

## **VERBALE TAVOLO DI NEGOZIAZIONE PROGETTO "BIKE MARECCHIA!" 23/06/2015 ore 11.30-13.30**

**Partecipanti:** Cinzia Dori (Unione Comuni Valmarecchia), Sandro Luccardi (FIAB Rimini), Antonio Brandi (WWF Rimini), Piero Della Pasqua (Provincia Rimini), Paola Bassi (Regione Emilia-Romagna, Trasporti e Mobilità sostenibile), Vittoria Montaletti (Regione Emilia-Romagna, Pianificazione e coord. Tavolo Tecnico Contratto di Fiume Marecchia), Alberto Rossini (ANCI E-R)

**Staff Piano Strategico:** Franco Boarelli (coordinatore operativo di progetto), Melania Braghin e Giorgia Mancinelli (ingegneri dei trasporti),

**Facilitatore Tavolo di Negoziazione:** Valentina Ridolfi

**Verbalizzazione:** Serena De Rosa

Alle 11.30 prende avvio l'incontro. Ridolfi introduce riportando le giustificazioni di Stefania Sabba (Sindaco di Verucchio), degli Amministratori di Badia Tedalda e del comandante Corpo Forestale che, per imprevisti, saranno assenti all'incontro odierno.

Ricorda che questo è l'ultimo Tavolo di Negoziazione del progetto Bike Marecchia, che deve concludersi entro il 30 giugno, con la trasmissione alla Regione del rapporto finale di progetto.

Ricorda l'odg che prevede due punti principali e alcune varie:

- punto 1. Condivisione dei contenuti dell'atto amministrativo di conclusione del progetto (per il quale abbiamo uno schema di discussione, un verbale di un incontro svoltosi tra RER e Regione Toscana, relativamente al percorso di alta valle e un report di un incontro svoltosi il 3 giugno tra gli amministratori dell'alta valle sempre in riferimento all'alta ciclovia)
- punto2. Valutazioni a conclusione del progetto

Nell'attesa del responsabile di progetto, Cinzia Dori, in arrivo da Torriana, Ridolfi propone di anticipare la trattazione del punto 2 all'Odg, recante "Valutazioni a chiusura del progetto" per cominciare a raccogliere osservazioni e note, ovviamente anche critiche, dai partecipanti.

Boarelli solleva come primo punto il tema della manutenzione e, in particolare, di alcuni casi urgenti da risolvere in quanto altrimenti compromettono la percorribilità della ciclabile nell'arco di poco tempo. E' andato il giorno prima a fare un ulteriore sopralluogo fino a Ponte Verucchio. Il problema più pratico e urgente è che, nel primo tratto della ciclabile fino al ponticello prima del tiro a volo, la pista si sta chiudendo in diversi punti e , se non si interviene, prima della fine dell'estate si sarà chiusa per la vegetazione che, oltre a coprirla progressivamente, la mina. Questo è importante perché rischiamo di giocare l'infrastruttura mentre impostiamo una progettualità a medio termine. Non sa chi sia da coinvolgere ma questo tavolo dovrebbe arrivare nel breve a una soluzione, attraverso le sue rappresentanze istituzionali. Vista la situazione di impossibilità della Provincia ad intervenire, andrebbe fatta un'azione come quella che, per il Bike Marecchia Day ha fatto il Comune di Verucchio ripulendo le parti di ciclabile di propria competenza territoriale.

Ridolfi chiede se, sulla manutenzione, non valga la pena di fare un documento tecnico del Tavolo di Negoziazione in cui si individuano le problematiche a breve medio e lungo termine e si sottopongono agli enti territoriali e alla Regione anche per capire, in clima di riordino amministrativo, a chi saranno in capo da un punto di vista istituzionale e chi si può coinvolgere tra privati e associazioni per sviluppare una manutenzione e gestione condivisa, tema che peraltro rientra nel Contratto di Fiume Marecchia.

Boarelli insiste nel sottolineare l'urgenza di questi interventi. Tutti concordano ponendosi comunque il problema generale di come si possa rispondere a problemi di questo tipo in un momento di assenza delle risorse.

Della Pasqua dice che si tratta di un tema da affrontare anche in termini generali. Ad esempio la Provincia sta affrontando lo stesso tema sulla Valconca dove, a fronte dei finanziamenti europei avuti, non è chiaro a chi affidarla in gestione. Per questo, questa opportunità istituzionale può essere utile per spezzare la logica dell'"ognuno fa il suo tratto" verso una logica di percorso unitario che richiede forse un affidamento della manutenzione a più comuni. Al momento i Comuni sopperiscono quando possono con i propri bilanci ma sono palliativi e non interventi strutturali.

