



ALLEGATO 3 | progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale

Premessa

Il progetto della rete di fruizione regionale parte dal principio che l'accessibilità a tutto il territorio regionale costituisca un requisito indispensabile per l'esistenza stessa del paesaggio, la sua conservazione e continua evoluzione (CEP 2000). In questo senso il sistema della mobilità dolce è riconosciuto come strumento di percorrenza privilegiato sia perché per sua natura non impatta sul territorio attraversato, sia perché la ridotta velocità di attraversamento consente una percezione del paesaggio che ne valorizza le componenti più minute, le diversità e identità che sfuggono ad uno sguardo più veloce o distante.

Il progetto, in coerenza con gli altri elaborati del Piano paesaggistico regionale persegue al suo interno quindi finalità sia di salvaguardia e valorizzazione dei valori patrimoniali dei paesaggi regionali, sia di sostegno alla costruzione di nuove visioni e interpretazioni da parte delle popolazioni locali e più in generale di tutti i fruitori. In questo senso i principali obiettivi perseguiti sono:

- favorire la riconoscibilità dei paesaggi regionali spesso frammentati attraverso la connessione delle componenti di valore storico e ambientale ricostruendone delle visioni organiche indispensabili per la salvaguardia e valorizzazione delle invarianti paesaggistiche;
- favorire l'accesso diffuso a tutti i paesaggi regionali in modo da garantirne il diritto al godimento e permetterne una loro continua risemantizzazione da parte dei fruitori, per superare le visioni e descrizioni standardizzate che spesso imprigionano interi territori.

La strategia perseguita per raggiungere gli obiettivi preposti è consistita nel mettere in rete i diversi percorsi che vanno a costituire la nervatura portante dei corridoi paesistici di fruizione lenta dei paesaggi regionali, valorizzando in particolare le linee ferroviarie secondarie e il reticolo stradale minore e rurale, un patrimonio territoriale regionale diffuso e non sempre adeguatamente riconosciuto.

Il quadro regionale si sviluppa attraverso la definizione di progetti pilota individuati in aree particolarmente significative per le potenzialità di innescare dinamiche di sviluppo locale e valorizzazione delle risorse paesaggistiche per contrastare da un lato fenomeni di marginalizzazione e abbandono nelle aree più interne, dall'altro per decomprimere la pressione insediativa soprattutto nelle aree a forte presenza turistica. Tra questi è stato sviluppato il progetto della Val di Cecina anche per verificare e implementare i 2 livelli del progetto. In questo caso la valorizzazione dell'eccezionale patrimonio di risorse paesaggistiche esistenti è imperniato sulla integrazione dei percorsi con la linea ferroviaria, straordinariamente sottoutilizzata, Cecina - Volterra.

1. La rete di fruizione dei paesaggi toscani

La definizione della rete di fruizione dei paesaggi regionali ha previsto una prima fase di indagine volta a individuare le molteplici politiche di sostegno e pianificazione della mobilità dolce presenti sul territorio

regionale e identificare i percorsi già esistenti e/o previsti da strumenti di pianificazione territoriale per valutarne la consistenza e efficacia ai fini della fruizione paesaggistica. Dalla stima delle potenzialità e criticità dello stato attuale nasce l'ipotesi di un primo Schema interpretativo di tipo strategico che individua i principali 'corridoi paesistici regionali' e le loro specifiche componenti. Da questo scenario generale di riferimento si è in seguito sviluppato il Progetto di rete di fruizione.

1.1 Individuazione dei percorsi esistenti e progettati, delle problematiche e criticità

Il lavoro di ricerca si è concentrato in questa prima fase nell'individuazione dei percorsi (ciclabili, pedonali, ippici e navigabili) di fruizione dei paesaggi regionali esistente e/o previsti nei piani e programmi nazionali, regionali e provinciali. Data la ricchezza ma anche la frammentazione dei progetti esistenti l'indagine si è limitata a quelle iniziative che rivestono un significato a livello sovracomunale¹. Sono stati censiti sia i percorsi in sede dedicata (piste ciclabili, sentieri, ippovie, vie navigabili) sia gli itinerari tematici che utilizzano la rete infrastrutturale esistente (naturalistici, storico-culturali, gastronomici), e le informazioni sono state raccolte in schede specifiche suddivise per tipologia di percorso (Allegato 1: Schede dei percorsi), che sintetizzano le informazioni tecniche del percorso, ne descrivono i paesaggi e aggiorna sullo stato di avanzamento dei progetti o di funzionamento dei percorsi.

Il quadro generale che ne risulta è evidentemente molto disomogeneo e disgregato, vista la varietà dei contesti, la diversità e molteplicità dei soggetti proponenti e degli strumenti di piano analizzati, che spaziano dai Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali a progetti specifici di mobilità dolce in area metropolitana, fino a percorsi tematici per la promozione territoriale e turistica.

Un riferimento e collegamento privilegiato è stato costituito dal PRIIM (Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità) in corso di approvazione (approvato il 23 luglio 2013 dalla Giunta Regionale e trasmesso al Consiglio per l'approvazione definitiva), che delinea un quadro generale delle principali direttrici dei percorsi ciclabili di interesse regionale pur non specificandone i tracciati (ad eccezione della ciclopista dell'Arno).

