

## VERBALE QUARTO INCONTRO SOTTOGRUPPO TECNICO DEL PROGETTO

### BIKE MARECCHIA!

#### *Progettazione partecipata di una ciclovia integrata lungo la valle del fiume Marecchia*

20 Febbraio 2015, 9:30 – 12:30

Sede del Servizio Tecnico di Bacino, Via Rosaspina 7, Rimini

Il giorno 20 Febbraio 2015, dalle ore 9:30 alle ore 12:30 presso la sala riunioni del Servizio Tecnico di Bacino della Regione Emilia-Romagna con sede in Via Rosaspina 7, Rimini, ha avuto luogo il quarto, ed ultimo, incontro del Sottogruppo Tecnico del progetto **“BIKE MARECCHIA! Progettazione partecipata di una ciclovia integrata lungo la valle del fiume Marecchia”**.

All'incontro hanno partecipato:

- Cinzia Dori, *Responsabile Area Tecnica Unione di Comuni Valmarecchia;*
- Marco Sarti, *Servizio Tecnico di Bacino E-R;*
- Piero Della Pasqua, *Servizio Viabilità, Provincia di Rimini;*
- Alberto Rossini, *Consulente per Piano d'Azione Energia Sostenibile della Valmarecchia per ANCI E-R;*
- Oliviero Trebbi, *Comune di Badia Tedalda;*
- Fulvio Piegai, *Comune di Badia Tedalda;*
- Paola Bassi, *Regione Emilia – Romagna – Mobilità urbana e trasporto locale;*
- Vittoria Montaletti, *Regione Emilia – Romagna – Pianificazione urbanistica, paesaggio e uso sostenibile del territorio;*
- Pietro Cucci, *CAI Sezione di Rimini*
- Imara Castaldi, *CAI Sezione di Rimini*
- Aldo Terzi, *Corpo Forestale dello Stato, Comandante Provincia di Rimini*
- Franco Boarelli, *Agenzia Piano Strategico Rimini;*
- Serena De Rosa, *Agenzia Piano Strategico Rimini.*

Franco Boarelli, dell'Agenzia Piano Strategico presenta altri nuovi partecipanti: due rappresentanti del CAI (Club Alpino Italiano) di Rimini e il Comandante Provincia di Rimini del Corpo Forestale dello Stato, (presenti per la prima volta). Specifica, inoltre, che il quarto ed ultimo incontro del Sottogruppo Tecnico ha come obiettivo principale la sistematizzazione del materiale cartografico descrittivo dello stato dell'arte della ciclovia Marecchia, utile, ai fini progettuali, per le future giornate partecipative. Si è conclusa, quindi, ha sottolineato Franco Boarelli, una prima fase tecnica di assemblaggio del materiale e si procederà nel mese di marzo con gli incontri partecipativi in Valmarecchia, raccogliendo, così, gli spunti dai partecipanti e i collegamenti con tutto il territorio.

Nel prosieguo dell'introduzione spiega che lo step successivo, prima degli incontri partecipativi, sarà quello di contattare le associazioni di bikers che hanno partecipato al Tavolo di Negoziazione, per completare la cartografia del percorso.

Marco Sarti, funzionario del Servizio Tecnico di Bacino E-R, prende la parola spiegando che il lavoro che ha portato avanti fino ad ora è stato quello di specificare quali sono le tipologie di fondo che interessano il percorso lungo il fiume. Al fine di presentare l'intero lavoro, aggiornato con le indicazioni dell'ultimo incontro, Marco Sarti proietta la cartografia con i tracciati del percorso, specificando la distinzione tra sentieri vicinali e comunali (più protetti e sicuri) e Strade Provinciali (meno protetti e sicuri perché trafficati). In particolare, descrive i due sentieri in sponda destra e sinistra idrografica del fiume: uno già realizzato e l'altro in fase di realizzazione da parte dell'STB. Nel materiale cartografico sono inserite anche le indicazioni, fornite durante lo scorso incontro, sui due percorsi per giungere a San Leo da Ponte Santa Maria Maddalena e il giro di Badia Tedalda, passando per Schigno, completato e affinato. Prosegue, poi, descrivendo lo stato dell'arte del percorso riportato sul file e i punti critici.

