

S/HT2T3

Elena Bartoli

Da: sergio signanini [lolmo@mclink.it]
Inviato: martedì 31 marzo 2009 8.34
A: segreteria@adbarno.it
Oggetto: Per il Segretario d.ssa Gaia Checcucci



Gentile d.ssa Gaia Checcucci,

la ringrazio per l'attenzione che ha voluto dedicarci come Fiab Toscana e mi complimento per la riuscita del Forum, con il quale credo che sia stato inaugurato un metodo efficace di partecipazione, indispensabile per il piano di gestione.

Anche per questo mi spiace di non avere potuto seguire fino alla fine il Forum.

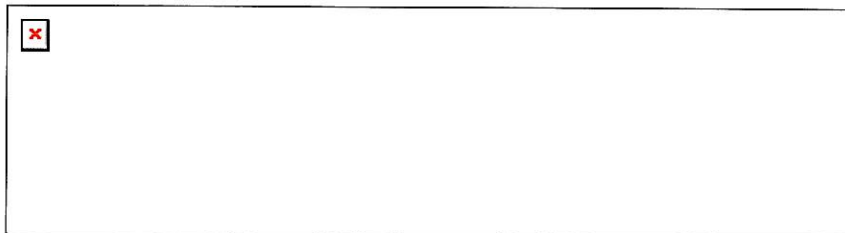
Questa mia comunicazione fa seguito al colloquio di venerdì scorso e accompagna alcuni documenti da noi preparati sul tema dei percorsi ciclabili in Toscana, molti dei quali riguardano ambiti fluviali.

Noi pensiamo, anche sulla base di esempi esteri (cfr in Baviera), che sia importante legare gli aspetti tecnici, ingegneristici e naturalistici, di gestione dei Distretti idrografici, con quelli socio-economici e di partecipazione dei cittadini, come fatto in occasione del Forum, e per questo offriamo la nostra disponibilità, anche operativa di conoscenze ed esperienze sul territorio, per il vostro importante impegno.

Cordiali saluti.

Impruneta, 31.3.2009

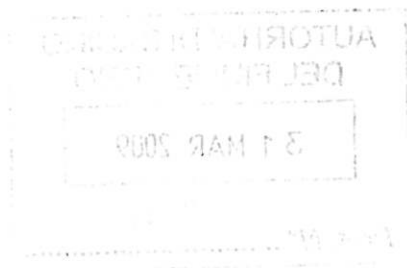
Per Fiab Toscana



Sergio Signanini

Via Ponte a Iozzi, 2
I - 50023 Impruneta (Fi)
Tel. 348/3051964 Fax 055/208230
Email: lolmo@mclink.it

21357



RETE DI ITINERARI CICLABILI ATTRAVERSO LA TOSCANA

Sergio Signanini - Coordinamento FIAB Toscana – www.fiabtoscana.it

**Via Ponte a Iozzi, 2
50023 Impruneta (Fi)
Tel.348/3051964 Fax 055/208230**

Email: lolmo@mclink.it

Premessa

Molte regioni d'Europa e del Nord America hanno realizzato e valorizzato percorsi ciclabili tra città e città e lungo itinerari naturalistici, storici e culturali, e in particolare lungo tratti fluviali, sugli argini dei fiumi. L'esempio più celebre è quello della pista ciclabile lungo il Danubio, in particolare nel tratto da Ratisbona, Passau, Vienna a Budapest.

E' da segnalare quello inaugurato il 10 agosto 2007 in Canada, nello Stato del Quebec, che si estende per ben 4.000 km e che è stato realizzato nel corso degli ultimi 10 anni, sulla base di un accordo e di un progetto che ha visto la collaborazione tra le autorità statali, la locale associazione degli amici della bicicletta e le singole autorità comunali (cfr. www.routeverte.com); ma sono da ricordare quello lungo la Vltava e l'Elba da Praga a Dresda, e, in Italia, quello lungo l'Adige da Merano a Verona.

Questi percorsi ciclabili hanno una funzione plurima: servono agli abitanti per avere dei percorsi ciclabili in sicurezza, dove fare escursioni e anche pratica di uso della bicicletta con i bambini, servono ai turisti per conoscere in una forma più intensa e genuina parti della regione di particolare valore ambientale, servono come forma di mobilità alternativa (ricordiamo che il 50% degli spostamenti in auto avvengono per motivi di svago e di turismo), servono a fare moto in ambienti piacevoli e salubri e quindi a mantenere in salute, servono all'economia perché nei pressi dei percorsi ciclabili si possono insediare attività commerciali, ricreative, turistiche, sportive e anche di promozione di prodotti locali: in una regione come la Toscana, le piste ciclabili possono avere una funzione economica notevole per attirare segmenti di cicloturisti ed escursionisti locali.

La rete regionale

Guardando la geografia della Toscana e le iniziative avviate, ai vari stadi di avanzamento, possiamo individuare quella che dovrebbe essere la rete fondamentale dei percorsi ciclabili extraurbani.

Alcuni di questi percorsi costituiscono la parte regionale di percorsi europeo (Eurovelo) e nazionali (Grandi vie della Rete ciclabile Nazionale)¹.

Gli itinerari individuati nella nostra regione sono quelli indicati:

- Asse della Costa – da Massa a Pisa a Livorno a Grosseto e Orbetello
- Asse dell'Arno – dal Casentino ad Arezzo a Firenze a Pisa
- Via Francigena – Via Cassia, Siena, Valdelsa, Valdarno, Lucca e poi Versilia e valle della Magra
- Via dei due mari – dalla Val Marecchia, che è collegata con i percorsi ciclabili delle province di Rimini e di Pesaro e Urbino, alla Val Tiberina e da qui attraverso la Val Cerbone ad Arezzo per ricollegarsi con la Ciclopista dell'Arno e con quella della Val di Chiana
- Asse della transumanza - Val di Chiana, Val d'Orcia, Val d'Ombrone – da Arezzo, Cortona a Siena, Grosseto
- Asse da Firenze a Prato, Pistoia, Lucca e Viareggio

Lo stato di definizione del percorso, di progettazione e di percorribilità dei tratti è molto differenziato, e non è sempre conosciuto neppure dalle stesse amministrazioni locali (Province e Comuni). Di seguito e poi in allegato diamo una descrizione (e forniamo una scheda) dello stato, delle azioni in corso e dei problemi per gli itinerari che abbiamo indicato sopra.

¹ Cfr www.bicitalia.org

Asse dell'Arno – dal Casentino ad Arezzo, a Firenze, a Pisa e da qui al mare

Si tratta di un percorso-progetto ormai studiato da decenni, ma purtroppo ancora incompleto e con stati di definizione molto differenziati.

La Regione e le tre Province – Arezzo, Firenze e Pisa – si sono occupate a più riprese degli interventi necessari per dare continuità a questo tracciato che in alcune parti è già stato realizzato.

Anche per il tratto più esemplare, quello tra Firenze e Pisa, non vi è ancora continuità, nonostante che Firenze e Pisa, situate entrambi sull'Arno, principali città turistiche e d'arte toscane, sedi di aeroporto, di emergenze storiche, culturali ed artistiche, che attirano milioni di turisti, potrebbero catalizzare su un percorso ciclabile di circa 100 km. un numero molto elevato di turisti.