Dal quadro complessivo emergono diverse criticità sia nell'ambito della copertura della rete che nella integrazione dei diversi tipi di fruizione. In particolare:

- A fronte di una progettualità diffusa le realizzazioni sono molto poche, per la difficoltà (soprattutto economica) nella costruzione di percorsi dedicati (soprattutto piste ciclabili);
- La scarsa integrazione delle diverse modalità di trasporto in quanto i percorsi sono definiti quasi sempre per un solo tipo specifico di mezzo di trasporto e di utenza (ciclista, pedone etc.);
- I progetti spesso sono avulsi dal paesaggio attraversato e di tipo esclusivamente funzionale e limitata all'infrastruttura;
- Il sottoutilizzo e progressivo decadimento del servizio

sulle linee ferroviarie secondarie;

- Il degrado del reticolo stradale minore, soprattutto rurale, per difficoltà nella manutenzione e progressivo disconoscimento del diritto di uso pubblico nel transito delle strade vicinali.

Gli elementi di forza sono riconosciuti fondamentalmente nella ricchezza e diffusione del patrimonio paesaggistico regionale che in tutti i differenti contesti consente di creare itinerari di fruizione adatti alle diverse utenze e nella presenza di un reticolo viario infrastrutturale di altissimo valore. Per quest'ultimo si sottolinea in particolare:

- la presenza di rete capillare diffusa di strade spesso scarsamente gerarchizzate (strade bianche, strade vicinali, etc..) che permeano il territorio e che possono essere la base per una definizione di itinerari potenzialmente infinita. Inoltre le strade e i sentieri costituiscono un patrimonio paesaggistico notevole sia come struttura portante del sistema insediativo che per la testimonianza di metodi e le tecnologie con le quali sono stati costruiti (lastrico, murature, elementi di arredo vegetali e/o minerali);
- la presenza di una rete ferroviaria minore diffusa e molto permeabile (ricchezza di stazioni e fermate) spesso di valore patrimoniale anche per le caratteristiche tipologiche e tecniche dei manufatti presenti (ponti, gallerie, tracciati);

1.2 Lo Schema strategico regionale

Lo schema strategico regionale (Tav.1) parte dal riconoscimento di alcune direttrici ambientali e storico culturali che costituiscono la struttura portante del paesaggio regionale nelle quali si sviluppano le principali reti della mobilità lenta. Il riconoscimento di tali fasce territoriali permette di superare il carattere lineare proprio delle infrastrutture e rafforza al contrario la loro valenza di generatrici di paesaggio nelle aree attraversate. Allo stesso momento l'individuazione segue l'obiettivo di integrare nei corridoi paesistici le diverse tipologie di fruizione (pedonale, ciclabile, ferroviaria, ippica marittima) in un unico sistema.

Dai corridoi, principali e secondari che si sviluppa spesso lungo le linee ferroviarie, l'accesso e la fruizione dei paesaggi regionali è garantita dalla diramazione della rete diffusa e capillare della viabilità minore e della sentieristica.

Lo scenario regionale individua quindi 4 obiettivi principali che sono perseguiti attraverso specifiche strategie:

1. Favorire una fruizione lenta dei paesaggi regionali (Tav.2) che permetta di percepire e riconoscere le specificità locali dell'intero territorio ai fini di una loro tutela e valorizzazione;

Strategie:

a) Costruire un sistema di corridoi paesistici principali di fruizione lenta che integrano le diverse modalità di spostamento e che si sviluppano lungo le principali strutture ambientali (Costa, Appennino, valle dell'Arno, aree della Bonifica) e i principali itinerari storico culturali (Francigena, Transumanza), per connettere e mettere a sistema in un quadro regionale i diversi ambiti paesaggistici

e i numerosi progetti locali di mobilità dolce;

b) Favorire lo sviluppo di un sistema di corridoi paesistici secondari di fruizione lenta che si sviluppano soprattutto lungo gli affluenti dell'Arno e i corsi d'acqua costieri attraverso progetti di paesaggio che integrino la valenza di connessione ecologica con quella fruitiva.

2. Tutelare e valorizzare la rete infrastrutturale storica (tav.3) come elemento strutturante dei paesaggi regionali; Strategie:

a) Tutelare la rete ferroviaria diffusa e ramificata su tutto il territorio regionale, in particolare le tratte secondarie di interesse paesaggistico anche attraverso una loro valorizzazione all'interno di circuiti indirizzati al turismo escursionistico;

b) Sviluppare i nodi di interscambio individuati principalmente nelle stazioni ferroviarie.

3. Garantire l'accessibilità diffusa (Tav.4) e a tutti i paesaggi regionali, in modo da tutelarne il diritto al godimento; Strategie:

a) Tutelare e valorizzare il minuto reticolo stradale minore diffuso che permea in modo capillare e non gerarchizzato in particolare le aree collinari salvaguardandone l'accessibilità e la conservazione dei caratteri morfologici e degli elementi di arredo;

b) Favorire lo sviluppo e l'integrazione della rete escursionistica toscana, in particolare la fitta rete sentieristica che percorre le aree montane;

4. Favorire lo sviluppo diffuso e integrato delle diverse modalità di fruizione lenta del paesaggio (a piedi, in bicicletta, in barca, a cavallo), per valorizzare e riscoprire gli itinerari di viaggio e le visioni che hanno costruito il paesaggio storico toscano e consentire la costruzione di nuove visioni e inedite esperienze di frequentazione in modo diffuso e libero (autonomo).