Rossini concorda nel dire risolviamo l'emergenza ma afferma che provocatoriamente forse non è opportuno continuare a risolvere le cose mettendo delle pezze perché forse sarebbe meglio lasciare che il problema emerga in tutta la sua serietà sperando che questo spinga a prendere decisioni forti su questi temi.

Per Ridolfi questo progetto possa essere l'occasione di lanciare un grido chiaro rispetto all'esondazione. Il lavoro che si è fatto (che ha coinvolto enti, persone e associazioni) dovrebbe lasciare un segno forte e fare un richiamo ad un investimento forte.

Brandi: nel vuoto che si è determinato per la cancellazione delle Province, la tutela dovrebbe essere affidata alla Macroarea, che però non si occupa di questi aspetti. Dovrebbe essere la Regione a decidere cosa fare perché, oltre alla Valmarecchia, c'è un intero patrimonio regionale che, cancellate le Province, rischia di essere abbandonato a se stesso con un ritorno alla natura selvaggia. Una soluzione va trovata e lui si chiede: dove ci sono gli Enti Parco lungo i fiumi, che tipo di attività svolgono nei confronti delle problematiche della viabilità ciclabile? Perché, se avessero un ruolo di tipo manutentivo e turistico, sarebbe una ulteriore dimostrazione che si è persa un'occasione non costituendo a suo tempo il Parco Marecchia.

Montaletti: lei è nel Tavolo come persona informata rispetto alla manutenzione e a suo avviso se si chiama in causa il sistema del Parco si ipotizza che tutto diventi parco, non solo il Marecchia ma anche il Conca. Se si vuol fare un parco il governo del territorio passa esclusivamente al Parco. Adesso, da quando è stata istituita la macroarea, l'ente parco non governa solo il perimetro del parco ma un intero territorio per la biodiversità che si chiama macroarea. Quindi il Marecchia è dentro alla macroarea Romagna. La competenza della pista non è automatico che entri nel parco. A suo parere, da tutto il problema della manutenzione dai regi decreti ad oggi, rispetto all'ente unico che gestisce la manutenzione, adesso si sta invece cercando di trovare una soluzione proprio con questi strumenti innovativi di governance partecipati, come il contratto di fiume all'interno del quale si inserisce questo progetto, per trovare l'ente che fa il coordinamento. Occorre trovare nel territorio gli attori e le modalità di coordinamento. Non si può pensare che solo uno faccia la manutenzione ma occorre un coordinamento tra i diversi che la fanno.

Bassi: le competenze sulle ciclabili sono dei comuni di pertinenza, non degli enti parco. Lei farebbe questa proposta. Se, nella planimetria che abbiamo messo a punto si possono indicare le criticità di cui parlava Franco, assieme alle altre osservazioni che abbiamo avuto, almeno abbiamo una situazione monitorata.

Rossini: sulle strade sono responsabili i comuni ma il Marecchia è un sentiero storico-naturalistico in cui il comune può farlo con spirito volontaristico ma il tema è in capo alla provincia. C'è quindi oggi un problema di risorse e poi siamo in una fase in cui le regole sono in fase di riscrittura. Sarà l'area vasta demandata a queste cose o le unioni? I piccoli comuni non hanno modo di intervenire in maniera continuativa quanto a risorse. Abbiamo quindi due problemi che si sommano. E' impensabile che possano intervenire i comuni. Tornando al tema, credo che questa segnalazione su come fare per garantire la percorrenza, il funzionamento e la manutenzione di un percorso che esiste ed è importante che venga segnalato. Senza questa certezza si fa fatica a parlare di futuro.

Nel frattempo, Cinzia Dori si è unita al gruppo e Ridolfi le riassume quanto discusso fino al momento. Si riprende la trattazione del tema 2 all'ogd.