Tra Firenze e Pisa, affacciata sull'Arno, è situata un'area densamente abitata, che comprende 31 comuni, con oltre un milione di abitanti, compresi in tre province (Firenze, Pisa e, marginalmente Prato), che rappresentano per la provincia di Firenze il 66% della popolazione e per la provincia di Pisa l'80%.

Lungo il tratto Firenze Pisa vi sono molte stazioni ferroviarie localizzate non lontano (distanze inferiori a 1 km dal fiume). Firenze S.M.N., Firenze Cascine, Firenze San Donnino, Signa, Carmignano, Montelupo F.no, Empoli, San Miniato, San Romano, Pontedera, Cascina, Pisa, che possono consentire un facile trasbordo tra pista ciclabile e ferrovia.

Anche la superstrada Firenze – Pisa – Livorno e la statale tosco-romagnola si avvicinano spesso all'Arno: la statale corre spesso adiacente al fiume, e la superstrada è a meno di 2 Km. in diversi punti all'Arno: Firenze, Lastra a Signa, Montelupo, Empoli, Santa Croce, Pontedera est, Cascina, Pisa.

La presenza di risorse ambientali e ricreative lungo tutto il percorso è notevole ed evidente, a partire dal Parco delle Cascine di Firenze fino all'area delle Piagge a Pisa, e riguarda oltre all'Arno:

- il parco dei Renai a Signa,
- l'area fluviale di Lastra a Signa,
- il tratto della gola delle Gonfoline,
- l'area ricreativa sportiva di Empoli,
- il lago di Roffia a San Miniato,

.....

Vi sono poi nelle vicinanze dell'Arno e facilmente accessibili dal percorso ciclabile molte emergenze storiche, artistiche e culturali, sia singole, che in centri urbani: Badia a Settimo, Lastra a Signa, Signa, Artimino, Montelupo F.no, Capraia, Empoli,

Sono da segnalare poi le possibili connessioni con altre aree turistiche, culturali e ambientali che possono arricchire e variare l'itinerario base:

- con i corsi d'acqua della Greve, del Bisenzio e dell'Ombrone,
- con la val di Pesa, la Valdelsa, la Valdegola e la Caldera,
- con le aree del Padule di Fucecchio e del Padule di Bientina,
- con Vinci e il Montalbano.

Vi sono poi gli importanti collegamenti con produzioni locali agricole, artigianali e con attività commerciali, con mercati e con pubblici esercizi:

- lungo il percorso vi sono infatti zone agricole a vigneto, frutteto, orticoltura;
- vi sono le produzioni ceramiche di Montelupo,
- vi sono mercati settimanali in tutti i centri urbani,
- vi sono nelle vicinanze e si potranno realizzare sul percorso attività di ristorazione, di esposizione e di vendita di prodotti tipici,

.....

Il progetto di percorso

Gli argini e le sponde dei fiumi e dei torrenti sono degli spazi protetti con molte condizioni favorevoli per la realizzazione di piste ciclabili: infatti sia in Toscana (il tratto pisano dell'Arno), che in altri paesi europei (Olanda, Germania, etc.), lungo i fiumi e spesso sopra gli argini (sui Damm) corrono chilometri e chilometri di piste ciclabili, dove, grazie alla sopraelevazione, è possibile avere una visuale estesa sia del fiume che del paesaggio intorno, senza nessuna interferenza con il traffico motorizzato.

La vicinanza al fiume, ad aree ambientali di pregio, le distanze brevi esistenti tra centri abitati, stazioni ferroviarie, punti di appoggio e di ricreazione consentono una fruizione della pista ciclabile per molti usi se opportunamente attrezzata, adeguatamente collegata e segnalata ed efficacemente pubblicizzata e promossa.

Le stazioni ferroviarie della linea Firenze –Pisa, facilmente collegabili al percorso ciclabile, sono 15, comprese Firenze Santa Maria Novella e Pisa Centrale e la distanza massima tra due stazioni è di 10 km tra Empoli e San Miniato – Fucecchio, quindi dei tratti brevi percorribili facilmente in meno di un'ora.

Esistono poi dei tratti di pista ciclabile adiacenti all'Arno, già predisposti, anche se non perfettamente funzionanti e adeguatamente attrezzati, e soprattutto non collegati tra loro in rete e con altre infrastrutture di trasporto: a Firenze lungo il parco delle Cascine e lungo via dell'Argingrosso, a Signa nel parco dei Renai, nella provincia di Pisa, tra San Miniato e Pisa.

Vi è poi la possibilità di collegare l'asse ciclabile dell'Arno con diversi impianti sportivi e ricreativi collocati nei pressi del fiume, come a Signa, a Empoli, a San Miniato, a Pontedera, etc., consentendo così di abbinare il cicloescursionismo con attività sportive vere e proprie, anche destinate a persone della media età.

Quello che manca sono un progetto e una organizzazione unitaria di tutto il percorso che integri e coordini i tratti realizzati e quelli di progetto in un sistema unitario.

Sono inoltre da prevedere un sistema unico di segnalazione e di pavimentazione, l'integrazione tra percorsi ciclabili e altre infrastrutture (strade, stazioni ferroviarie, parcheggi, etc.) e la realizzazione di servizi di servizio e di ristoro.

Infine la questione della gestione dell'infrastruttura ciclabile, sia per la parte di manutenzione della pista e dei servizi complementari (es. punti di sosta, servizi igienici, etc.), che della segnaletica e dei collegamenti, e della promozione dell'iniziativa e della diffusione di informazioni rappresenta un'esigenza imprescindibile da legare alla realizzazione fisica dei percorsi: è inutile, e controproducente, fare degli investimenti se poi questi non vengono gestiti, non viene fatta manutenzione e promozione.

I risultati attesi da una rete regionale di itinerari ciclabili

I risultati provenienti da diversi paesi confermano chiaramente che il cicloturismo ha effetti estremamente positivi sull'economia.

Malgrado la grande differenza delle premesse dei singoli paesi, un fatto è certo: il cicloturismo assicura ovunque un'importante creazione di valore aggiunto.

I soldi investiti negli itinerari ciclabili si riveleranno un investimento estremamente redditizio per l'economia pubblica e turistica del nostro paese.

Mentre il turista in auto si sposta velocemente da un luogo di grande importanza ad un altro, il cicloturista approfondisce la conoscenza del territorio chilometro per chilometro, riscoprendo e valorizzando luoghi di importanza secondaria, fermandosi a mangiare e dormire in paesi spesso tagliati fuori dalle "migrazioni" turistiche di massa.

E' naturale quindi che un percorso ciclo-turistico ben realizzato e "reclamizzato" non porta vantaggi solo agli appassionati, ma favorisce attorno ad esso la nascita di iniziative imprenditoriali turistiche.

In secondo luogo va considerato lo scarso impatto ambientale di questa forma di turismo rispetto a quello motorizzato, o comunque di massa, che contribuisce durante la stagione estiva a rendere invivibili le città monumentali più famose, a danneggiare gli ambienti naturali delle località più note, a soffocare in ingorghi d'auto e calche umane gli stessi turisti.