Un punto critico è il tratto a Ponte Verucchio, perché è il punto in cui le due piste ciclabili, che corrono lungo il fiume si interrompono e, per questo motivo, il percorso ciclabile dovrebbe passare sulla SP 258. Marco Sarti spiega, quindi, che lungo la sponda sinistra idrografica (lato Poggio Torriana) vi è un sentiero che si interrompe, si ferma alla Madonna di Saiano dove c'era il guado di Tonino Guerra. In sponda destra idrografica non c'è spazio, perché il passante è molto ripido infatti l'STB dovrà intervenire con dei progetti di difesa di sponda, entro l'anno. Il percorso ciclabile, dovrà, quindi, correre sulla SP 258.

Piero della Pasqua, funzionario della Provincia di Rimini, è intervenuto e attraverso la proiezione ha evidenziato quali sono le aree pubbliche sulle quali il percorso ciclabile potrebbe passare.

Ha precisato che, da una prima valutazione, restando sulla sponda destra idrografica, ad un certo punto si trova la vecchia ferrovia Santarcangelo – Urbino. Qui ci sarebbe la possibilità (emersa da indagini catastali) di passare su aree pubbliche, ovvero da Ponte Verucchio fino alla zona dove si trova l'ex Consorzio, davanti al quale si trova una stradina con un vecchio Ponte ferroviario, ormai diroccato. Prosegue aggiungendo che, di fianco alla SP 258, che in parte occupa il sedime ferroviario, ci sono altre particelle sulle quali potrebbe passare una pista di 2 – 3 metri. Scendendo lungo questo tratto si arriva ad un fosso con un ponticello che necessita di piccoli interventi. Proseguendo, ancora, si giunge ad una casa con un vecchio mulino e si arriva, poi, fino a Passo della Braccianti, passando in aree di proprietà pubblica. In seguito, il tracciato della ferrovia non c'è più, quindi, precisa Piero della Pasqua, si potrebbe far passare il percorso ciclabile sulle carraie e i sentieri.

Piero della Pasqua e Cinzia Dori, Responsabile Area Tecnica Unione di Comuni Valmarecchia, ha precisato che questi tratti sono ipotesi e possibilità per far passare il percorso ciclabile in aree pubbliche, evitando di passare al bivio di Verucchio sulla SP 258 trafficata.

Proseguendo lungo questo tratto, si arriva in un'area dove c'è un Frantoio attivo e poi ci si immette sulla SP 258, affianco della quale ci sarebbero dei tracciati sui quali il percorso ciclabile potrebbe passare. In seguito, si giunge ad un ex casello ferroviario affianco al quale si percorrerebbero tratti appartenenti al demanio fluviale e tratti di Strada Provinciale. Dal Frantoio, esiste già un tracciato che viene percorso dai mezzi.

Vittoria Montaletti, funzionaria della Regione E-R, prende la parola e precisa che, poiché il Frantoio è attivo, bisognerebbe verificare la possibilità di convivenza tra percorsi turistici e il passaggio di altri mezzi.

Piero della Pasqua spiega che gli abitanti di questa zona per raggiungere il Frantoio passano sull'area pubblica.

Vittoria Montaletti prosegue affermando che, nella pratica attraverso lo studio condotto su vari fiumi, è emerso il problema della convivenza ad esempio nelle aree in cui vi è un'estrazione in corso. In merito a ciò spiega che, dato che i mezzi da lavoro devono passare, potrebbero esserci dei problemi tra chi va in bicicletta e chi deve passare con i mezzi da lavoro, anche nel caso in cui si alzi della polvere da terra. Per questo suggerisce di affrontare il problema semplice in sede di progettazione.

