

Verbale Ultimo Tavolo di Negoziazione Progetto “Bike Marecchia! Progettazione partecipata di una ciclovia lungo il fiume Marecchia”

Mercoledì 15/07/2015, h. 10-13

ODG:

1. Definizione dei contenuti della delibera di approvazione degli esiti del progetto
2. Varie ed eventuali

PRESENTI:

Unione di Comuni Valmarecchia: Cinzia Dori, Lorenzo Valenti

Comune di Badia Tedalda: Ivano Sensi, Fulvio Piegai

Regione Emilia-Romagna: Vittoria Montaletti, Paola Bassi

Provincia di Rimini: Piero Della Pasqua

FIAB Rimini: Sandro Luccardi

Piano Strategico: Maurizio Ermeti e Valentina Ridolfi, Franco Boarelli

Consulenti tecnici: Melania Braghin, Giorgia Mancinelli

MODERATORE: Valentina Ridolfi

VERBALIZZATORE: Serena De Rosa

Ridolfi introduce ricordando che, nella giornata del 10/07, si è ricevuta la visita del Direttore Generale della Mobilità Regionale Massimo Ferrecchi e del Direttore Trasporti e Mobilità sostenibile Fabio Formentin, e che questa giornata – con sopralluogo in Valmarecchia – è stata utile per mettere a fuoco con la Regione i punti di forza e i punti critici della Ciclovia Marecchia e per prospettare qualche possibile scenario operativo e di finanziamento per sviluppare il progetto oltre il termine previsto dai tempi del bando regionale 2014, che deve concludersi entro il 30 luglio con l’approvazione dell’atto amministrativo da parte dell’Unione di Comuni Valmarecchia e con la trasmissione alla Regione del Report conclusivo di attività.

Ricorda, inoltre, che la Regione, nel luglio 2014, ha approvato (anche con associazioni come FIAB che sedevano al tavolo, oltre che con successivi accordi con le singole Province) una Rete previsionale delle ciclovie nella quale il percorso della Ciclovia ER 33, che si dipana inizialmente lungo il Marecchia, arriva solo fino a Ponte Messa dopodiché abbandona il Marecchia per proseguire lungo il Senatello verso Balze di Verghereto e arrivare da lì a Pratieghi, la località in comune di Badia Tedalda dove sono situate le sorgenti del Marecchia. Ricorda che il progetto “Bike Marecchia” si propone la progettazione partecipata di una ciclovia che colleghi le sorgenti del Marecchia alla foce in un percorso che individui quale spina lo stesso fiume. Questo perché “Bike Marecchia” rappresenta la prima declinazione progettuale del percorso di Contratto di Fiume che prevede, tra gli altri temi da sviluppare, quello della fruizione che si esprime anche,

in misura importante, attraverso il tema del cicloturismo lungofiume. Quindi, nel documento tecnico del Contratto di fiume attualmente in corso di redazione, sarà compresa anche parte dell'elaborato tecnico che questo Tavolo di Negoziazione sta producendo su "Bike Marecchia".

Passa quindi la parola a Melania Braghin e Giorgia Mancinelli per l'illustrazione della bozza della Relazione tecnica che si dovrà concludere proprio a seguito del TdN odierno. Braghin e Mancinelli procedono con l'illustrazione delle schede. Montaletti evidenzia che la Tavola della pianificazione provinciale è stata modificata nelle mappe tenendo conto del percorso di Bike Marecchia. Si concorda di ritornare esattamente alla versione inviata di Roberta Laghi ma indicandolo esplicitamente come lo stato della Pianificazione provinciale.

Di seguito, Ridolfi dà lettura del seguente contributo scritto inviato per e-mail dalla stessa Roberta Laghi, la quale non può essere presente all'incontro odierno: *"quale contributo tecnico alla fase conclusiva del progetto ribadisco la validità dello schema territoriale e funzionale a suo tempo inviato. Dal punto di vista dell'itinerario, ritengo opportuno che il Bike Marecchia debba essere considerato un approfondimento tecnico progettuale con adeguate proposte attuative ed integrative rispetto ai principali corridoi definiti nell'ambito dello schema delle ciclovie regionali. Non credo che l'obiettivo del progetto possa essere quello di produrre "varianti", comunque non in stretto senso amministrativo e sicuramente non a livello della pianificazione provinciale che certo non può avviare un'eventuale variante al PTCP inserendo previsioni ricadenti in territori fuori provincia. A livello programmatico eventuali adeguamenti o modifiche, successivi alle conclusioni progettuali del Bike Marecchia, non possono essere valutati che in sede regionale ed interregionale eventualmente interessando, per la Regione Emilia Romagna, il PRIT, tra l'altro ancora in fase di perfezionamento"*.