Luccardi: da quando c'è la LR 3 questo è il secondo progetto che abbia avuto come oggetto la ciclabilità. Nel nostro paese questo tema non ha un codice definito, e una regolamentazione chiara. La RER nel 2014 ha definito la rete delle ciclovie regionali. Dobbiamo ripartire da quell'atto, perché in quell'atto la RER ha deciso che un certo numero di ciclovie sono di interesse regionale. Questa deve far testo anche per quanto riguarda la manutenzione sia per quanto riguarda l'allocazione delle risorse sia per quanto riguarda l'individuazione di chi deve occuparsene. Se non sono le Province, occorre capire chi sono i gestori. In ogni caso bisogna ripartire da lì. Questo è l'unico gruppo che si occupa di ciclovie e per questo va fatta una riflessione e deve uscirne un'indicazione certa per la Regione. Per questo è importante partire dalla delibera. Anche perché il protocollo d'intesa è stato siglato dalla RER e da molte associazioni. Bisogna comunque fare una riflessione per trovare una via d'uscita, sia in termini di segnaletica che di risorse. Per dargli gambe bisogna che (come fa la Toscana che destina l'8,5 % delle risorse per infrastrutture alle ciclabili proporzionalmente al numero di fruitori secondo il censimento 2011). Come FIAB aspetta di vedere l'ultimo esito. Dobbiamo avere la consapevolezza che è come se si progettasse un'autostrada e quindi bisogna destinare risorse certe alle ciclovie. La Regione ha deciso che un certo numero di ciclovie sono di interesse regionale e questo deve tradursi in finanziamenti. Nel nostro progetto però siamo partiti da due percorsi poi ogni comune ha cercato di tirarli dalla propria parte e il rischio è che poi, quando si chiede alla Regione di intervenire finanziariamente, non si sappia su che cosa deve intervenire. Riguardo al processo, ritiene che questo percorso abbia avuto degli aspetti positivi perché ha coinvolto numerose istituzioni e associazioni ma non siamo riusciti a coinvolgere adeguatamente la rete degli operatori del ciclismo. In un prosieguo occorrerebbe avere gli operatori. Inoltre occorre chiedere un impegno chiaro alle istituzioni che non sempre c'è stato. Non si può arrivare all'ultima riunione e poi dire che la si pensa in maniera diversa.

Ridolfi: chiede a chi si riferisce dato che il progetto è promosso dall'Unione dei Comuni ed è stato partecipato dai sindaci.

Luccardi spiega che si riferisce al percorso di alta valle, su cui è stata preferito un percorso alternativo principale rispetto alle delibera della RER da Badia Tedalda e dai Comuni dell'alta Valle. In realtà, dato che la Regione ha indicato l'"autostrada" principale nella ciclovie ER 33, dovrebbe essere mantenuta questa come principale.

Ridolfi spiega anche l'iter con cui Regione Emilia-Romagna e Regione Toscana e i sindaci dell'alta valle hanno condiviso il percorso di alta valle. Dà quindi avvio alla trattazione del punto 1, dato che si è entrati sul tema dei contenuti del progetto.

Dori chiede quale sia questo percorso. Ridolfi lo riepiloga dal report dell'incontro del 5 giugno tra gli amministratori dell'alta Valle: "Quanto concordato prevede che il percorso principale, raggiunta Ponte Messa, prosegua sulla SP 258 Marecchiese, superando Badia Tedalda fino a "Svolta del podere", dove si imbecca la Via Alto Marecchia fino a Pratieghi, per poi tornare a Caprile e, un paio di km più avanti, in località "La Marecchia", prendere la biforcazione verso Pieve Santo Stefano (dove incrocia la ciclovia regionale ER31-BI 5 Romea, denominata Ciclopista tiberina nella mappa della Mobilità sostenibile del PRIIM della Regione Toscana). Tale percorso è stato definito indicando come prioritario e condiviso il passaggio in territorio del Comune di Badia Tedalda." Nello stesso incontro è stata, inoltre, indicata come variante per mountain bike il percorso che si snoda tra Gattara, Rofelle, Montebotolino, Fresciano e poi da Fresciano fino a Pratieghi lungo la strada prima comunale e poi provinciale. Da Pratieghi, il proseguimento per Pieve S.Stefano si dovrebbe realizzare percorrendo prima un tratto di strada comunale e poi la vicinale che va verso la località Le Valdazze e da qui a Pieve S.Stefano.

Montaletti chiede se le due alternative su strada presentano lo stesso grado di difficoltà oppure no perché, in questo caso, bisogna scegliere quella più inclusiva.

Della Pasqua chiede se è il progetto Bike Marecchia a presentare una variante alla RER, avendo gli amministratori individuato il percorso di alta valle come prioritario, mentre inizialmente parevano condividere quello della ciclovia verso Balze.