Nel caso del turismo in bicicletta, la "qualità" dello spostamento, è sicuramente più importante della "quantità".

In bicicletta si sta all'aria aperta, si pratica una forma moderata e piacevole di esercizio fisico, si ha il tempo di apprezzare il paesaggio visitato, nel quale si è immersi completamente e continuamente (e non solo tra uno spostamento e l'altro, quando si ha il tempo e la possibilità, in termini di spazi per la sosta, di fermarsi e scendere dall'automobile), si ha modo di apprezzare i dettagli.

In bicicletta è possibile fermarsi in qualunque punto, per godere uno scorcio, per studiare un edificio, per scattare una foto, mentre in automobile è possibile fermarsi solo quando la sede stradale lo consente, trasformando il viaggio in una frustrante costrizione all'immobilità, ed il paesaggio in un "qualcosa" che scorre via troppo in fretta dietro i finestrini.

L'affermazione della pratica cicloturistica in Italia soffre un grave ritardo, dovuto in gran parte alla scarsa diffusione delle conoscenze relative alla possibilità di effettuare lunghi viaggi in bicicletta.

La promozione della mobilità ciclabile in tutti i suoi aspetti (salvo quello agonistico) quale elemento della mobilità sostenibile urbana ed extraurbana, rappresenta l'obiettivo delle politiche di coordinamento degli interventi dei diversi soggetti che si occupano della mobilità ciclabile: in questo ambito si presenta la seguente proposta che deve essere considerata molto preliminare, ma che rappresenta un primo tentativo di sintesi di quanto fatto o in programma ai diversi livelli.

La rete indicata considera esclusivamente gli ambiti di collegamento di regionale, o comunque sovracomunale ad uso della bicicletta.

Non sono pertanto considerati, se non sono integrati nella ipotetica rete regionale, i percorsi di valenza locale che pure sono esperienze interessanti come ad esempio il percorso lungo il Frigido a Massa e i tracciati lungo la laguna a Orbetello.

Questa indicazione intende collegarsi con il processo nato in FIAB con la Ciclopista del Sole nel 1991 e continuato con EuroVelo nel 1998 vorrebbe raggiungere l'obiettivo di creare una rete capace di competere con i livelli europei che abbiamo rappresentato nel seguente schema

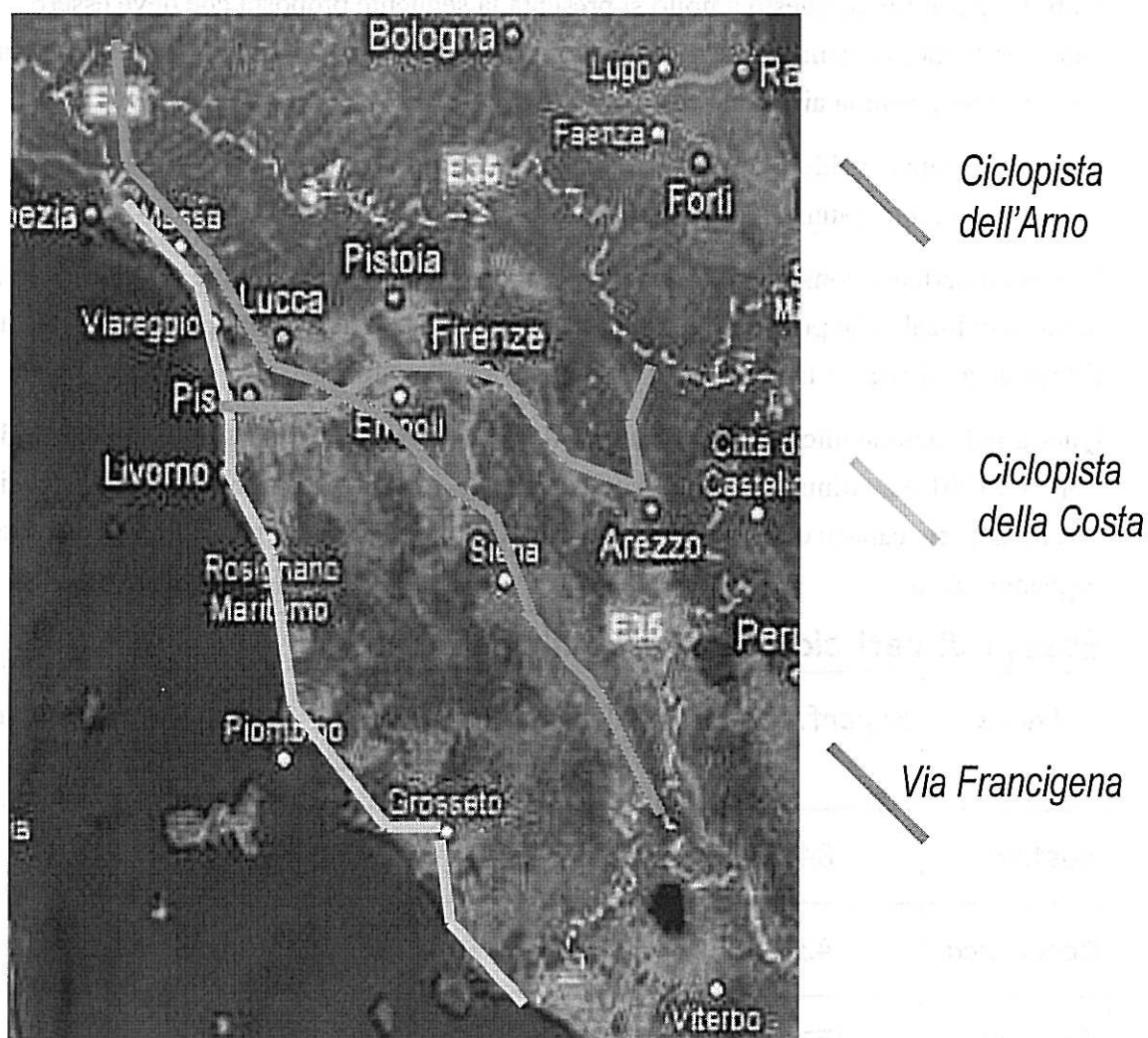
Esempi di reti ciclabili nazionali

Paese	Superf. kmq	Popolazione	Rete stradale	Rete ciclabile km	%ciclabile/strade
Austria	84 000	8 000 000	110 000	4000	4%
Danimarca	43 000	5 200 000	71 000	3500	5%
Germania	357 000	80 000 000	222 000	35000	16%
Inghilterra	244 000	58 000 000	350 000	17000 ¹	5%
Olanda	34 000	15 000 000	115 000	6000	5%
Svizzera	41 000	7 000 000	71 000	3300	5%
Italia	324 000	57 000 000	310 000	12 000 ²	4%
Toscana	23 000	3 600 000	20 000	200 / 1 500	1% / 7.5%

¹ Anno 2005

² Proposta FIAB

(fonti: Atlante De Agostini e archivi EuroVelo)



Sergio Signanini - Coordinamento
Fiab Toscana

La ciclopista/ciclovia regionale dell'Arno nel contesto della rete ciclabile nazionale ed europea.

Una proposta della Federazione Italiana Amici della Bicicletta – FIAB -.