In sostanza, essendo un progetto che coinvolge territori extraprovinciali e regionali, la Provincia-Servizio Pianificazione evidenzia come qualunque eventuale variazione del percorso proposta dal progetto debba essere valutata e decisa in sede regionale e interregionale e non provinciale. Quindi in questo caso, essendo responsabile di progetto l'Unione di Comuni Valmarecchia, dovrebbe essere questa che, recependo i risultati del progetto "Bike Marecchia" ed, essendoci nel TdN anche il Comune di Badia Tedalda, presenta alle due Regioni - Emilia-Romagna e Toscana – una valutazione sulle proposte di percorso emerse e relative varianti per un eventuale recepimento. A questo punto si dà avvio al dibattito.

Montaletti evidenzia che, tra l'altro, l'accordo tra Province e Regione Emilia-Romagna per la rete previsionale delle Ciclovie regionali è di iniziativa regionale e quindi la valenza regionale è ulteriormente ribadita.

Anche il Servizio Viabilità della Provincia, presente al tavolo attraverso Piero Della Pasqua, sottolinea che il tavolo non ha l'autorevolezza per riportare varianti amministrative. Quindi, nella Pianificazione provinciale, non potendosi recepire varianti di caratteri sovraordinati, il percorso verso Badia proposto dal progetto "Bike Marecchia" non può che essere proposto come alternativa a quello tracciato.

Ermeti evidenzia che un conto è dire che il tavolo non abbia titolo per fare varianti amministrative rispetto a decisioni superiori, un conto è che il progetto "Bike Marecchia", esprimendo una partecipazione territoriale, non possa effettivamente avanzare delle proposte anche di variante o modifica ai percorsi che fino ad oggi sono stati concepiti e tracciati a livello sovraordinato. Legittimamente non abbiamo certo il potere di cambiare delle decisioni regionali tuttavia, come esito del lavoro, possiamo scrivere quello che riteniamo e presentare le proposte che il processo ha concepito, anche perché altrimenti non avrebbe avuto senso fare il progetto. Poi, chi deve valutare valuterà.

Luccardi afferma che, in realtà, il tema del progetto partecipativo era quello di costruire un percorso ciclabile per mettere insieme quello che esiste come risorsa territoriale ed evidenziarlo come un prodotto che poteva far sviluppare l'economia turistica. In realtà si è però lavorato principalmente sulle infrastrutture. Per avere attenzione da parte degli organi decisori, il percorso che si propone dovrebbe essere supportato da valutazioni tecniche. È importante mettere insieme, nel pacchetto di proposte, non soltanto la dimensione tecnica ma anche gli aspetti non puramente tecnici. Dal momento che il lavoro delle ciclovie regionali è stato fatto, anche in accordo con le province, guardando ad itinerari che avessero una portata nazionale, facciamo attenzione a non concentrarci su itinerari troppo localistici. Inoltre, dato che la Regione, nell'incontro di venerdì, ha lasciato intravedere la possibilità di finanziare la segnaletica, è importante presentarsi con un tracciato condiviso e univoco.