Boarelli spiega che non hanno mai indicato come prioritario il percorso verso Balze e che, in realtà, si è trattato di un equivoco perché loro hanno sempre indicato il percorso di Pratieghi e Badia.

Montaletti afferma che non possono essere i territori a decidere, dal momento che c'è una delibera regionale.

Bassi precisa che, da un lato i sindaci si sono incontrati ed espressi, dall'altro c'è la rete ciclabile della Regione che però è una proposta previsionale, che è stata sottoscritta anche dalla Provinciadi Rimini "quale strumento di indirizzo e riferimento del proprio sistema di pianificazione territoriale e dei trasporti" ma aperta a valutare proposte alternative con i territori. A questo punto sono i territori, Provincia e Comuni, che dovranno valutare insieme alla Regione, facendo riferimento ai requisiti tecnici minimi indicati dalla DGR1157/2014 Allegato Relazione Tecnica. (NDR confrontare stralci delibera regionale riportati in calce al verbale).

Montaletti: visto che ci sono delle alternative, facendo riferimento al progetto ciclovie regionali, si può uscire dal progetto chiedendo alla RER cosa decide di tenere a fronte di queste proposte. Si tratta comunque di scelte tecniche. Il problema della scelta è legato ad eventuali possibilità di finanziamento in vista delle quali si deve chiarire bene quale percorso si individua come prioritario. Il tema è che la scelta prioritaria può condizionare i finanziamenti regionali, per questo non è indifferente.

Ridolfi: dato che il progetto era della Ciclovia Marecchia, che individua il fiume come asse, i comuni che hanno condiviso il percorso di alta valle lo hanno fatto individuando il fiume come spina dorsale e collegando la sorgente alla foce. In questo senso Badia Tedalda ha chiesto fin da subito che il percorso

principale fosse quello verso Pratieghi e Badia Tedalda. Non era una messa in discussione del percorso regionale ma una richiesta di integrazione volta a sottolineare la continuità tra sorgenti e foce.

Bassi: si possono fare due schede tecniche comparative sui due percorsi, indicando dati tecnici, pendenze, ecc. e importanza rispetto al tracciato dalla sorgente alla foce per arrivare a definire la questione sulla base degli elementi tecnici della delibera 1157/2014.

Luccardi concorda di subordinare la decisione ad una prevalutazione tecnica su quale dei due percorsi può essere l'itinerario principale e quindi prioritariamente finanziabile. Qui approviamo un documento che dà alla Regione delle alternative diverse e lascia alla Regione la scelta su quali alternative ritiene più funzionali ai suoi obiettivi. L'importante è che venga fuori un percorso deciso in maniera che, se vengono fuori dei finanziamenti, si sappia su cosa impiegarli.

Bassi: La RER può fare o una variante generale (se anche altri territori fanno percorsi o osservazioni analoghe) o singole varianti. Ha senso fare alla Regione una proposta di questo tipo, poi la Regione deciderà. Sulla manutenzione, la delibera RER dice che dovrebbe rientrare nei programmi ordinari delle diverse amministrazioni interessate, previ sopralluoghi di verifica e redazione di piani di manutenzione.

Rossini: le indicazioni della delibera sono troppo potenziali, devono trasformarsi in una chiara definizione delle competenze e delle relative risorse. Per assicurare piani di manutenzione ci vogliono flussi di risorse certe e continue.

Luccardi: nella delibera non c'è il tema della competenza regionale, occorre che venga decisa qual è la rete regionale e quali risorse ci vanno messe. Noi come gruppo possiamo porre alla Regione il tema che la rete individuata dalla delibera diventi di competenza regionale. Quindi, bene ascoltare i comuni e le loro indicazioni, ma la decisione definitiva su quale è la rete e quali sono le risorse per la realizzazione e manutenzione deve essere della Regione.

Bassi: quindi il tavolo propone che la delibera 1157/2014 venga aggiornata con i contributi che sono emersi sul tema delle proposte di tracciato dell'itinerario e sui temi risorse e manutenzione.

Montaletti: il tavolo fa una proposta che la Regione deve dirimere.

Rossini: le intenzioni della delibera regionale devono diventare impegni e decisioni chiare su chi fa le azioni e come si finanziano. Deve essere una vicenda come quella delle strade statali, poi diventate regionali, che la Regione ha assegnato alle province garantendo però i finanziamenti necessari.

Ridolfi, per chiudere l'odg 2 e passare all'1, chiede se ci siano altre osservazioni.

