulta fondamentale la costituzione, **all'interno del Comune, di uno specifico ufficio avente la funzione di coordinatore delle attività della strategia di Santarcangelo Moving On! e del Tavolo dell'Ecomobility**, sia con i soggetti esterni sia con gli altri uffici comunali che verranno coinvolti.

La messa in atto degli interventi previsti dalla strategia sul territorio comunale, e in modo particolare all'interno della zona della stazione, apporterà importanti modifiche alle abitudini radicate dei cittadini. Pertanto, nella fase iniziale di accettazione da parte dell'utenza della nuova disposizione della sosta e dell'area di fermata del TPL all'interno del Piazzale Esperanto, l'ausilio della Polizia Municipale e una corretta comunicazione agli studenti e ai lavoratori pendolari degli obiettivi che si è cercato di raggiungere attraverso tali interventi, risultano fondamentali per educare i cittadini al corretto utilizzo dei nuovi servizi messi in campo.

---