Ermeti sottolinea che il lavoro fatto finora non può pretendere di essere esaustivo riguardo a tutte le aspirazioni che abbiamo attorno al progetto Bike Marecchia. Dobbiamo in qualche modo prendere atto che, nella visione generale prospettica di tutto ciò che il progetto può produrre anche rispetto all'economia locale, adesso stiamo facendo solo un primo passo perché, nel breve periodo, non è pensabile reperire tutte quelle risorse che sono necessarie per fare in modo che questo progetto diventi effettivamente qualcosa che sia capace di muovere flussi turistici nuovi. Adesso giungiamo a uno step di progetto in cui sono contenute delle proposte che producono il loro effetto nel breve periodo: es. la segnaletica, qualche intervento di manutenzione. Questo però non sarà esaustivo perché dobbiamo sapere che, se lo vogliamo portare a termine talmente bene da produrre importanti ricadute territoriali, bisogna che questo progetto lo teniamo in mente anche dopo la conclusione di questa prima fase, negli anni a venire. Perché ogni volta che ci capiterà l'occasione di intercettare una risorsa economica per migliorare la capacità di valorizzazione di questo percorso, potremo aggiungervi dei "pezzi" anche negli anni successivi. Probabilmente potremo vedere realizzato il progetto solo tra qualche anno ed è proprio in questo ragionamento che tocca a noi tenere l'eredità di questo progetto, cosa che naturalmente va mantenuta dentro al Contratto di fiume Marecchia. Da oggi in avanti il miglioramento continuo del nostro progetto sarà nelle nostre mani attraverso il Contratto di fiume. Ma oggi dobbiamo produrre una chiusura delle cose che abbiamo fatto in questo periodo e la tavola illustrativa preparata da Melania e Giorgia ci aiuta ad affrontare questo ragionamento.

Prima di proseguire, Montaletti fa una osservazione sulla relazione tecnica. Dato che il progetto va contestualizzato bene, deve essere molto chiara la distinzione tra quello che il progetto Bike Marecchia ha portato in termini di progettazione e di proposta nuova e quello che è il contesto in cui il progetto si inserisce e che è dato, a prescindere dal progetto. Nella relazione bisogna quindi fare molta attenzione a non mescolare il quadro conoscitivo (quindi lo stato di fatto precedente al progetto) e le parti progettuali che derivano dal progetto. Bisogna distinguere qual è l'oggetto progettuale del progetto Bike Marecchia, in modo da poter discutere sugli esiti conclusivi senza far confusione tra i due livelli. La chiarezza aiuta ad essere più efficaci anche nelle conclusioni. Occorre condividere chiaramente tutti gli oggetti che fanno parte della progettazione e quello che preesisteva.

Si concorda di ripartire le schede tra quadro conoscitivo e parti progettuali per evitare commistione e confusione nella successione delle schede e negli esiti del progetto.

Paola Bassi non vede conflitti dal momento che nessun tracciato deve "vincere" su altri ma, al contrario, più percorsi possono assolutamente coesistere. Ad esempio, sulla Ciclopista del Sole, è stata concordata tra Regione, Province e territori una variante che passa per la Bologna-Verona. Quindi la coesistenza di più percorsi e varianti è qualcosa che esiste. Concorda con Montaletti nel dire che c'è una differenza tra il quadro conoscitivo, che è quello sulle ciclovie regionali, e quello che emerge da questo tavolo che si muove

comunque all'interno del Contratto di fiume e che, sulla base del riferimento dato da fiume, foce e sorgenti, individua questo determinato tracciato. Un tracciato che, tra l'altro, ha molti tratti in comune con la ER33 poi, a un certo punto, si dirama. La segnaletica è una questione che si affronterà nel momento in cui ci saranno delle risorse. Tra l'altro, la segnaletica di indicazione e direzione di solito si mette ogni due o tre km e niente vieta che vi siano anche indicazioni di alternative o altro. I due percorsi hanno pari valenza e, come dice anche Ermeti, questa cosa non finisce qui ma continuerà all'interno del Contratto di fiume dove occorrerà capire come affrontare, ad esempio, il discorso della manutenzione. Prima di fare la segnaletica, devo vedere come è messo il sedime, se ci sono ponti e attraversamenti ecc. Alla fine, c'è una proposta di questo tavolo che ha sviluppato una alternativa complementare, il Comune di Badia Tedalda non si deve sentire sottorappresentato perché la sua istanza è stata recepita fin dall'inizio e, in quanto rappresenta il collegamento con la sorgente, è molto importante anche per il Contratto di fiume. Quindi, la coesistenza è assolutamente pacifica, l'Unione dei Comuni farà la sua proposta, ci sono dei criteri tecnici che la Regione ha indicato per raggiungere una maggiore definizione, ci sarà anche l'incontro con la Regione Toscana che sarà importante anche per confrontarsi con loro. Di fatto comunque si parte con un quadro conoscitivo tracciato e con un percorso partecipativo che ha definito una coesistenza tra due percorsi. Poi, se veramente, continuando a lavorare sul progetto, si riusciranno a creare i servizi, il portale turistico, un sistema efficace di manutenzione, la gente sceglierà di conseguenza.