Strategie:

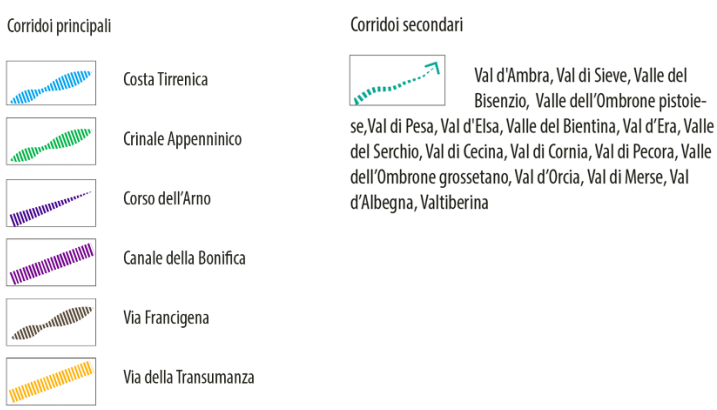
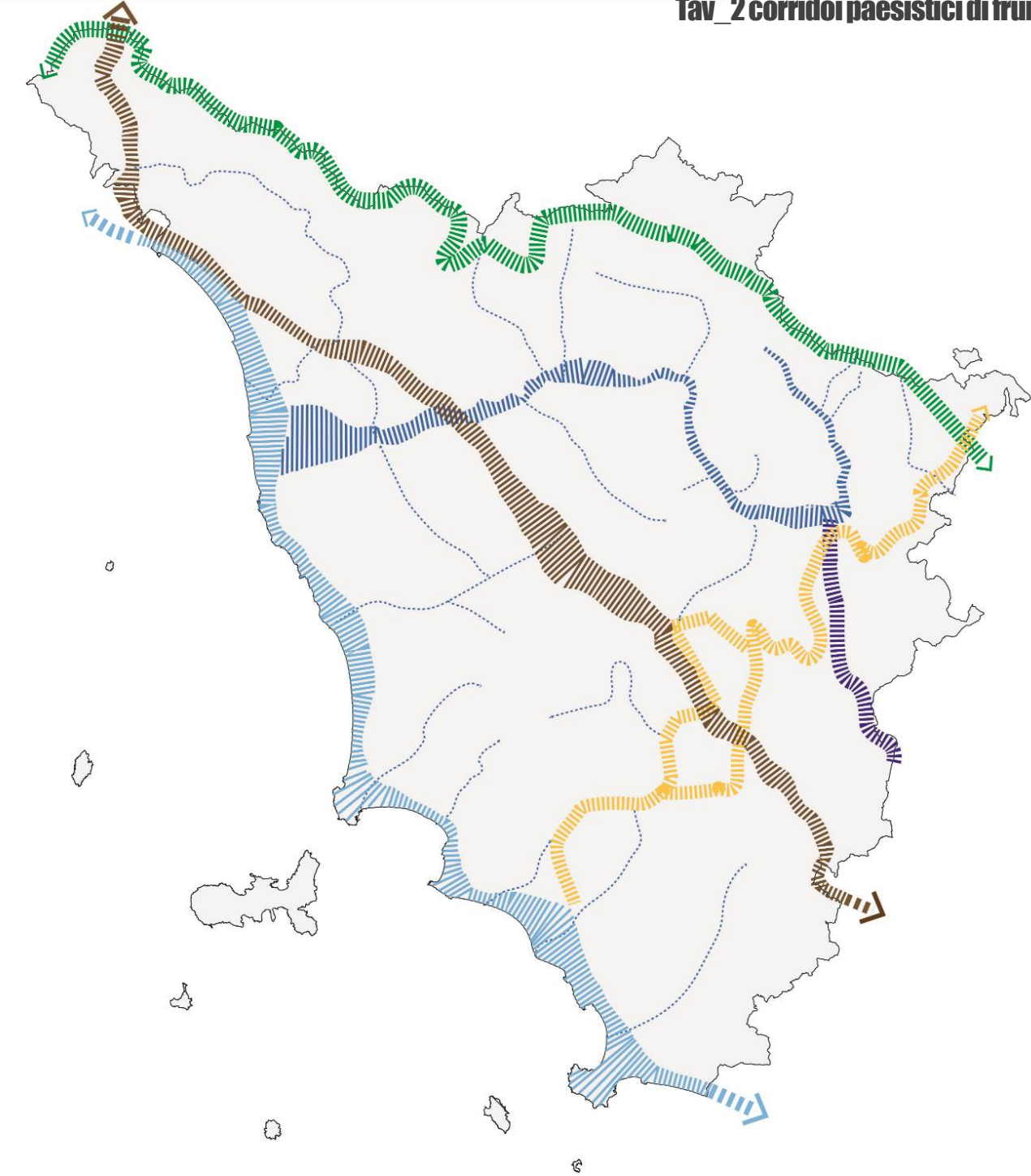
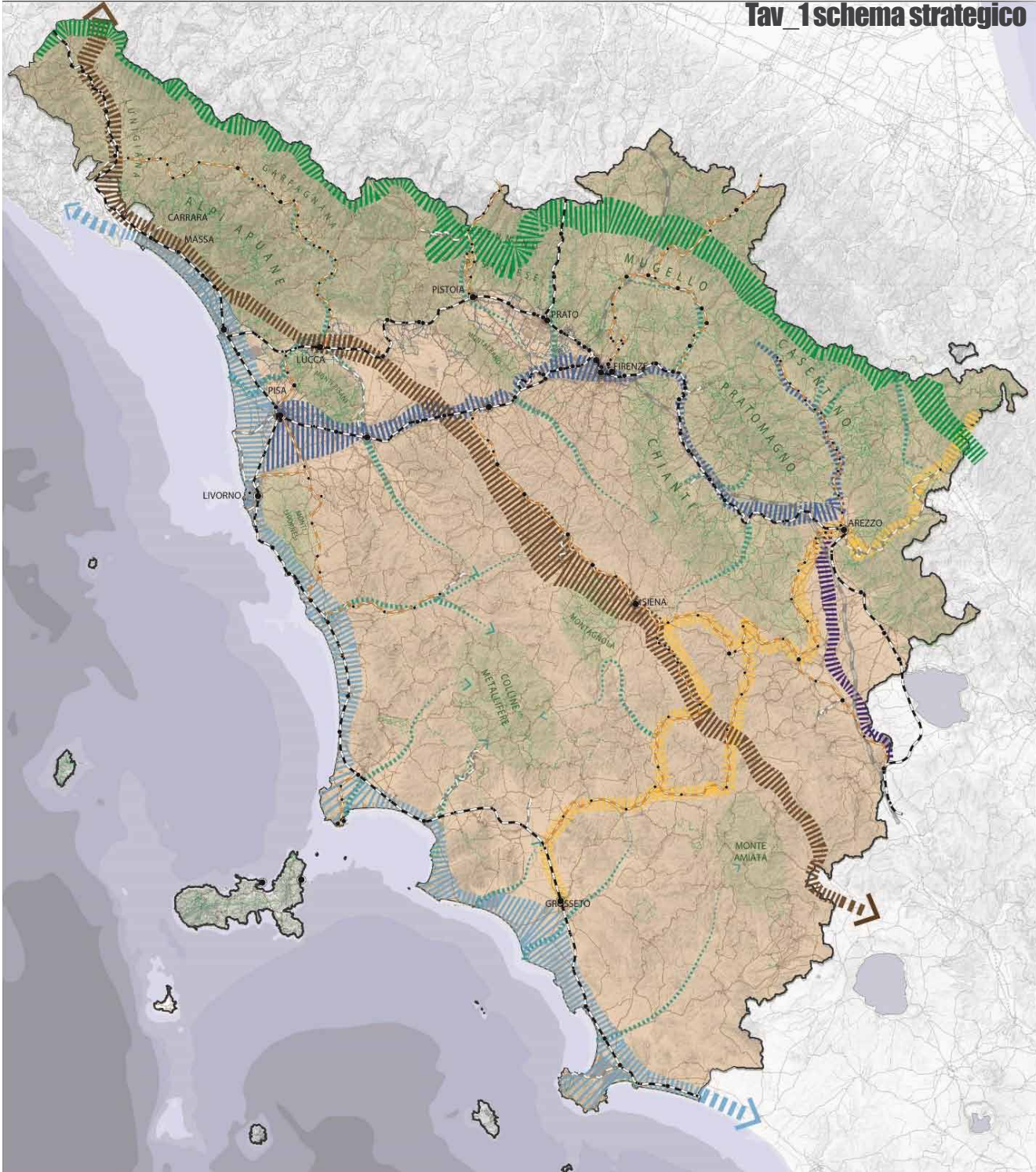
a) Favorire lo sviluppo e l'integrazione degli itinerari pedociclabili diffusi sul territorio;