Bassi: forse la partecipazione è stata meno ampia del previsto, forse a causa degli orari.

Boarelli: rispetto a quello che dice Luccardi, uno dei principali punti di prosieguo del lavoro è il coinvolgimento degli operatori. Bisogna tener conto che, in un percorso partecipato che ha come target anche operatori con una propria attività, gli orari devono essere il più possibile compatibili con chi ha attività giornaliera. Ad esempio, per preparare l'evento del 14 si sono fatti diversi incontri serali con le associazioni dei ciclisti che hanno partecipato. E' chiaro che, invece, gli incontri pomeridiani penalizzano alcuni target. Va però segnalato che la giornata finale è andata molto bene. Complessivamente il giudizio è molto positivo ma ci sono alcune criticità da segnalare come, ad esempio, la scarsa collaborazione operativa di molti per l'organizzazione dell'evento, alla quale si è dovuto sopperire con impegno e risorse

non previsti. Sul tema del percorso, dato che è una questione su cui si è tornati diverse volte e questo percorso coinvolge due regioni, segnala e sottolinea che la condizione posta dai partner toscani, che è stata anche oggetto di un incontro fatto con i sindaci dell'alta valle, è che il percorso sia quello che da Ponte Messa va a Badia Tedalda, Svolta del Podere, Pratieghi e poi scende giù.

Rossini: però non può essere più che una proposta che il tavolo presenta.

Dori: le condizioni iniziali erano altre, ovvero che sulla Marecchiese si andava esclusivamente in mancanza di un percorso alternativo.

Boarelli segnala che l'alternativa, cioè ritornare sul percorso della delibera regionale, mette in discussione la partnership con i toscani anche su Contratto di fiume e Piano Strategico.

Rossini: ci sono degli atti e ci sono delle intenzioni. Gli atti sono la rete Bicaldia, che è stata validata anche dalla Regione Toscana.

Bassi: no, la rete Bicaldia non è ancora stata riconosciuta dal PRIIM della Regione Toscana.

Rossini: noi diciamo che c'è un'ipotesi di variante, dato che l'altra esiste già nella delibera della Regione Emilia-Romagna, ma non è questo tavolo che può stabilire le priorità dato che la Regione ha approvato delle convenzioni con le Province. Dato che ci sono degli atti formali non possiamo fare altro.

Dori: cartograficamente la segneremo come proposta di variante, tenendo però il percorso già segnato.

Della Pasqua: noi avevamo lavorato su quello poi loro hanno cambiato idea.

Boarelli: no, c'è stato un grosso equivoco. Loro hanno sempre sostenuto il percorso verso Badia, fin dall'inizio.

Dori: ma abbiamo sempre detto che la Marecchiese andava evitata il più possibile anche perché quel tratto è molto pericoloso. Noi abbiamo sempre privilegiato il percorso la Casteldelci verso le Balze.

Boarelli: a loro questo non sta bene.

Dori e Montaletti: non è detto che debbano aver ragione.

Dori: proponiamo una variante al percorso regionale.

Montaletti: sul tavolo di Negoziazione forse bisogna specificare meglio le regole del gioco e capire fino a che punto si può spingere a decidere, se è un organo decisore o no. In tutti i processi bisogna capire bene cosa significa condivisione e quanto è partecipata una determinata scelta. Non è che se tre persone dicono una cosa, questa sia espressione del territorio. Bisogna lavorare per migliorare questo aspetto nel metodo. Questo non vale solo per Bike Marecchia ma in generale per i processi partecipati, come il Contratto di Fiume.

Boarelli: ripete che, nell'incontro partecipato di Novafeltria, è stato presentato il percorso proposto dai toscani, non l'altro.

Montaletti: è ovvio che se ne presenta uno solo la discussione è per forza condizionata.

Ridolfi chiede a Dori quale fosse il percorso stabilito nella bozza di accordo istituzionale tra ex Comunità Montana alta Valmarecchia, Provincia di Arezzo e Comune di Badia, che aveva come oggetto proprio il congiungimento con la sorgente del Marecchia.