1. Premessa

La Toscana è una regione "ciclistica": più di un toscano su tre (il 36,4%) e quindi più di 1 milione e 300 mila persone in Toscana usano la bicicletta almeno una volta alla settimana, oltre 500 mila toscani (il 15,1%) usano la bicicletta tutti i giorni.¹

Fino alla fine degli anni cinquanta vi era un uso ancora più diffuso della bicicletta per tutti gli spostamenti, e in particolare per quelli pendolari della popolazione. Negli anni più recenti si sta verificando un "ritorno alla bicicletta" in alternativa all'uso del mezzo motorizzato.

Allo stesso modo fino all'alluvione del 1966 l'Arno era un fiume amico, frequentato e vissuto e lungo il suo corso vi erano (e molto è rimasto) percorsi per la mobilità, attività produttive, residenze.

Il progetto di ciclopista dell'Arno intende recuperare e valorizzare l'asse del fiume quale infrastruttura strategica per la mobilità ciclistica, in una visione di infrastruttura multivalente.

La Federazione Italiana Amici della Bicicletta è particolarmente impegnata, in Toscana, per sviluppare questo "ritorno alla bicicletta", in particolare, tramite il Coordinamento Toscano sta individuando il sistema a rete della ciclopiste e ciclovie della Regione, in modo da coniugare la domanda di mobilità sostenibile con quella del tempo libero, ove possibile utilizzando gli stessi itinerari in unica infrastruttura ciclabile, anche per incrementare gli investimenti pubblici e garantire nel tempo la manutenzione.

Molte regioni d'Europa e del Nord America hanno realizzato e valorizzato percorsi ciclabili tra città e città e lungo itinerari naturalistici, storici e culturali, e in particolare lungo tratti fluviali. L'esempio più celebre è quello della pista ciclabile lungo il Danubio, in particolare nel tratto da Ratisbona, Passau, Linz, Vienna, Bratislava, a Budapest.

Questi percorsi ciclabili hanno una funzione plurima: servono agli abitanti per avere dei percorsi ciclabili in sicurezza, dove fare escursioni e anche pratica di uso della bicicletta con i bambini, servono come forma di mobilità alternativa (ricordiamo che il 50% degli spostamenti in auto avvengono per motivi di svago e di turismo), servono ai turisti per conoscere in una forma più intensa e genuina parti della regione di particolare valore ambientale, servono a fare moto in ambienti piacevoli e salubri e quindi a mantenere in salute, servono all'economia perché nei pressi dei percorsi ciclabili si possono insediare attività commerciali, ricreative, turistiche, sportive e anche di promozione di prodotti locali: in una regione come la Toscana, le piste ciclabili possono avere una funzione economica notevole per attirare segmenti di cicloturisti ed escursionisti locali.

Prima di illustrare il sistema regionale della rete ciclabile è importante chiarire la classificazione dei percorsi ciclabili e delle ciclovie (si veda la nota allegata).

¹ Fonte: Regione Toscana – Piano regionale della mobilità e della logistica

2. La rete regionale delle ciclovie e ciclopiste proposta da FIAB

La rete regionale delle ciclovie e ciclopiste proposta da FIAB è impostata su una precisa gerarchia di itinerari, in primis abbiamo:

- la ciclopista dell'Arno, tratto della Ciclopista del Sole della rete Bicalia ed Euro Velo 7, cioè della rete impostata dalla European Cyclist's Federation per il sistema europeo;
- la Francigena, classificata Euro Velo 5, da Pontremoli, Lucca, San Miniato, a Siena e oltre;
- la costiera da Massa, Forte dei Marmi, Pisa, Livorno, Grosseto e oltre.

Sia la ciclopista dell'Arno che la "costiera" non hanno valenza solamente cicloturistica, ma anche di infrastrutture urbane e extraurbane per la mobilità sostenibile in generale, in quanto lungo queste due direttrici vi sono consistenti addensamenti di popolazione residente e di attività produttive.

Oltre a questi itinerari principali sono stati definiti anche degli itinerari interregionali e quelli della cosiddetta rete delle valli interne, collegabili all'infrastruttura regionale principale relativa alla ciclopista dell'Arno².

Il fondovalle dell'Arno si presta ad un progetto organico di itinerario ciclabile multifunzionale nel contesto della rete regionale delle infrastrutture per la mobilità sostenibile, anche per valorizzare gli investimenti già realizzati in molti tratti³

² La ciclopista dell'Arno si collega in provincia di Arezzo con il sentiero della bonifica in Val di Chiana e con la "costiera" a Pisa.

Molte ciclopiste sono state già realizzate, soprattutto nel corso degli ultimi dieci anni, ricordiamo le più significative:

- la Grosseto, Marina di Grosseto, Castiglione della Pescaia;
- la Prato – Val Bisenzio;
- il sentiero della bonifica in Val di Chiana, con segnaletica Fiab di tipo europeo,
- la ciclopista del Serchio in Comune di Lucca

Altre sono state realizzate lungo l'Arno dal Casentino a Marina di Pisa, in Val di Pesa, nel promontorio dell'Argentario e litoranee nelle province di Pisa, Lucca e Massa Carrara.

Le ciclopiste realizzate, però, non hanno il carattere della continuità e dell'interconnessione in rete, gli itinerari sono frammentati e, per questo, è necessario un "rifasamento", affinché, appunto, rientrino in un modello di itinerario senza soluzione di continuità all'interno di una rete.

Infine è stata fatta una considerazione sui vecchi tracciati ferroviari dismessi che si prestano ad essere riutilizzati per itinerari ciclopedonali. E' già presente un progetto esecutivo che riguarda la vecchia linea Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, uno studio di fattibilità riguardante la FAC (Ferrovia dell'Appennino Centrale – Arezzo Sansepolcro Gubbio Fossato di Vico) e la linea del "trammino" Pisa – Marina di Pisa.

³ Ad esempio nei comuni di Capolona, Montevarchi e San Giovanni Valdarno in Provincia di Arezzo, nell'area metropolitana di Firenze, nei Comuni di San Miniato, Montopoli Valdarno, Castelfranco, Pontedera, Cascina e Pisa.