Piero della Pasqua specifica che, poiché l'accesso del privato è pubblico, dovrebbe essere il privato, eventualmente, a dover prestare attenzione al percorso ciclabile.

Cinzia Dori precisa che, essendo un tratto promiscuo, la segnaletica sarà importante al fine di evidenziare i tratti.

Vittoria Montaletti afferma che, proprio data la promiscuità nella quale si trovano attività che non sono compatibilissime, bisognerebbe studiare delle convenzioni per usi differenziati dei percorsi che si decide di far fare alla frazione.

Piero della Pasqua ricorda che in questa fase si sta cercando di capire, dal punto di vista tecnico, se c'è la possibilità di far passare il percorso ciclabile lungo la sponda destra idrografica o continuare il guado in sponda sinistra idrografica. La sua valutazione tecnica è che se si decide di realizzare il percorso ciclabile, in sponda destra idrografica, la cosa si potrebbe fare.

Paola Bassi precisa che andrà tenuto presente anche il tema della sicurezza, sia durante la progettazione che durante la scelta.

Cinzia Dori, ha chiesto se nel punto del quale si sta parlando, è possibile passare lungo il fiume ed evitare quindi il discorso della promiscuità, ma Piero della Pasqua ha spiegato che è più difficile passare lungo il fiume.

Vittoria Montaletti suggerisce poiché in questa fase non occorre definire del tutto la progettazione del percorso, di lasciare tutte le possibilità descrivendo le condizioni e caratteristiche di ognuna, per fare la scelta in maniera condivisa e allargata durante le giornate partecipative. In questo modo si darebbe la possibilità a tutti di far vedere le cose che non sono state scartate prima, per criteri che, per quanto legittimi, devono essere trattati (per una questione di metodo) nella parte partecipativa, lasciando il progetto, attorno a questo tavolo, più aperto.

Piero della Pasqua suggerisce che, a Ponte Verucchio, essendoci il percorso della vecchia ferrovia con una parte della galleria praticabile (anche se i privati hanno costruito in questa zona), si potrebbe collegare il percorso ciclabile con quello dell'ex ferrovia. In quest'area andrebbero svolte delle indagini catastali per capire quali particelle sono private e quali no. Spiega, inoltre, che attraverso un Decreto attuale, agli Enti Locali è stata trasferita la proprietà di alcune particelle territoriali attinenti ai percorsi ferroviari.

“Con il sostegno della legge regionale Emilia-Romagna n.3/2010”

Cinzia Dori, precisa che occorre verificare se il percorso possa o meno passare nella galleria ferroviaria e costeggiare alcuni tratti privati, magari costruendo anche un marciapiede nei pressi di Zaganti se c'è abbastanza spazio. Facendo passare il percorso ciclabile da questa parte, si eviterebbe così di attraversare la SP 258.

Paola Bassi ricorda le difficoltà che si riscontrano nel trasformare tratti di strada in piste ciclabili.

Piero della Pasqua, riassumendo, spiega che a Ponte Verucchio ci sono due possibilità:

- giungere a Madonna di Saiano, tratto già costruito e fare il guado (per il quale però mancano i finanziamenti e la gestione);
- oppure l'ipotesi di riutilizzare il tratto dell'ex ferrovia, entrando quindi nella galleria ferroviaria che esce su di una zona privata.

La conclusione di una prima valutazione è che ci sarebbe anche in sponda destra idrografica la possibilità di un percorso riservato da progettare, costruire e finanziare.

Alberto Rossini, consulente per ANCI E-R, precisa che tutte le possibilità anche “critiche” vanno ricordate anche in funzione di presentarle alle discussioni plenarie.