Ivano Sensi afferma che, se il progetto si chiama "Bike Marecchia", è implicito che il percorso debba necessariamente seguire il fiume Marecchia in tutto il suo tratto, altrimenti sarebbe "Bike" qualcos'altro. Quindi, se il percorso corre lungo la Valmarecchia poi prosegue nell'aretino, poi ritorna in territorio riminese a Bascio per poi concludersi di nuovo nell'aretino, questo è il percorso che va seguito. Se ci fossero ragioni ostative oggettive (es. strade interrotte o inghiaiate, variazioni di quota o altro), allora occorrerebbe trovare delle alternative, ma questo non è perché la strada è perfettamente percorribile e l'altimetria non supera gli 860 mt di Pratieghi. Quindi diventa difficile pensare che non sia fisiologico questo tipo di percorso. Che poi ce ne siano altri, nessuno lo mette in discussione tanto più che è chi poi percorre effettivamente le strade a decidere quale percorso preferire. Non è un caso che il primo incontro del Contratto di Fiume sia stato fatto a Badia. Ciò detto, è chiaro che nessuno pensa di non considerare valida la ciclovia del Senatello ma non è quello del Marecchia.

Montaletti chiede al tavolo perché continuiamo a parlare di ciclovia, quando invece dovremmo parlare di Bike Marecchia e di Contratto di fiume. Noi siamo dentro a questo quadro. Dobbiamo tener conto del territorio della valle del fiume e promuovere tutti i percorsi che sono nella valle, senza dover scegliere "tra due figli". Anche il Senatello confluisce nel Marecchia. Le ciclovie regionali sono un ambito di decisione diverso dal Bike Marecchia. Noi abbiamo fatto una progettazione diversa che è quella propria del progetto. Il motivo per cui il precedente tavolo di negoziazione è stato abortito e abbiamo dovuto riaggiornarci è che noi mischiamo i piani. Noi abbiamo fatto una progettazione che è in collegamento con il fiume Marecchia e che è altra cosa rispetto alle ciclovie regionali.

Ermeti: la questione pratica è che, al di là di qualunque nostra discussione, la scelta (di percorso, mezzo, ecc.) la fa il ciclista, il fruitore (ciclista, turista, residente che sia). Non abbiamo il compito di istituzionalizzare la cosa ma di metterci dalla parte di chi fruisce per capire come meglio agevolarne la fruizione. Illustra la carta elaborata nel progetto dicendo che, dato che i due percorsi coincidono fino a Ponte Messa, ad esempio sulla segnaletica si potrebbe avere una indicazione duplice fino a Ponte Messa e una differenziata (tra Bike Marecchia e ER33) da Ponte Messa in su. Noi abbiamo mappato una situazione in cui Bike Marecchia è il percorso che passa il più possibile lungo il fiume e proponiamo alla RER un progetto che valorizzi queste specificità. Inoltre, dato che ci sono almeno 4 punti di criticità in particolare nella parte

bassa, presentiamo anche questi in maniera che, qualora si liberassero delle risorse, potrebbero essere proposti per una risoluzione con una scheda. Illustra quindi i 5 punti critici: innesto della ciclabile a Ponte Baffoni, ponte Santa Maria Maddalena (ciclabile interrotta), passerella o percorso alternativo a Madonna di Saiano, vari interventi nella Trasversale Marecchiese e area della Stazione a Rimini. Se noi produciamo questo quadro, diamo una risposta alla idea del progetto (produrre un percorso che corre il più possibile lungo il fiume Marecchia), mappiamo una serie di varianti per Mountain bike, collegamenti, ecc., e forniamo anche alcune suggestioni con schede tecniche di piccoli interventi che consentano la continuità del percorso. Poi, dato che al Contratto di fiume lavoreremo ancora, vedremo come riuscire a finanziare gli altri interventi, ad esempio attraverso fondi europei strutturali o meno (GAL, Area Interna, altro).