Una rete ciclabile regionale ha diverse ragioni d'essere:

- **TRASPORTISTICA.** Una rete estesa e diffusa su tutto il territorio della regione rappresenta insieme un aspetto spettacolare e un'occasione vicina per favorire l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto pulito e sostenibile. L'idea di una serie di corridoi liberi dal traffico rappresenta infatti una possibilità concreta di muoversi in tranquillità e libertà con bambini e anziani. Una rete di mobilità dolce ha piena dignità e dovrebbe avere una priorità nella pianificazione trasportistica come garanzia di approcci umani al problema degli spostamenti. Inoltre le reti dovrebbero penetrare nelle città, con la duplice funzione di messaggio di qualità ambientale e di concreta realizzazione per una mobilità dolce.
 - **TURISTICA.** Ovvero per un turismo che sempre più deve considerare, al proprio interno, approcci sostenibili per evitare che il turista distrugga con le proprie mani (leggi ruote e ali) ciò che lo muove. Da questo punto di vista è sorprendente che l'Italia, tra i primi produttori di biciclette in Europa e tra i primi ad avere come risorsa il turismo, non abbia una politica organica per lo sviluppo del turismo in bici che tra l'altro è fortemente praticato dagli stranieri.
 - **CONSERVAZIONE del TERRITORIO e RESTAURO DEL PAESAGGIO.** Questo è un altro importante aspetto, perché lo sviluppo di una rete ciclabile (ciclopedonale) poggia prevalentemente sul recupero di viabilità minore esistente o potenziale. Ecco che allora la manutenzione idraulica di argini di fiumi e canali può diventare con pochissima spesa la realizzazione di una ciclovia, recuperi di manufatti, sedimi, caselli e stazioni di linee ferroviarie dismesse. Valorizzazione di strade vicinali e interpoderali vincolandole ad un uso dolce con specifici accordi con i frontisti..
 - **ECONOMIE LOCALI.** Sviluppo di economie su piccola scala nei territori attraversati dalle ciclovie. L'ospitalità, il ristoro, l'assistenza tecnica, l'accompagnamento di gruppi, un'editoria (mappe e guide) specializzata traggono beneficio dallo sviluppo (davvero sostenibile!) di una rete come quella da noi proposta. In realtà la piccola scala potrebbe diventare anche qualcosa di più, come la realtà austriaca dimostra, dove si stima che almeno il 20% dei visitatori stranieri ha usato la bicicletta per la scoperta del territorio.
 - **INTERMODALITA'.** Valorizzazione della intermodalità di trasporto: su tutte la formula treno+bici che da anni è in fase di rodaggio, ma che in alcune regioni e all'estero ha mostrato notevoli potenzialità.
-

3. La ciclopista/ciclovia regionale dell'Arno

L'Arno, secondo la legge che istituisce le Autorità di Bacino, è un fiume di interesse nazionale, attraversa una sola regione, la Toscana e bagna due città, Firenze e Pisa, conosciute in tutto il mondo per la propria storia e il patrimonio monumentale ed artistico.

L'idea di promuovere una pista ciclabile, a fianco del fiume, dalla sorgente alla foce, circa **250 chilometri**, parte proprio da questa duplice constatazione: l'Arno evoca una storia ed attraversa paesaggi di ineguagliabile attrazione turistica, nello stesso tempo, i propri fondovalle (Casentino, Valdarno Superiore e Valdarno Inferiore) sono fortemente antropizzati, con numerosi centri minori, insediamenti industriali e commerciali. Di conseguenza, una ciclopista lungo l'Arno ha una duplice valenza: turistica e per il tempo libero, ma anche per sviluppare una mobilità alternativa all'uso dell'automobile per spostamenti pendolari e quotidiani degli abitanti nei popolosi centri del fondovalle.

L'Arno, in tutti i comuni attraversati è accompagnato da tre tratte ferroviarie (Stia Arezzo, Arezzo Firenze e Firenze Empoli Pisa), con presenza diffusa di stazioni ferroviarie che garantiscono lo scambio bici/treno come ricordato in premessa.

Nel 2004 l'Assessorato all'Ambiente della Regione Toscana presentò una prima ipotesi di tracciato dalle sorgenti alla foce che è stato ripreso, nell'anno 2007, dall'Ufficio Regionale del Genio Civile che fa capo all'area vasta delle Province di Arezzo, Firenze, Siena, Pistoia e Prato.

Il coordinamento regionale della FIAB ha collaborato con i tecnici del Genio Civile, che hanno provveduto alla redazione di un "manuale delle piste ciclabili in ambito fluviale" nel quale viene riportata la segnaletica proposta dalla FIAB per Bicalitalia.

Dal maggio al settembre 2008 la FIAB ha effettuato una ricognizione sulla tipologia di piste ciclabili, presenti e in progetto, lungo tutto l'itinerario da Stia, in provincia di Arezzo, a Marina di Pisa sulla base della cartografia in scala 1/10.000, messa a disposizione dell'Ufficio Regionale del Genio Civile, nella quale sono rappresentate tutte le varie ipotesi di itinerari ciclabili, soprattutto nei tratti, in prossimità dei centri urbani e a fianco di strade molto trafficate, che presentano le maggiori criticità.

La ciclopista dell'Arno può diventare un'infrastruttura strategica per la mobilità, per la qualità urbana, per la difesa del territorio e per lo sviluppo economico sostenibile.

Il corso dell'Arno tocca 4 province, Arezzo, Firenze, Pisa e marginalmente Prato, 48 comuni, 2 Comunità Montane, 6 Consorzi di Bonifica, e 2 Enti parco.

La lunghezza dei percorsi che si sviluppa lungo l'asta del fiume si avvicina a 500 km in quanto, in quasi tutto il corso dell'Arno, troviamo dei tracciati percorribili (o potenziali) sia in riva destra, che in riva sinistra.

La tabella seguente riporta una indicazione di massima della distribuzione dei km di percorso sulle due rive dell'Arno, sulla base dell'ultima ricognizione effettuata dall'Ufficio del Genio Civile e da noi integrata.

Comune	Prov.	Abitanti al 2001	Superficie Km ²	Itinerario della ciclopista per comuni e per lato in km		
				In riva destra	In riva sinistra	Totale complessivo
Stia	AR	3.008	62,71	-	8	8
Pratovecchio	AR	3.090	75,48	4	8	12
Castel San Niccolò	AR	2.731	83,14	2	-	2
Poppi	AR	5.873	97,03	4	1	5
Ortignano Raggiolo	AR	852	36,45	1	-	1
Bibbiena	AR	11.462	86,41	-	3	3
Chiusi della Verna	AR	2.225	102,32	-	1	1
Castel Focognano	AR	3.331	56,61	15	1	16
Subbiano	AR	5.485	78,24	-	8	8
Capolona	AR	4.807	47,37	19	-	19
Arezzo	AR	91.589	384,53	-	7	7
Civitella in Val di Chiana	AR	8.687	100,40	-	9	9
Laterina	AR	3.433	24,01	21	-	21
Pergine Valdarno	AR	3.111	46,68	-	15	15
Montevarchi	AR	22.239	56,78	-	8	8
Terranuova Bracciolini	AR	11.181	85,37	14	-	14
San Giovanni Vald.	AR	16.993	21,39	-	5	5
Prov. Ar		200.097	1.445	79	74	153
Figline Valdarno	FI	16.301	71,68	-	9	9
Reggello	FI	14.167	121,22	20	-	20
Incisa in Val d'Arno	FI	5.503	26,52	-	6	6
Rignano sull'Arno	FI	7.542	54,21	-	13	13
Pelago	FI	7.270	54,78	8	-	8
Pontassieve	FI	20.610	114,44	7	-	7
Fiesole	FI	14.085	42,11	5	-	5
Bagno a Ripoli	FI	25.232	74,09	-	12	12
Firenze	FI	356.118	102,41	15	15	30
Campi Bisenzio	FI	37.249	28,62	3	-	3
Scandicci	FI	50.136	59,59	-	3	3
Signa	FI	15.433	18,81	8	-	8
Lastra a Signa	FI	17.938	43,06	-	11	11
Capraia e Limite	FI	5.920	25,00	6	-	6
Montelupo Fiorentino	FI	11.240	24,60	-	11	11
Empoli	FI	44.094	62,28	-	12	12
Vinci	FI	13.778	54,42	5	-	5
Cerreto Guidi	FI	9.555	49,33	8	-	8
Fucecchio	FI	21.139	65,13	3	5	8
Prov. Fi		693.310	1.092	87	96	183
Carmignano	PaO	11.857	38,59	3	-	3
Prov. Po		11.857	39	3	-	3