Paola Bassi suggerisce che, al fine di comprendere in quali zone il percorso ciclabile dovrà passare, bisognerà in futuro fare un'indagine accurata delle particelle demaniali e capire anche quali zone sono dismesse ai fini del riuso, attraverso un'indagine dell'assetto proprietario. Ricorda, infine, che se vi sono molte zone di proprietà privata nelle quali potrebbe risultare più difficile far passare il percorso ciclabile.

Tutti i partecipanti sono d'accordo nell'evidenziare, durante le giornate partecipative, tutte le possibilità e le criticità del percorso, emerse durante gli incontri del Sottogruppo Tecnico.

Vittoria Montaletti ricorda l'importanza delle giornate partecipative del progetto, le quali non dovranno essere momenti nei quali si presenta esclusivamente un lavoro pianificato negli incontri del Sottogruppo Tecnico, ma momenti di lavoro aggiuntivi a questi. Attraverso le giornate partecipative si raccoglieranno i suggerimenti e le opinioni dei partecipanti, prestando molta attenzione alle loro idee, che non dovranno essere viste come aspetti di contorno del lavoro del Sottogruppo Tecnico, ma come principali e funzionali in vista del fatto che questo è un progetto all'interno di un percorso partecipativo. Il suggerimento di Vittoria Montaletti è di non presentare alle giornate plenarie un progetto che sia già censurato di tutte le possibilità.

Cinzia Dori ricorda che le criticità emerse in questa prima fase, forse sono emerse proprio perché in alcuni tratti risulta difficile far passare il percorso ciclabile.

Vittoria Montaletti precisa, inoltre, che il lavoro svolto negli incontri del Sottogruppo Tecnico è sicuramente una progettazione fisica ma è importante prestare attenzione anche alla progettazione funzionale del percorso ciclabile, perché la rete ciclabile che si definirà dovrà essere funzionale non solo ai turisti ma anche alla popolazione locale, in vista dei loro spostamenti abituali. Perciò, i tratti sui quali passerà il percorso ciclabile potrebbero essere suggeriti dai partecipanti anche in funzione dell'uso che ne potrebbero fare abitualmente. Ricorda, infine, uno slogan emerso durante il Contratto di Fiume Marecchia ovvero:

“Con il sostegno della legge regionale Emilia-Romagna n.3/2010”

“non un fiume per il turismo ma un turismo per il fiume”. La rete ciclabile, perciò, oltre che pensarla in ambito turistico, andrà pensata anche in funzione degli spostamenti quotidiani per diverse funzioni. Infine, ricorda che questo ragionamento è stato affrontato anche per la Valconca con lo slogan: “la Valconca, turisti per casa”, appunto per evidenziare che, prima ancora dei turisti esterni, sono quelli “di casa” che ne usufruiscono. La progettazione tecnica con tutte le varie opinioni andrà valutata tenendo conto di tutto quello che la partecipazione potrà dare.

Paola Bassi precisa che, per quanto riguarda i percorsi ciclabili (siano essi turistici o urbani), le caratteristiche di sicurezza, di percorribilità e i servizi necessari sono comuni, l'importante è percorrere un sedime in sicurezza.

Aldo Terzi, Comandante del Corpo Forestale per la Provincia di Rimini, racconta la sua esperienza in merito al percorso storico-naturalistico in sponda destra idrografica del fiume. Quando fu realizzato il percorso gli fu chiesto, nei primi anni, di posizionare la segnaletica stradale sulle aree potenzialmente esondabili e di realizzare una vigilanza nel periodo estivo per problemi legati all'accesso da parte di mezzi motorizzati non autorizzati. Fu scelta una pavimentazione a fondo ghiaiato stabilizzato adatto solo ad un certo utilizzo. Dato che, però, la fruizione di alcuni tratti del percorso era per lo più locale (gli abitanti della zona vi passavano per evitare la SP), si capì che il percorso aveva bisogno anche di un altro fondo. Attualmente alcuni tratti del percorso non sono praticabili ed la loro fruizione è per lo più turistica. Inoltre, ci sono delle incompatibilità tra chi la pratica in mountain bike a forte velocità e chi la percorre a piedi. Infine numerose sono state le segnalazioni per l'interazione tra chi la pratica a piedi o in bici e i cacciatori o i motociclisti.