Dori risponde che era un percorso non approfondito in questi termini, era più che altro l'idea del percorso dalla foce alla sorgente, senza specificare le tappe. Non c'era neanche una planimetria allegata. Avevano fatto una mappa informale ma niente di più definito. Noi non stiamo adesso facendo un accordo interregionale (che pure si potrà eventualmente fare). Siamo partiti dal ragionamento sorgente-foce, questo era il nostro obiettivo iniziale. Se avessimo voluto collegare tutti i borghi, ci saremmo posti in altro modo perché tutti vorrebbero che la pista passasse nel centro del paese. Noi stiamo segnando un tracciato, che deve essere il più facile, prevedere il massimo rispetto delle norme, e che vogliamo individuare e definire in relazione ai criteri che ci dà la Regione. La valorizzazione dei borghi verrà fatta con altri percorsi di tipo "b". Non si tratta di screditare quanto richiesto da Badia Tedalda. Noi abbiamo un percorso regionale e, se non è la Regione a decidere di uscirne, non possiamo farlo noi. Quello che possiamo fare è proporre alla RER un'alternativa perché non possiamo disconoscere una delibera regionale già approvata.

Boarelli: io non "tifo" per un percorso o per l'altro però, per il ruolo che ho nel progetto, devo ribadire che non è stato detto così all'ultima giornata partecipata.

Montaletti: quella di Novafeltria era una presentazione finale del lavoro, non un tavolo di partecipazione. E' comunque strumentale presentare un solo itinerario e pensare che sia quello condiviso da tutti. Bisogna dare delle possibilità di scegliere.

Ridolfi specifica che, in realtà, in quella sede sono state anche sollevate riflessioni e osservazioni, compresa la contestazione di Badia Tedalda rispetto al percorso presentato. Precisa anche che le funzioni del Tavolo di Negoziazione sono state indicate nel primo incontro e contenute nel regolamento ma che, in ogni caso, il Tavolo ha il compito di orientare e monitorare il processo e quindi ha piena facoltà di esprimersi nel merito di quanto ne emerge.

A conclusione della discussione viene condiviso dai partecipanti di segnalare alla Regione, come Tavolo di negoziazione del progetto, il percorso proposto da Badia Tedalda come variante al percorso verso Balze già inserito nella delibera regionale 1157 e di lasciare alla Regione (o alle Regioni, includendo anche la Toscana) la decisione sulla maggiore o minore praticabilità dei due percorsi e quindi sull'accoglimento o meno della proposta presentata da Badia Tedalda. Tutti concordano che è giusto che sia la Regione ad esprimersi attraverso una valutazione tecnica.

Bassi segnala che dopo l'estate partirà anche una ricognizione regionale per il finanziamento di segnaletica verticale di indicazione/direzione nella Rete regionale delle ciclovie e che lei proporrà in quella sede che la Ciclovia del Marecchia sia una di quelle coinvolte nel progetto proprio per utilizzare gli esiti del Bike Marecchia. In vista di questo chiede a Luccardi se ci siano elementi che consentano una valutazione tecnica dei due percorsi (pendenze, ecc.).

Luccardi risponde di no.

Montaletti chiede come si procederà con il verbale dell'incontro tra Regione Emilia-Romagna e Regione Toscana, se lo firmeranno la Regione e il Piano Strategico.

Ridolfi risponde che, oltre alle Regioni dovrebbe sottoscriverlo l'Unione di Comuni che è il referente istituzionale di progetto.

Ridolfi risponde che, dato che il Piano Strategico dopo il 30 giugno esaurirà il suo mandato sul progetto, che dovrà essere l'Unione di Comuni a trasmettere le valutazioni e gli esiti alla Regione. Dori concorda.

Valentina Ridolfi apre la trattazione del punto 1 all'Odg., recepimento degli esiti nei procedimenti amministrativi.

Dori: per conclusione progetto, dovrà essere fatta una relazione conclusiva sul processo, accompagnata da una planimetria riportante le due varianti, da un altro documento in cui l'Unione presenta la proposta emersa dall'incontro tra le due Regioni, e dal discorso delle manutenzioni (chi se ne fa carico e in che modo)

Ridolfi chiede se, fatto alve che nella relazione finale deve essere contenuto tutto ciò, non valga la pena di prevedere che la relazione tecnica in essa contenuta possa anche essere estrapolata per essere trasmessa separatamente anche a Trasporti e Pianificazione territoriale come esito tecnico del progetto.

Tutti concordano e Montaletti evidenzia che il Progetto dovrà esprimersi attraverso dei piccoli piani d'azione sui diversi temi che si propongono al soggetto deputato e una relazione tecnica che dà conto di tutti questi aspetti.