b) Favorire lo sviluppo e l'integrazione delle ippovie toscane;

c) Valorizzare i collegamenti marittimi esistenti, favorendone l'integrazione in una rete di itinerari via mare basati sulla valorizzazione della presenza diffusa di porti costieri per garantire la percezione e il godimento dei paesaggi costieri dal mare;

d) Favorire lo sviluppo della navigabilità dei corsi d'acqua, in modo da permettere una nuova percezione dei paesaggi fluviali;

e) Favorire il progetto unitario della frammentata rete di percorsi ciclopeditoni esistenti e previsti nelle aree urbanizzate delle grandi pianure fluviali e costiere.

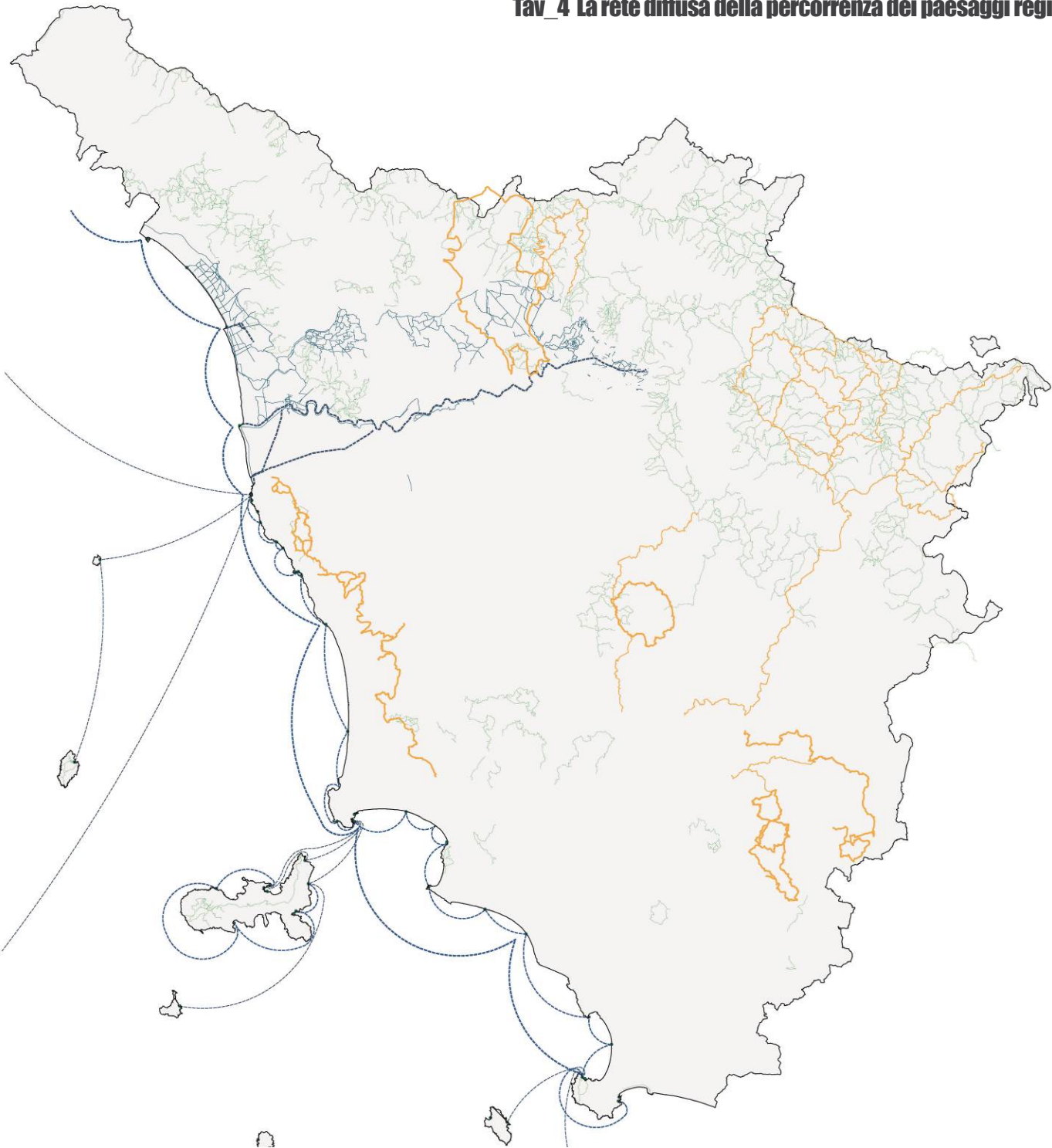


Tav_3 La rete ferroviaria di accesso ai paesaggi regionali



- Tratte principali
- Tratte secondarie di interesse paesaggistico
- Sedimi di ferrovie dismesse di interesse paesaggistico
- Nodi di interscambio presso le stazioni

Tav_4 La rete diffusa della percorrenza dei paesaggi regionali



- Strade lente su percorsi fondativi
- Sentieri e aree escursionistiche

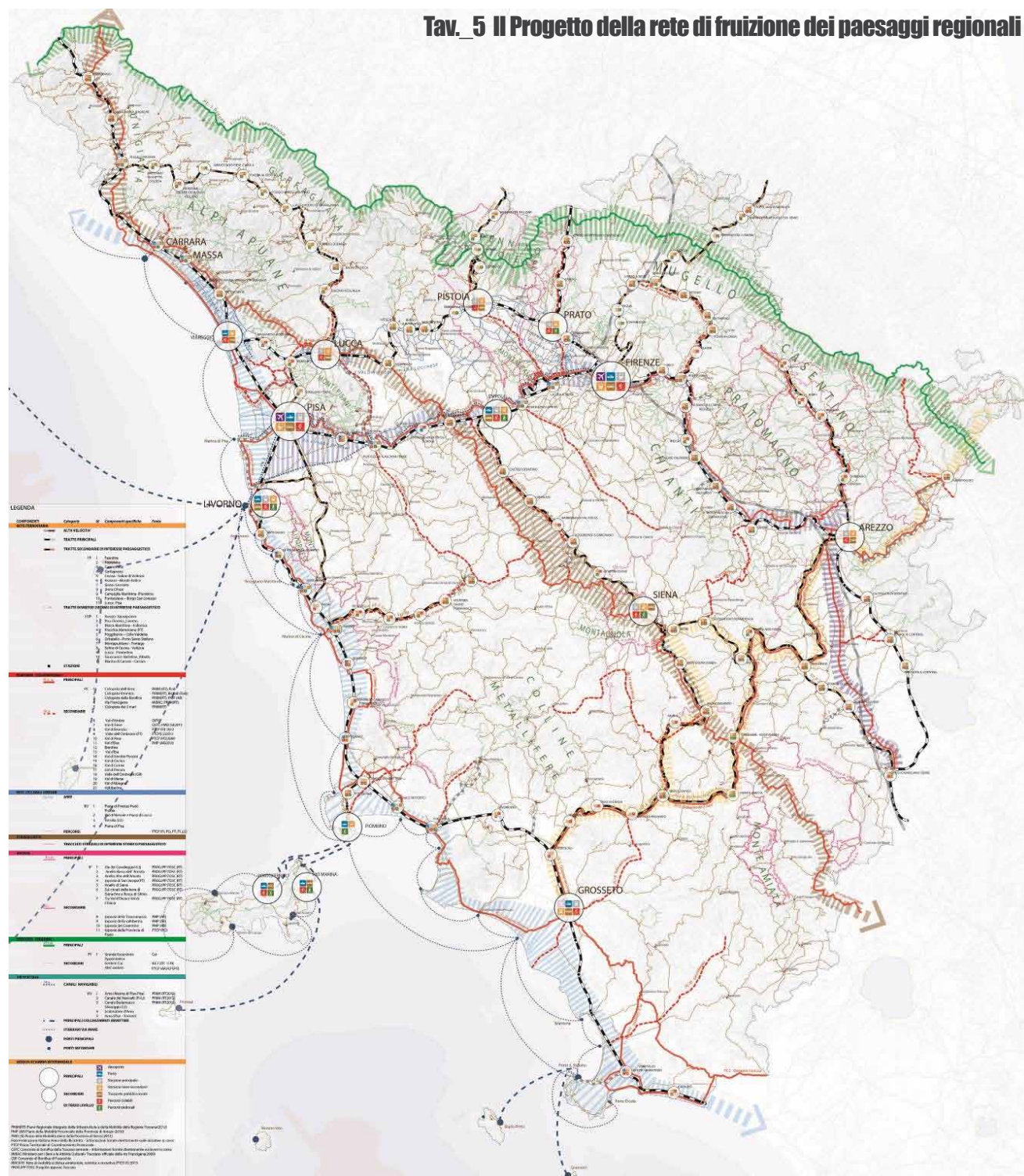
1.3 Progetto della rete di fruizione dei paesaggi toscani.