				Itinerario della ciclopista per comuni e per lato in km		
Comune	Prov.	Abitanti al 2001	Superficie Km ²	In riva destra	In riva sinistra	Totale complessivo
San Miniato	PI	26.365	102,55	-	7	7
Santa Croce sull'Arno	PI	12.500	16,91	4	-	4
Castelfranco di Sotto	PI	11.415	48,32	8	-	8
Montopoli in Val d'Arno	PI	9.648	29,96	-	10	10
Santa Maria a Monte	PI	10.841	38,29	8	-	8
Pontedera	PI	24.971	46,03		11	11
Calcinaia	PI	8.608	15,00	7	6	13
Vicopisano	PI	7.907	26,92	8	-	8
Cascina	PI	38.359	78,80	-	17	17
San Giuliano Terme	PI	30.392	92,22	10	-	10
Pisa	PI	89.694	187,09	6	18	25
Prov.PI		270.700	682	52	70	122
TOTALE		1.175.964	3.258	222	238	460

La tabella evidenzia una lunghezza complessiva dei tracciati ipotizzati di 460 km, di cui 153 in provincia di Arezzo, 183 in quella di Firenze, 122 in quella di Pisa e solo 3 in quella di Prato; 222 km si sviluppano in riva destra e 238 in riva sinistra; quindi solo pochi tratti si svolgono solo su una riva del fiume. Questo significa che si possono sviluppare grazie ai molti ponti esistenti e a quelli potenzialmente realizzabili diversi circuiti su entrambe le rive.

La popolazione che risiede nei 48 comuni ammonta a 1 milione e 176 mila abitanti.

Le presenze turistiche ufficiali in strutture alberghiere in questi comuni superano i 10 milioni di pernottamenti, cui sono da aggiungere altre 4 milioni di presenze in altre strutture. Vi sono infatti nei comuni soprariportati 500 alberghi, circa 250 campeggi, oltre 40 mila abitazioni utilizzate per fini turistici.

Vi sono inoltre, nei 48 comuni, circa 6.000 pubblici esercizi di somministrazione e ristorazione e intorno alle 160 strutture museali.

E' importante avere presente che lungo tutto il corso dell'Arno, proprio nei pressi del fiume (a distanze non superiori a 500 metri) sono collocate molte attività produttive di tipo industriale, che richiamano un numero considerevole di flussi pendolari: ad es. la zona compresa fra Stia e il Corsalone nel Casentino, le aree industriali di Montevarchi e Terranuova Bracciolini, l'area di Vallina nel comune di Bagno a Ripoli, le zone industriali di Capraia e Limite, le zone di San Donato e San Romano nel Comprensorio del Cuoio, la zona industriale di Uliveto Terme, nel comune di Vicopisano.

Questi dati sintetici indicano il ruolo che ha e che potrebbe accrescere l'infrastruttura di ciclopista, ben progettata e realizzata, con caratteri di sicurezza, confort, con adeguata segnalazione e attrezzata a dovere, sia ai fini della mobilità urbana, anche per il pendolarismo di lavoro e studio, data l'adiacenza al corso dell'Arno di molte attività produttive (zone industriali e commerciali), di impianti sportivi e ricreativi, di ospedali, di scuole, etc., che per l'attrazione turistica e per fini ricreativi e di salute della popolazione residente.

5. La situazione di progettazione e realizzazione in alcuni nei tratti

Allo stato attuale non esistono tratti di pista, salvo alcuni piccoli tratti interni ad un singolo comune, predisposti e attrezzati come strutture adeguate per la mobilità ciclistica ai fini trasportistici: i pezzi di ciclopista sono raramente con una pavimentazione adeguata (asfalto o simili) ad una buona scorrevolezza, segnaletica, servizi accessori per i ciclisti.

I tratti di ciclopista dell'Arno in cui la progettazione e la realizzazione di una infrastruttura per la mobilità urbana è più avanzata sono quelli dove vi è anche una multifunzionalità dei tracciati: uso trasportistico, ricreativo, turistico e ambientale.

Non sempre nella progettazione e nelle realizzazioni si tiene conto di questa plurifunzionalità delle piste ciclabili e della loro esigenza di collegarsi con la domanda di trasporto e con le esigenze di intermodalità, e quindi non vi è quella visione di insieme dell'infrastruttura al servizio di molti tipi di utenza e per molti scopi, il primo dei quali è quello di modificare le scelte modali di spostamento, indirizzandole verso la mobilità sostenibile.

I tratti individuati con un elevato livello di progettazione e in cui vi può essere un utilizzo prevalente, o comunque importante, per gli spostamenti legati a motivi di lavoro, studio, fruizione di servizi, e all'intermodalità sono:

1. uno in provincia di Arezzo, nel Valdarno aretino, che riguarda anche il comune di Figline;
2. il secondo in provincia di Firenze, da Firenze a Empoli;
3. il terzo in provincia di Pisa, nel tratto che va da Santa Croce/San Miniato a Calcinaia.

All'interno della infrastruttura complessiva della Ciclopista dell'Arno abbiamo quindi individuato quei tratti in cui la definizione e progettazione è avanzata e dove la valenza della pista assume un ruolo trasportistico prioritario, sia nelle condizioni attuali, che ancora di più in relazione ad interventi di collegamenti diretti con le aree produttive e le stazioni ferroviarie.

Tratto del Valdarno aretino riguarda i comuni di Bucine, Montevarchi, Terranova Bracciolini, Caviglia e San Giovanni Valdarno: il percorso di cui è individuato l'itinerario interessa i comuni di Montevarchi e San Giovanni Valdarno per 19 km prevede un costo di 1.200.000 euro e rientra nel Piano della mobilità del Valdarno, che contiene le proposte di interventi per la mobilità privata, pubblica e ciclabile.

Tratto Firenze – Empoli riguarda i comuni di Firenze, Scandicci, Signa, Lastra a Signa, Carmignano, Montelupo F.no, Capraia e Limite, Empoli e Vinci. Il percorso si trova a diversi livelli di progettazione, finanziamento e realizzazione, quelli più avanzati riguardano il tratto fiorentino dalle Cascine ai Renai, in corso di realizzazione, ma con esigenze di integrazione con il lato sinistro all'altezza della stazione di San Donnino (passerella ciclopeditone già prevista nell'accordo di programma per la TAV del 1999), per servire il comune di Scandicci e in particolare l'area industriale, il tratto Signa – Montelupo, di cui è in corso di appalto il tratto Montelupo – ponte di Camaioni, per una lunghezza complessiva di quasi 13 km e un costo previsto di 2.127.000 euro (il tratto in appalto è di 3.600 metri per un costo di circa 1 milione di euro).