Si concorda che il contenuto dell'atto amministrativo, che sarà una delibera di Giunta Regionale, recepirà i 4 punti principali della relazione tecnica: 1. Manutenzione e coordinamento tra i vari soggetti per la manutenzione (urgente e non); 2. Percorso proposto nell'ambito del processo partecipato da sottoporre alla valutazione regionale in variante alla proposta di rete previsionale delineata nella Delibera Regionale n. 1157; 3. Sottoscrizione di eventuale accordo interregionale Emilia-Romagna-Toscana relativo alla ciclovia e ad azioni integrate; 4. Recepimento all'interno degli strumenti urbanistici in atto (PSC e alta Valle) e in quelli di prossima e futura elaborazione.

Ridolfi chiede se ci siano ulteriori osservazioni prima di passare alla trattazione delle varie.

Montaletti sottolinea come la scheda predisposta dall'arch. Roberta Laghi che contestualizza in maniera molto chiara, territorialmente parlando, il progetto Bike Marecchia rispetto al quadro della Pianificazione e a quello delle ciclovie regionali.

Ridolfi coglie l'occasione per introdurre il tema delle schede che stanno facendo i due ingegneri, Melania Braghin e Giorgia Mancinelli, ingegneri dei trasporti che svolgono un'attività di supporto grafico, illustrano le schede tecniche che stanno completando in vista del rapporto finale e che illustrano la ciclovia, con punti di forza, criticità, percorsi principali e varianti. Melania informa che hanno riportato tutte le modifiche degli ultimi report, compreso il fatto di indicare come "prioritario e condiviso" il percorso proposto da Badia Tedalda e condiviso dagli amministratori dell'alta Valle come ratificato nel documento del 3 giugno.

Riprende quindi la discussione sulla inopportunità di indicare come prioritario e condiviso un percorso che rappresenta variante rispetto alla delibera regionale 1157 e viene ulteriormente ribadito che tale percorso indicato per l'altra valle sarà dunque proposto alla Regione come esito del processo partecipativo, in variante a quello già definito all'interno della rete previsionale della RER. Ovviamente si comunica ai sindaci la decisione presa visto che non sono presenti oggi.

Della Pasqua fa presente che, dato che è prevista per il 3 luglio la visita del Direttore Generale dei Trasporti della Regione Ferrecchi, non è bene che il territorio si presenti con una diatriba in corso.

Bassi aggiunge che è bene lasciare aperta la valutazione alla Regione sulla base di elementi tecnici (pendenza, livelli di servizio dell'infrastrutture stradali, percorribilità, sicurezza, alternative su strade a bassa percorribilità) che vanno acquisiti. Bisogna avere due schede tecniche sulla base delle quali la Regione farà la valutazione e, con ogni probabilità, riconvocherà i soggetti.

Dori afferma che sarebbe opportuno che venissero fatte per tratti le valutazioni tecniche sul tracciato.

Bassi afferma che è comunque un lavoro che richiede tempo perché occorre fare rilevamenti e valutazioni sul posto o comunque individuare dei dati di riferimento.

Dori dice che, in tal caso, dovremo chiedere alla Regione di poter avere risorse aggiuntive per fare questi approfondimenti tecnici in modo da decidere su questa opzione.

Per Montaletti, in questa richiesta alla Regione va aggiunta anche la necessità di avere risorse e supporto per realizzare anche un adeguato piano di manutenzione.

Bassi chiede in quale documento verranno specificati questi punti.

Ridolfi e Dori rispondono che sarà nella delibera dell'Unione, che terrà conto ovviamente di quanto indicato dal tavolo di Negoziazione attraverso una relazione tecnica. Per questo, dato che c'è bisogno di più tempo per meglio puntualizzare tali valutazioni tecniche, chiederanno alla Regione di poter avere qualche settimana in più, prevedendo di andare in approvazione della delibera il 23 luglio p.v.

Considerata l'assenza dei rappresentanti del territorio di Badia Tedalda, il Tavolo valuta opportuno riaggiornarsi relativamente al tema delle due alternative di tracciato.

Si procede con le varie.

Riguardo alla visita dell'ing. Ferrecchi, che è uno degli argomenti da trattare nelle varie, Ridolfi chiede al tavolo come si pensa sia meglio organizzarla, considerato che Ferrecchi arriverà alle 10.

Luccardi chiede di pensare cosa ci interessa fargli vedere del percorso. Il primo punto è il tiro a volo. Bisognerebbe fargli trovare delle biciclette per fare il percorso.

Gli altri non concordano sul fargli fare una bicicletтата e suggeriscono di fargli vedere alcuni punti.