Il progetto (Tav.5) deriva dalla integrazione della rete con i luoghi attraversati, individuando i percorsi come elemento costitutivo dei paesaggi e mettendone in evidenza i caratteri specifici e le funzionalità connettive.

Punto di partenza della rete è il riconoscimento delle componenti specifiche di ogni infrastruttura (ferroviaria, sentieri, canali navigabili etc..) che sostanziano i corridoi paesistici, evidenziando i tratti già esistenti, quelli già progettati ma non ancora realizzati e quelli nuovi definiti dal piano. I nodi di interscambio, individuati principalmente presso le stazioni ferroviarie, sono gerarchizzati a seconda dell'importanza del loro ruolo all'interno della rete regionale.

Le componenti che concorrono a costituire la rete sono:

- 1. La rete ferroviaria
- 2. I percorsi pedociclabili
- 3. Le strade lente
- 4. Le ippovie
- 5. I percorsi trekking
- 6. Le vie d'acqua
- 7. I nodi di interscambio



COMPONENTI	Categorie
RETE FERROVIARIA	
	ALTA VELOCITA'
	TRATTE PRINCIPALI
	TRATTE SECONDARIE DI INTERESSE PAESAGGISTICO
	TRATTE DISMESSE (SEDIMI) DI INTERESSE PAESAGGISTICO
	STAZIONI
PERCORSI CICLOPEDONALI	
	PRINCIPALI
	SECONDARIE
RETI CICLABILI URBANE	
	AREE
	PERCORSI
STRADE LENTE	
	TRACCIATI STRADALI DI INTERESSE STORICO PAESAGGISTICO
IPPOVIE	
	PRINCIPALI
	SECONDARIE

PERCORSI TREKKING	
	PRINCIPALI
	SECONDARI
VIE D'ACQUA	
	CANALI NAVIGABILI
	PRINCIPALI COLLEGAMENTI MARITTIMI
	ITINERARI VIA MARE
	PORTI PRINCIPALI
	PORTI SECONDARI
NODI DI SCAMBIO INTERMODALE	
	PRINCIPALI
	SECONDARI
	DI TERZO LIVELLO

	Aeroporto
	Porto
	Stazione principale
	Stazione linee secondarie
	Trasporto pubblico locale
	Percorsi ciclabili
	Percorsi pedonali

1.3.1 La rete ferroviaria

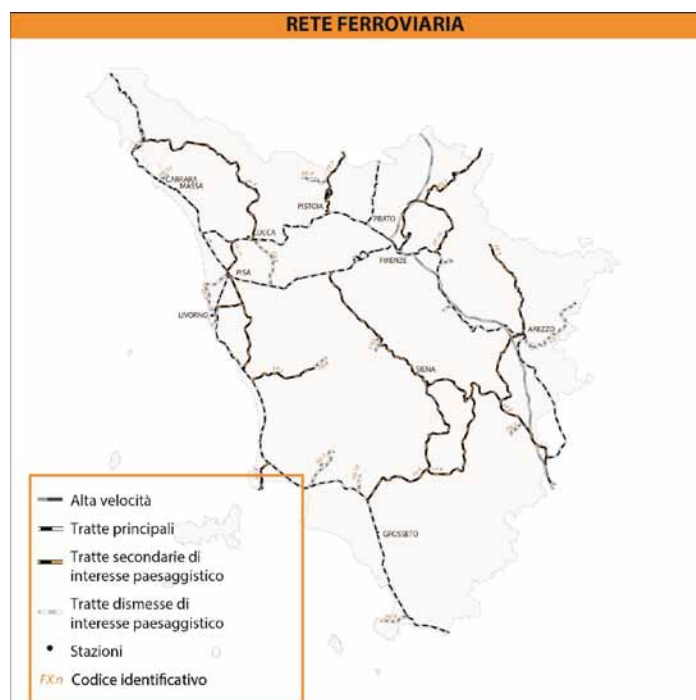
La rete ferroviaria regionale, si è sviluppata in gran parte in periodo preunitario sul territorio regionale in modo diffuso e capillare. Già il governo lorenese aveva infatti avviato i lavori per il collegamento delle principali città del Granducato che furono poi completati in gran parte sotto il Regno d'Italia.

Le linee percorrono oggi ben 1.479 km con 181 stazioni per passeggeri di cui più di 500 km non elettrificate. La rete si sviluppa lungo le 2 direttrici principali, quella appenninica che da Bologna raggiunge Firenze e Roma e la linea Tirrenica che percorre la costa. Da queste 2 direttrici principali si diramano numerose linee secondarie che si addentrano nel territorio lungo le valli appenniniche e nell'entroterra costiero. Il collegamento tra le 2 direttrici è costituito principalmente dalla linea Firenze-Pisa nell'area settentrionale della regione e da una serie di linee che percorrono il settore meridionale collegando Grosseto con Siena e Arezzo.