In merito a questi aspetti, Vittoria Montaletti ha precisato che bisogna tener conto dei diversi usi che si possono fare del percorso. Cita, a tal proposito, l'esempio della rete escursionistica regionale che dove è stata messa a disposizione anche dei mezzi pesanti ne è risultata penalizzata e degradata.

L'incontro prosegue con la proiezione del tracciato che arriva fino a Ponte Torello. In questo tratto si suggerisce di salire sul ponte e suggerisce Cinzia Dori, di ricordarsi del collegamento con San Marino.

Sempre Cinzia Dori precisa che, grazie al lavoro svolto fino ad ora, è stato trovato il collegamento del percorso con San Marino, San Leo e Verucchio.

Franco Boarelli sottolinea che un altro punto critico è l'attraversamento di Ponte Santa Maria Maddalena.

Marco Sarti evidenzia che a Ponte Baffoni inizia il secondo punto critico.

Evidenziate le criticità, l'incontro è proseguito proiettando il tracciato e descrivendo i sentieri alternativi al passaggio sulla SP 258, sui quali potrebbe passare il percorso.

La proiezione è terminata descrivendo il tratto del Comune di Badia Tedalda, nel quale rispetto all'ultimo incontro, sono stati aggiunti alcuni tratti e l'intersezione con l'Alta Via dei Parchi.

I rappresentanti del CAI (Club Alpino Italiano) Sezione di Rimini, hanno evidenziato i sentieri della Provincia di Rimini, per il progetto del sentiero ad anello denominato Rimini-Rimini, (che parte da Rimini in Piazza Tre Martiri, percorre tutti i Comuni della Valmarecchia, fino alla foce del fiume Conca e torna a Rimini) nell'eventualità che questi possano interessare al progetto “ Bike Marecchia”.

“Con il sostegno della legge regionale Emilia-Romagna n.3/2010”

Fulvio Piegai, funzionario del Comune di Badia Tedalda, ha ricordato che l’obiettivo principale del Sottogruppo Tecnico è quello di tracciare una prima bozza del percorso principale della ciclovia e perciò gli eventuali collegamenti con altri progetti dovrebbero essere affrontati in seguito, anche in funzione dell’ascolto degli attori principali del territorio.

L’ultimo argomento affrontato, durante l’incontro, ha riguardato l’organizzazione della prima giornata plenaria.

Vittoria Montaletti suggerisce che, durante la presentazione, la progettazione tecnica svolta dal Sottogruppo Tecnico si dovrà collegare al Contratto di Fiume Marecchia, facendone vedere la corrispondenza. Perché, ha spiegato, è importante far vedere che il collegamento con il processo partecipativo c’è stato e deve essere riconoscibile la continuità tra quel lavoro e questo, estrapolando dal report le proposte sulla ciclabilità.

Cianzia Dori conclude dicendo che il lavoro del Sottogruppo Tecnico è quasi terminato in quanto si è riusciti a definire un primo tracciato con i collegamenti principali regionali e interregionali, e questo lo si andrà a presentare alla prima giornata plenaria, lasciando spazio alla partecipazione. Ha continuato, inoltre, precisando che il Sottogruppo Tecnico è a conoscenza degli altri sentieri che si diramano sull’intero territorio e che potrebbero essere presi in considerazione per futuri collegamenti al percorso.

Franco Boarelli, infine, ricorda che i prossimi incontri del Tavolo di Negoziazione e gli incontri partecipativi in Valmarecchia, si terranno tra marzo, aprile e maggio per giungere a giungo all’evento finale.

L’incontro si è concluso alle ore 12:30.