Rossini suggerisce, in particolare, di mostrargli gli aspetti critici.

Bassi fa presente che sarebbe bene partire dalla stazione ed evidenziare anche le connessioni possibili tra l'ambito urbano, extraurbano, periurbano e naturalistico come ciclovia integrata che evidenzia le tante valenze del percorso. Poi si va negli altri ambiti. Altri tematiche importanti: la velocità veicolare e della sicurezza della percorribilità ciclistica in promiscuità sulla Marecchiese, come tema di sicurezza stradale più ampio da sviluppare eventualmente con l'Unione dei Comuni, per la quale potrebbe essere proficua una sinergia tra Unione dei Comuni e Comune di Rimini nell'ambito del generale della mobilità sostenibile ed accessibilità nell'alta valle.

Ridolfi precisa che il Comune di Rimini è già partner del progetto Bike Marecchia, anche se al momento l'assessorato di riferimento è vacante dopo le dimissioni dell'assessore Visintin.

Rispetto alla stazione, molti esprimono perplessità perché la stazione presenta una serie di complessità (TRC, gestione parcheggi, autobus commerciali, ecc.) che rischiano di deviare la discussione su altre questioni e di non concentrarsi invece sulla ciclabile.

Montaletti informa che di questo si è discusso anche ieri in un incontro a Bologna in Regione sul tema delle aree interne.

La discussione su questo punto si chiude con la decisione che Franco Boarelli imposterà una proposta di programma della giornata e lo sottoporrà agli altri. Cinzia Dori farà da tramite per i sindaci che vorranno intervenire.

Si passa alla disamina delle schede tecniche preparate dagli ingegneri dei trasporti che verranno concluse nei prossimi giorni. Montaletti darà i suoi contributi sul tema dell'inquadramento nella pianificazione regionale.

Come ultimo punto delle varie viene esaminata la proposta ricevuta da Sandro Luccardi da parte del Presidente di FIAB Arezzo, che anticipa lo svolgimento del Salone del Cicloturismo che si svolgerà il 13, 14 e 15 Novembre. Su questo il Tavolo chiede a Luccardi di tenere i contatti per capire se si può prevedere una presentazione del progetto Bike Marecchia in quel contesto.

L'incontro si conclude alle ore 13.30 con l'impegno a riconvocarsi nelle prossime settimane.

---

#### ***Allegato DGR 1157/2014 Relazione tecnica***

##### ***Relazione tecnica cap. 2 Pianificazione***

***“Come indicato nel cap. 1, la Rete delle Ciclovie Regionali costituisce un quadro previsionale di riferimento regionale per orientare la pianificazione e la progettualità della Regione e degli Enti territoriali.***

***[“.....”]***

***La Rete è costituita da una serie di corridoi, cioè di fasce territoriali di larghezza approssimativa di 3 km, all'interno dei quali sono presenti o dovranno essere realizzati gli effettivi percorsi o itinerari ciclabili. Tali corridoi sono stati individuati sulla base di un complesso di elementi territoriali, ambientali e trasportistici, che consentono una adeguata fruizione dei valori ad essi associati e la connessione con le reti ciclabili nazionali ed europee, il territorio locale ed il sistema dell'intermodalità.***

***[“.....”]***

***Ruolo della pianificazione locale è quello di meglio individuare e definire i percorsi e gli itinerari all'interno dei corridoi indicati, al fine di una migliore integrazione con i servizi e il territorio locale. Particolare attenzione dovrà essere fornita al collegamento con le aree urbane, soprattutto dei capoluoghi, le stazioni, i grandi attrattori di flussi (elementi di interesse storico, culturale e turistico) e con il sistema della mobilità lenta.***

**Relazione tecnica cap. 4 Progetto e requisiti tecnici**

***Per l'individuazione, l'adeguamento e la realizzazione degli effettivi itinerari presenti all'interno dei corridoi della Rete vengono di seguito definiti alcuni requisiti minimi di carattere generale che devono essere posseduti da questi itinerari. Tali requisiti sono comuni a quelli di altre reti di lunga percorrenza, ripresi da alcune linee guida riconosciute a livello internazionale e da quelle adottate dal progetto EuroVelo.***

***La finalità è di definire un itinerario ciclabile con caratteristiche infrastrutturali integrate con altri fondamentali elementi di qualità, con riferimento alla tipologia di utenza richiamata in premessa, che in generale intende muoversi nel territorio "con piacere", senza fretta e in sicurezza.***