L'intera rete costituisce la struttura portante del progetto di fruizione dei paesaggi regionali, ma sono in particolare riconosciute come elemento strategico per la sua realizzazione le ferrovie secondarie di interesse paesaggistico che collegano centri minori e normalmente con basso volume di traffico di interesse locale. Il valore paesaggistico di tali tratte (Faentina, Porrettana, Casentinese, Garfagnana, Cecina-Saline di Volterra, Asciano-Monte Antico, Siena-Grosseto, Siena-Chiusi, Campiglia Marittima - Piombino, Pontassieve - Borgo San Lorenzo, Lucca - Pisa) è dovuto sia ai contesti paesaggistici attraversati, sia al valore dell'infrastruttura stessa che, dati i criteri di costruzione in economicità, seguono e sottolineano gli andamenti del terreno in alcuni casi (soprattutto nelle tratte appenniniche) conservano manufatti di notevole interesse tecnico. La diffusione delle stazioni di fermata le rendono oggi strategiche oltre che come alternativa al traffico automobilistico dei pendolari, come strutture a servizio del turismo. In questa ottica, grazie anche alle recenti innovazioni tecnologiche



Fig. 1 Treno a Vapore sul viadotto Villetta - Castelnuovo Garfagnana (foto di Pietro Guidugli, AFRT)



del materiale rotabile, possono essere oggetto di recupero di competitività scongiurando il loro ridimensionamento o soppressione alle quali sono state oggetto negli ultimi decenni.

Altri elementi che concorrono alla costruzione della rete regionale della fruizione ai paesaggi sono le linee delle ferrovie dismesse, diffuse su tutto il territorio regionale. Tra queste sono presenti molte linee minerarie, la cui funzione era strettamente legata all'attività estrattiva (Montebamboli, Monterufoli, Arcille-Grosseto, Murlo-Befa, Bartolina-Ribolla Marmifera di Carrara), tronchi diventati inutilizzati perché superati da nuovi tracciati (Pisa-Tirrenia-Livorno, Asciano-Monte antico) o perché nel tempo ritenuti troppo onerosi per il relativo traffico e sostituiti dal più economico trasporto su gomma (Arezzo-Sansepolcro, Massa Marittima-Follonica, Pracchia-Mammiano, Poggibonsi-Colle Valdelsa, Orbetello-Porto Santo Stefano, Montepulciano-Fontago, Saline di Cecina-

Volterra, Lucca-Pontedera). Oggi tali linee rivestono un valore paesaggistico in quanto conservano i tracciati che hanno concorso alla strutturazione del territorio e, soprattutto nel caso che il sedime sia ancora conservato, costituiscono un potenziale percorso preferenziale per la fruizione dei paesaggi.

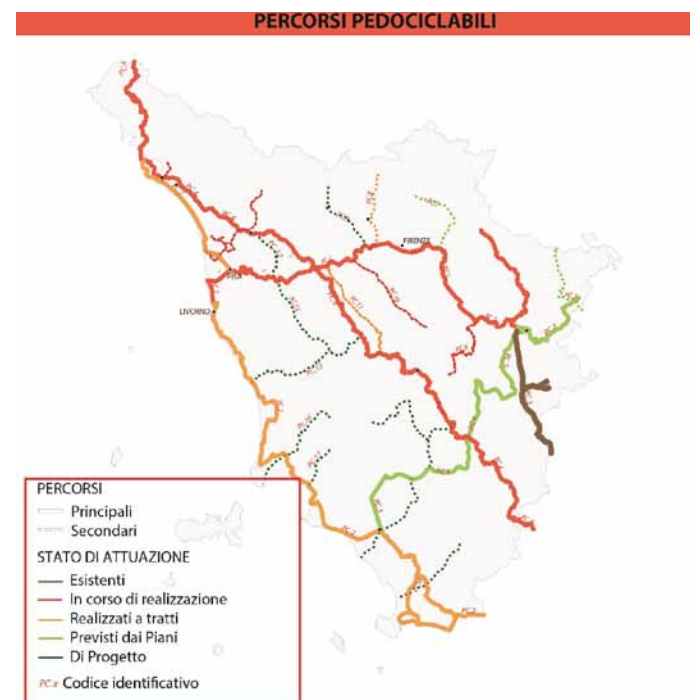
Le stazioni ferroviarie, oggi in gran parte declassate a semplici fermate, custodiscono un formidabile potenziale inespresso, sia per le strutture architettoniche anche consistenti e spesso di valore rese disponibili, sia per il loro ruolo di interscambio verrà esplicitato nel capitolo specifico.

1.3.2 I percorsi pedociclabili

I percorsi pedociclabili che costituiscono la rete mettono innanzitutto a sistema i tratti esistenti e quelli previsti dalla pianificazione sovracomunale oltre a completarne la struttura nelle aree non ancora coperte. I percorsi principali sono: la ciclopista dell'Arno con la collegata Pista della Bonifica, la Tirrenica, la Francigena e la ciclopista dei 2 mari che costituiscono tutti tratti di itinerari nazionali e/o internazionali². La realizzazione di questi itinerari in forma di pista ciclabile in sede propria, è ancora molto lontana dall'essere realizzata, mentre è sempre più seguita la strada di costituire una rete di percorsi pedociclabili basati sulla viabilità secondaria, molto meno onerosa.

I percorsi secondari si sviluppano principalmente lungo gli affluenti dell'Arno (Val d'Ambra, Val di Sieve, Val di Bisenzio, Valle dell'Ombrone (PT), Val di Pesa, Val d'Elsa, Bientina, Val d'Era) e le valli che sboccano direttamente sul litorale costiero (Val di Serchio Puccini, Val di Cecina, Val di Cornia, Val di Pecora, Valle dell'Ombrone (GR), Val di Merse, Val d'Albegna, Valtiberina) diramandosi su tutto il territorio regionale.