Tratto pisano da Santa Croce sull'Arno a Calcinaia riguarda i comuni di San Miniato, Santa Croce, Montopoli, Castelfranco di Sotto, Santa Maria a Monte, Pontedera e Calcinaia. Ci sono alcuni tratti realizzati funzionali anche all'accesso alla stazione di San Romano da San Donato al ponte di Castelfranco e altri in progetto, in particolare il tratto da Calcinaia (progetto con costo stimato di 200 mila euro) a Pontedera, per garantire un accesso ciclabile alla città di Pontedera e alla sua stazione.

6. Conclusioni

La lunghezza dell'asta fluviale dell'Arno è 250 chilometri circa, la ciclopista/ciclovía ha uno sviluppo che supera i 460 km, senza considerare i collegamenti con alcune località interessanti (per esempio dall'Arno alla ciclopista della Chiana, al centro storico di Vinci, all'Abbazia di Calci)

Gli investimenti necessari sono stimabili in larga massima intorno ai **50 milioni di Euro** per la realizzazione dei tratti di ciclopiste e per l'adattamento di strade pubbliche a ciclovie, anche tramite la predisposizione di una segnaletica adeguata.

E' importante ripetere che la ciclopista dell'Arno è una infrastruttura strategica per la Toscana, con numerose valenze⁴ e che in tale ottica va concepita la progettazione, la realizzazione e la gestione.

La proposta del coordinamento Fiab Toscana, che deriva dall'esperienza di Fiab nazionale e dell'ECF, è la seguente:

- predisposizione da parte di Fiab nazionale dello studio di fattibilità (propedeutico al progetto preliminare) sia tecnico, che finanziario, che gestionale, su incarico della Regione Toscana, sulla cui base impostare un programma pluriennale con investimenti prevalentemente statali e regionali o tramite fondi europei, senza escludere la partecipazione degli enti locali e dei privati.

⁴ La ciclopista dell'Arno è:

1. una infrastruttura per la mobilità urbana sostenibile;
2. una infrastruttura che favorisce l'intermodalità;
3. un'infrastruttura per lo sviluppo del turismo diffuso e ambientale;
4. un'infrastruttura per il controllo e la manutenzione del territorio e per il recupero di un rapporto intenso e positivo tra fiume e popolazione;
5. un'infrastruttura per l'escursionismo e la ricreazione;
6. un'infrastruttura per il recupero del paesaggio, la promozione del territorio e dei prodotti tipici locali;
7. un'infrastruttura che serve per l'educazione alla mobilità dolce, ciclistica e stradale in genere;
8. un'infrastruttura che serve per la salute e la prevenzione di molte malattie in quanto consente con facilità e a tutta la popolazione dei 48 comuni (circa 1 milione e 200 mila persone, un terzo della popolazione toscana) di fare moto in luoghi salutarie e confortevoli.

Lo studio di fattibilità dovrà contenere anche la proposta di gestione per la manutenzione e valorizzazione della Ciclopista in ogni suo tratto, anche con riferimento ai capitoli di spesa per manutenzioni idrauliche e viarie.

La ciclopista dell'Arno va considerata una infrastruttura di trasporto strategica, interconnessa nel sistema delle ciclabili urbane per garantire spostamenti pendolari in bici anche di tipo suburbano, in alternativa all'uso dell'automobile e integrati con in trasporto pubblico, tramite idonee ciclostazioni.

La ciclopista dell'Arno costituisce inoltre una formidabile occasione per lo sviluppo del cicloescursionismo dolce, attraversa un paesaggio unico al mondo, anche per i beni storici e artistici delle città attraversate, rappresenta il catalizzatore e l'asse portante del sistema a rete delle ciclopiste della Toscana urbane e extraurbane: il capitale di investimento può essere recuperato in pochi anni, è sufficiente considerare che la ciclopista del Danubio, nel tratto austriaco, è costata 50 milioni di euro e rende oltre 45 milioni di euro all'anno!

Se la Regione Toscana avvia un programma poliennale, con accesso a fondi statali ed europei, con partecipazione di Enti Locali, Aziende di Servizio Pubblico e privati, risulta abbastanza realistico realizzare la ciclopista in pochi anni.

Per la valorizzazione, promozione gestione dell'infrastruttura una ipotesi da non scartare è anche quella di costituire una SpA pubblico/privato per la gestione.

(marzo 2009, a cura di Giovanni Cardinali, Fabio Masotti, Sergio Signanini, Coordinamento FIAB Toscana)



Coordinamento della TOSCANA

CLASSIFICAZIONE DELLE CICLOVIE

Al fine di omogeneizzare il linguaggio in materia di itinerari ciclabili extraurbani di media/lunga distanza occorre tenere conto:

- a) del D.M. 30/11/99 n° 557 ovvero il regolamento di attuazione della legge 366/98;
- b) dell'introduzione nel Codice della Strada di un nuovo tipo di strada, vale a dire *l'itinerario Ciclopeditone*: (Art 2 CdS lettera Fbis solo definizione, senza specifiche tecniche nel Regolamento);
- c) della necessità che gli itinerari siano:
 - 1. descritti (e segnalati) con precisione
 - 2. costruiti (o messi) in sicurezza e
 - 3. legittimamente percorribili dal ciclista.

Si possono così individuare nei seguenti elementi i parametri importanti per definire nomenclatura, qualità, e sicurezza dei cicloitinerari.

1 - Normativa

La bicicletta è un veicolo e per questo il ciclista è integralmente soggetto al codice della strada e, in particolare, a tutte quelle normative legate all'uso e alla proprietà delle strade.

Le strade hanno un proprietario il quale dispone della circolazione sul proprio sedime secondo i propri fini istituzionali (ad es. una strada di bonifica è di solito usata solo dai mezzi della bonifica per manutenzione idraulica, una strada forestale dai mezzi autorizzati alla manutenzione del bosco ecc.), salvo che la strada abbia un uso pubblico.

Non esistono attualmente definizioni, nel CdS, di strade per ciclisti diverse dalla pista ciclabile o dalla corsia ciclabile: le uniche strutture che si possono dire protette. L'itinerario ciclopeditone, di cui si è detto sopra, non può considerarsi struttura protetta, stante la mancanza di normazione regolamentare.

Altre diciture come "itinerario ciclabile" "strada a basso traffico" "percorso adatto alla bici" "ciclostrada" sono prive di definizione e di standard normativi, pur essendo correntemente usate; riguardano strade a traffico promiscuo e per esse il Codice non stabilisce una segnaletica specifica di tutela del ciclista e degli altri "utenti deboli".

Non esiste segnaletica specifica per il ciclista, sia di indicazione, sia soprattutto segnali che prevedano forme di tutela per lo stesso e gli altri utenti deboli, nelle strade a traffico promiscuo.

Il ciclista può in linea di principio percorrere solo strade aperte al traffico o comunque strade sulle quali i velocipedi sono espressamente autorizzati (es. itinerario "Destra Po" della Provincia di Ferrara). Situazioni come strade alzaie, argini di fiumi e canali, ferrovie dismesse, sono, salvo indicazione diversa, interdette al traffico pubblico. Il fatto che i ciclisti siano tollerati non significa che il passaggio sia consentito ovvero che il ciclista goda dello status di legittimo utente della strada. Abbiamo diversi esempi di enti che ci hanno diffidato da utilizzare in modo pubblico e manifesto (ovvero volantini, guide, manifestazioni) sedimi

per i quali questi enti non si sentono responsabili della sicurezza di utenti stradali siano essi anche ciclisti.