Sensi puntualizza che, a parte alcune criticità, non c'è bisogno di investimenti pesanti quindi non è un progetto particolarmente complesso. Specifica poi che Badia, come area marginale, assieme ad altre aree come Sestino, ha avuto un ruolo determinante per far ottenere al Casentino i finanziamenti aree interne.

Piegai precisa che la loro partecipazione come Comune di Badia Tedalda ai percorsi di Piano strategico di vallata, di Contratto di fiume e del progetto Bike Marecchia ha avuto l'obiettivo di arrivare allo sviluppo e alla valorizzazione della Valmarecchia e quindi è questo il nostro territorio di riferimento. Se non prendiamo una decisione condivisa sull'individuare il percorso in quello che arriva alle sorgenti da Badia, difficilmente possiamo rispettare questo obiettivo e si crea una situazione di non dialogo. D'altra parte, la stessa Regione Toscana non può sposare il concetto di andare alle sorgenti attraverso altri percorsi. E' naturale che i percorsi devono essere coesistenti. Ma è importante stabilire una volta per tutte che il percorso dalla sorgente alla foce altrimenti tutte le volte si rimette mano a questo tema e si crea un non dialogo. Mentre, negli incontri sono costruttivi come oggi, si può raggiungere un risultato unitario.

Montaletti sottolinea che nessuno vuol venir meno al clima di dialogo ma che oggi si è voluto affrontare il tema in termini di chiarezza.

Bassi chiede se tutti sono d'accordo di mantenere entrambi i percorsi individuando questo percorso verso Badia come proposta unitaria del progetto "Bike Marecchia", l'altro come tracciato della rete previsionale regionale. Poi ci sarà l'incontro tra le due Regioni, l'Unione di comuni si farà carico di fare da capofila del progetto e si seguirà l'iter che si deve seguire di conseguenza.

Tutti si dichiarano d'accordo anche se Luccardi chiarisce che la logica della Regione quando ha fatto la rete previsionale è stata quella di proporre dei percorsi non localistici ma per cicloturisti. Un cicloturista mediamente in Europa si sposta per una settimana e fa circa 300 km. Se la logica è questa, se vogliamo scegliere un altro itinerario dobbiamo motivarlo perché presumibilmente, chi dovrà decidere, dovrà avere delle motivazioni su cui farlo.

Bassi ripete che la questione è da guardare nel quadro che si è detto ovvero, da una parte c'è la rete previsionale regionale dall'altro c'è il lavoro fatto da questo tavolo che ha indicato un altro percorso perché il tema fondante era l'unione della valle, attraverso il suo fiume. Non c'è bisogno di fare una scelta.

Luccardi ribatte che, se le istituzioni devono modificare un loro atto, è presumibile che voglia delle argomentazioni a supporto della scelta che deve fare. Quindi cerchiamo di motivare la nostra scelta per accompagnare il procedimento della Regione.

Dori chiede nuovamente se tutti condividono il percorso rappresentato nella tavola che riproduce il tracciato che arriva a Pratigghi passando da Badia. Tutti condividono.

Montaletti darebbe un titolo alla tavola per identificare il percorso che abbiamo condiviso. Bassi risponde che il titolo è quello del progetto, quindi “Progettazione partecipata del percorso lungofiume Marecchia”. Dori chiede di inserire nella mappa i confini regionali.

Il sindaco di Pennabilli Valenti ricorda che la bozza di accordo tra la ex Comunità Montana Alta Valmarecchia e la Provincia di Arezzo prevedeva l’arrivo a Pratieghi attraverso Fresciano che è il percorso adesso segnato in verde nella mappa per mountain bike, che è un percorso molto bello e quindi è molto importante che sia il punto più enfatizzato in quanto più a contatto con la natura e col paesaggio. Nella mappa manca però il pezzo, che è anch’esso molto bello che, da Gattara, gira nella valle del Senatello, poi va a Ca’ Federici e poi ritorna nella valle del Senatello. Questo per costituire una alternativa per la mountain bike da Molino di Bascio a Ponte Baffoni. Se evidenziamo il percorso mountain bike da Monte Botolino verso Pratieghi perché non evidenziamo anche l’altro, che è egualmente bello?

Ermeti risponde che il nostro progetto è quello che collega le sorgenti alla foce, quindi l’anello da mountain bike segnalato è riportato in quanto scorciatoia per arrivare alla sorgente. Tutti gli altri anelli, collegamenti e percorsi, compreso quello di Gattara, sono comunque riportati nella tavola “Quadro conoscitivo. Stato di fatto degli itinerari lungo il Marecchia”. Naturalmente, la mappa che verrà realizzata per la fruibilità turistica della valle riprenderà tutti questi collegamenti e non solo l’itinerario che noi individuiamo come quello lungofiume, che invece serve per presentare alla Regione una proposta di interventi di segnaletica e di miglioramento che possano eventualmente essere finanziati.

Valenti evidenzia che il tema è amministrativo perché, se noi riconosciamo e riportiamo quel percorso come punto fondante, la Regione Toscana deve intervenire finanziariamente per tenerlo a posto. E’ una strada che è stata fatta 30 anni fa e poi è stata danneggiata da una frana. Tra l’altro è una strada che serve anche alla gente che con la macchina passa da una valle all’altra. E comunque è un modo per evitare che le mountain bike debbano fare tutto il percorso da Molino di Bascio a Ponte Baffoni su strada asfaltata.

Montaletti si chiede se non vi siano stati problemi nel percorso partecipativo dal momento che il sindaco sembra non sapere che gli itinerari sono stati tutti segnati. Dori spiega che il sindaco si riferisce ad un itinerario di mountain bike, che è inserito nella carta dello stato di fatto degli itinerari e che il tema è solo se riportare questo itinerario per mountain bike anche nella tavola dell’itinerario su strada o meno.

Bassi riprende il tema della segnaletica affermando che questa relazione tecnica contiene già molte informazioni, quasi si fosse ad un livello esecutivo. La segnaletica è però subordinata ad un piano di segnalamento e sarà quella la sede in cui si approfondiranno tutti i dettagli. Il programma prevede che: ci sia prima di tutto la delibera dell’Unione di Comuni, poi il confronto con la Regione Toscana, poi il piano di segnalamento e poi la fornitura della segnaletica. In questa sede non dobbiamo decidere dove posizionare i cartelli ma che il nostro itinerario principale su strada, come stabilito dal processo partecipativo, è quello che coincide fino a Ponte Messa con la ER 33, da cui si dipanano due alternative, una verso Badia Tedalda e l’altra verso le Balze. Riguardo ai percorsi mountain bike, sono importanti e vanno benissimo ma, oltre a quelli censiti, ce ne potrebbero essere altre decine e quindi bisogna fermarsi qui, altrimenti non ne usciamo. Quello che abbiamo fatto è già un ottimo lavoro che servirà come base per il piano di segnalamento che dovrà essere fatto con l’Unione e con il Comune di Rimini. Poi ci sarà il discorso promozionale. Ma adesso dobbiamo fermarci perché questo progetto finisce qui ed ha comunque ottenuto risultati importanti e anche replicabili in altre ciclovie, che spesso presentano situazioni e problematiche analoghe. Questo tavolo è stato molto importante perché ha messo assieme tutta una serie di discussioni, riflessioni e ragionamenti.

Ermeti evidenzia che l'itinerario principale serve allo scopo di partenza, ovvero collegare la foce del fiume alle sorgenti. Gli altri itinerari sono ovviamente un arricchimento integrato ma non strettamente funzionali alla connessione principale.

Boarelli sottolinea che anche se la mappa degli altri itinerari è ricca, non può essere esaustiva perché certamente vi sono altre varianti che non sono emerse nel processo ma che esistono.

Luccardi concorda nel dire che ci sono moltissimi percorsi alternativi per mountain bike. Bisogna distinguere quindi tra quello che è l'itinerario interregionale da comparare a quello della rete regionale delle ciclovie e quelli che sono itinerari locali sottordinati.