2 - Definizioni

Prima di passare alla classificazione della infrastruttura per la bicicletta è opportuno dare alcune definizioni utili successivamente

Pavimentazione con almeno tre gradi:

- 1) Compatta: (asfalto, cemento, autobloccanti)
- 2) Scorrevole: altri fondi di buona qualità (ad esempio macadam scorrevole, terra stabilizzata con calce o resine)
- 3) Fondo naturale: di qualità mediocre o scarsa (erboso, terra, ciottolame di fiume)

Carreggiata: porzione della strada riservata al transito dei veicoli, esclusi cioè marciapiedi, banchine, canaline, parapetti, fasce di rispetto, ecc.

Sicurezza del traffico: l'insieme della infrastrutturazione e dei provvedimenti normativi messi in atto per garantire la sicurezza della circolazione.

Sicurezza intrinseca: l'insieme delle opere fisse per la sicurezza della strada (parapetti, sistemazioni dei tratti ripidi o comunque pericolosi, ecc.).

Segnaletica ciclistica: un sistema di segnali verticali (cartelli) e segnaletica orizzontale con il duplice scopo di indicare le direzioni ai ciclisti e di migliorare la sicurezza degli stessi.

Area di sosta: luogo di servizio dotato di rastrelliera per bici, tavoli, panchine cestino rifiuti e soprattutto fontanella.

Bicicletta da turismo: bicicletta (compresa mountain bike MTB) con cambio, adatta a trasportare bagaglio e con copertoni di sezione non inferiori a 25-28 mm.

Cartografia ciclistica: Mappe stradali (ciclomappe) in scala adatta compresa fra 1:50.000 e 1:100.000. (Per itinerari dedicati alla MTB, oppure per attraversamenti urbani, possono essere indicate scale anche superiori, ad es. 1:25.000). Si possono avere due tipi di ciclomappe:

- Cartografia itineraria ovvero riportante itinerari ciclistici predeterminati ed eventualmente altre informazioni utili al cicloescursionista.
- Cartografia generale riportante informazioni sulla rete stradale adatta al ciclista come ad esempio carichi di traffico, pendenze, e altre informazioni utili al cicloescursionista riferite comunque a tutto il territorio coperto dalla mappa.

Infrastrutturazione per la bicicletta (strade per il ciclista): Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza si possono definire le seguenti categorie di segmenti stradali rilevanti per il ciclista:

1. *Corsia ciclabile e/o ciclopeditonale* : come da Codice della strada
2. *Pista ciclabile e/o ciclopeditonale (compresa la pista ciclabile contigua al marciapiede):* a lato strada ma separata fisicamente dalla stessa, come da Codice della Strada.
3. *Pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato* In questo caso può essere usato il termine Greenway.

4. *Sentiero ciclabile e/o Percorso natura*: sentiero/itinerario in parchi e zone protette bordi fiume o ambiti rurali in genere senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse anche se con standard non ottimali. N.B. ai fini dell'uso ciclistico deve essere garantita la sicurezza intrinseca del sentiero ciclabile.
5. *Strade senza traffico*: strade con percorrenze motorizzate inferiori a 50 veicoli/die.
6. *Strade a basso traffico*: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a 500 veicoli/die senza punte superiori a 50 veicoli/h.
7. *Strada ciclabile o ciclostrada (o "strada 30")*: strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a 2 metri se non asfaltata e non inferiore a 3 metri se asfaltata dedicata ai veicoli non a motore salvo quelli autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di 30 km/h. Questa è quella che potrebbe diventare l'*Itinerario Ciclopedonale*: Art 2 CdS lettera F bis (solo definizione, senza specifiche tecniche nel Regolamento).

La successione degli elementi precedenti può essere ulteriormente raggruppato e suddiviso come segue:

- a. *Percorso ciclabile con massimo grado di protezione (ovvero **percorso protetto** propriamente detto)*: percorso costituito da una successione degli elementi precedenti da 1 a 4 almeno per il 90 %,
- b. *Percorso ciclabile con grado di protezione medio*: Percorso costituito da una successione di almeno il 50 % degli elementi da 1 a 4 e il restante con gli elementi 5 e 6,
- c. *Percorso ciclabile con grado di protezione minimo* : Percorso costituito da una successione degli elementi da 1 a 6 (tollerato un 5 % di strade con > 500 veicoli/die e non ammesse comunque strade con >3000 veicoli/die).

Ciclovía (vari gradi): itinerario che si svolge prevalentemente su strade come sopra definite.

Questa definizione di ciclovía corrisponde in prima approssimazione ai termini *cycle route* in inglese oppure *rad route* in tedesco ovvero *velo route* in francese.

Ciclo-itinerario consigliato: itinerario sostanzialmente non classificato che si svolge su strade la cui qualità ciclistica non è assicurata e/o documentabile e comunque con un grado di protezione basso o inesistente.

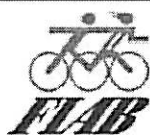
LA SCHEDA DI RICOGNIZIONE DEL COORDINAMENTO REGIONALE TOSCANO DELLA FIAB RIGUARDANTE LE CICLOPISTE TOSCANE

- Punto di inizio e termine del tratto omogeneo, e tutti i punti di cambiamento e di incrocio con le relative quote;
- Larghezza della carreggiata;
- Tipo di pavimentazione;
- Emergenze storiche, architettoniche, archeologiche, naturalistiche ecc;
- Tempi di percorrenza in entrambi i sensi di percorso;
- Difficoltà in base alla classificazione FIAB;
- Eventuale particolare destinazione dell'itinerario (es. itinerario natura, itinerario per disabili, itinerario didattico, ecc);
- Eventuali aree attrezzate per la sosta, punti di tappa, punti di ristoro e centri di accoglienza informazione e documentazione lungo l'itinerario;
- Presenza di sorgenti/fontane di acqua potabile sul percorso;
- Caratteristiche e descrizione dell'itinerario, delle eventuali peculiarità storiche, culturali, naturali, geologiche ecc;
- Caratteri dei territori (coltivi, boschi, prati, ecc);
- Caratteri dell'itinerario (fondo valle, crinale, mezza costa, in pianura, etc.);
- Le condizioni di percorribilità e lo stato della segnaletica. Quest'ultima informazione va aggiornata ogni volta che si procede alla manutenzione dell'itinerario;

Il catasto dovrà inoltre contenere notizie relative:

- all'attraversamento di terreni demaniali o privati
- alla percorrenza di strade statali, regionali, provinciali o comunali con fondo stradale asfaltato o sterrato
- ;alla percorrenza su carrareccia, pista, mulattiera, sentiero o traccia di sentiero;
- all'ultima data di manutenzione del tratto di strada.

(marzo 2009 a cura di Giovanni Cardinali, Fabio Masotti e Sergio Signanini, Coordinamento FIAB Toscana)



Coordinamento della TOSCANA