Montaletti ricorda che questo progetto è finanziato e verificato anche negli obiettivi di processo in quanto finanziato non dal servizio mobilità ma dalla partecipazione. Quindi l'obiettivo di contenuti è importante ma è ancor più importante il processo che è stato seguito quindi se la coprogettazione è stata fatta con le modalità giuste. Si arriva alla fine che tutti hanno partecipato nella decisione. Se oggi ci sono ancora dei dubbi nel tavolo di negoziazione viene il dubbio che abbiamo perso l'attenzione sul processo per concentrarla solo sugli esiti.

Ridolfi precisa che la Regione ha già validato, attraverso il tecnico di garanzia, il documento di proposta partecipata. Forse, se permane qualche problema, è all'interno di questo tavolo dato che il documento validato dava conto di un processo pienamente compiuto, conclusosi con l'incontro di Novafeltria nel quale tutti i partecipanti hanno preso visione dei risultati finali e li hanno condivisi e c'è stato anche lo spazio per alcune precisazioni da parte di alcuni partecipanti (es. tema della velocità in alta valle o segnalazioni su problemi di manutenzione) di cui si è ovviamente tenuto conto.

Ermeti: peraltro non c'è da scandalizzarsi se all'interno di un tavolo di negoziazione partecipato ciascuno dice cosa pensa e si registrano opinioni differenti. L'importante è uscire con una proposta che sia condivisa.

Dori propone quindi che il tavolo faccia una sintesi.

Si conviene che:

- Il documento viene modificato in base alle osservazioni emerse dal tavolo odierno.
- Le tavole vengono ritolate e ripartite tra quadro conoscitivo e progettazione.
- L'Unione dei Comuni va in delibera e il numero dell'atto viene riportato nel rapporto finale che va trasmesso in Regione entro il 30 luglio.
- Anche l'Unione di Comuni cui appartiene Badia Tedalda deve deliberare quindi il Comune di Badia attende dall'Unione Valmarecchiale relazione tecnica da approvare in delibera.

Cinzia Dori propone che, se il percorso nero è l'ossatura portante del tracciato Bike Marecchia, si esca solo con quello. Quindi questa è la tavola di progetto finale in cui è indicato il tracciato complessivo e sono indicati i punti su cui intervenire. Questo lei va ad approvare in modo da poter indicare puntualmente alla Regione quali sono le nostre priorità. Quindi: segnaletica per il tratto emiliano-romagnolo e raccordo con la Regione Toscana per integrazione; poi i punti di criticità da riqualificare.

Tutto il resto (percorsi MTB, altri percorsi su strada) è riportato nelle tavole precedenti.

In sostanza, relativamente a quanto verrà riportato nell'atto amministrativo di recepimento, il Tavolo delibera all'unanimità di approvare il progetto del tracciato della ciclovia Marecchia nel percorso che, dopo

Ponte Messa, prosegue verso Badia Tedalda e arriva a Pratieghi. Concorda, inoltre, di concludere il progetto con una relazione tecnica contenente il quadro conoscitivo e tavola di sintesi progettuale che riporta tale percorso, corredato da alcune schede di dettaglio sui punti di criticità.

La delibera dell'Unione potrà essere trasmessa poi al Comune di Rimini anche per intercettare i fondi che saranno destinati alle aree urbane, con riferimento particolare all'area della Stazione Ferroviaria e alle criticità evidenziate nella relativa scheda.

La delibera dell'Unione di Comuni Valmarecchia verrà trasmessa, congiuntamente alla relazione tecnica, al Comune di Badia Tedalda per analogo atto da sottoscrivere da parte dell'Unione Montana dei Comuni della Valtiberina Toscana.

Oltre alla trasmissione al Servizio Partecipazione della Regione Emilia-Romagna di tutti i documenti conclusivi di progetto, gli elaborati tecnici e i relativi atti amministrativi delle due Unioni, saranno sottoposti anche ai Servizi Mobilità della Regione Emilia-Romagna e della Regione Toscana per loro opportune verifiche, valutazioni e decisioni in merito.

Il tavolo si chiude alle ore 12.45.