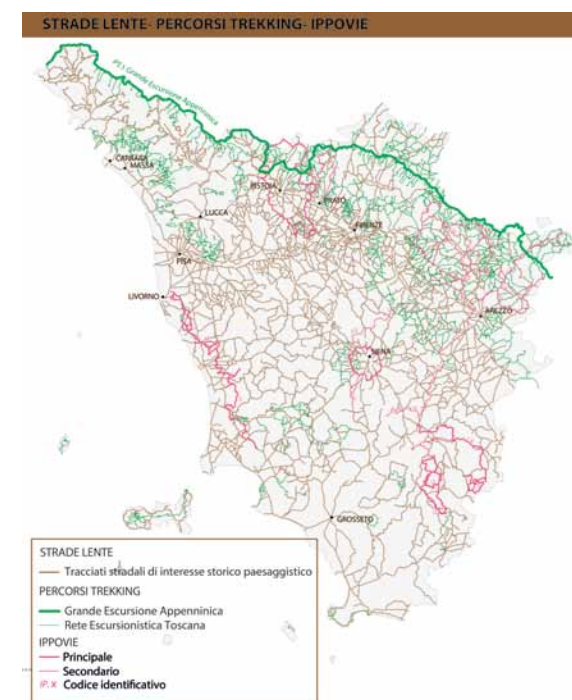
Una ulteriore componente della rete è costituita dai percorsi che si sviluppano nelle aree urbane, soprattutto nelle piane metropolitane, dove le realizzazioni e i progetti di reti ciclabili come alternativa al trasporto meccanico è più sviluppato. Il progetto riconosce e mette a sistema



alcuni ambiti fortemente urbanizzati (Piana di Firenze Prato Pistoia, Val di Nievole e Piana di Lucca, Versilia (LU), Piana di Pisa) dove è prevista la realizzazione organica e coordinata della mobilità ciclabile.

1.3.3 Le Strade lente

Il progetto individua il reticolo stradale minore come elemento strategico per la diffusione dei percorsi di fruizione del paesaggio regionale, attraverso l'utilizzo di tale rete infrastrutturale come base potenzialmente infinita di itinerari pedociclabili. La viabilità minore, che connota il paesaggio rurale regionale, manifesta un valore paesaggistico universalmente riconosciuto sia per la coerenza morfologica con i paesaggi attraversati, sia per la conservazione di manufatti artistici originali e di un apparato vegetazionale che costituisce uno degli elementi fondamentali dell'identità paesaggistica regionale. (Morelli 2007)



Il progetto riconosce quindi a tutto il reticolo stradale minore il ruolo di struttura di diffusione capillare della rete di fruizione, superando l'idea degli itinerari predefiniti secondo temi ordinatori, a favore di una accessibilità estesa all'interno della quale gli itinerari sono definiti dagli utenti stessi secondo una combinazione prescelta. In questo modo vengono ampliate le potenzialità di accesso ai paesaggi ed è allo stesso momento consentita una continua costruzione dinamica di nuove visioni e interpretazioni da parte dei fruitori stessi (CASSATELLA 2000).

Per consentire tale tipo di fruizione è necessario:

- garantire l'accessibilità e il transito pedociclabile pubblico lungo la viabilità rurale vicinale spesso tendenti a essere privatizzate (GUARINO 2010);
- censire in scala opportuna il reticolo stradale minore con gli elementi costitutivi³;
- rendere accessibili anche attraverso i nuovi mezzi di comunicazione le informazioni riguardanti i tracciati e

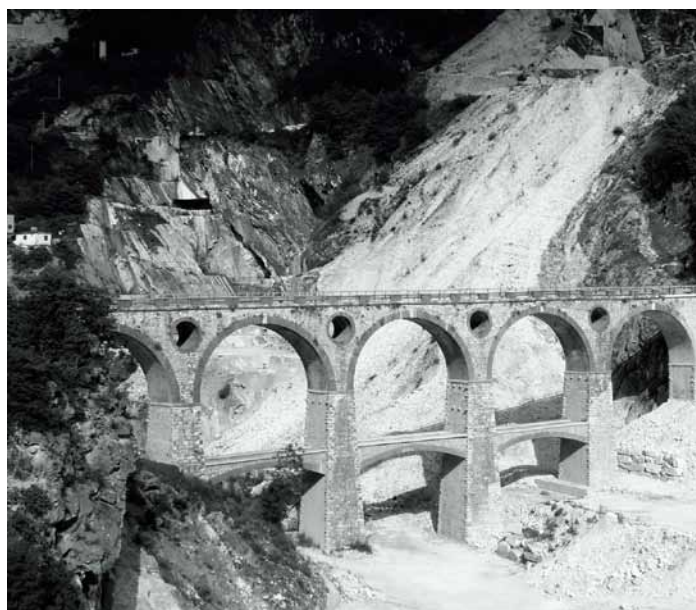


Fig. 2 Un ponte nel tempo - Ponti di Vara (foto di Giacomo Corsini AFRT)



Fig. 3 Ciclabile Fisheye - Prato (foto di Paolo Garofalo, AFRT)



Fig. 4 Colline e strada - Casciana Terme (foto di Maurizio Giorgi AFRT)



Fig. 5 Madonnino toscano - Arezzo (foto di Enea Desi AFRT)

corredate dalle indicazioni sul patrimonio paesaggistico e sulle strutture ricettive presenti⁴;
-garantire la sicurezza al transito pedociclabile attraverso una adeguata regolamentazione del traffico⁵;
-salvaguardare i caratteri morfologici, le opere d'arte e l'apparato vegetazionale della viabilità minore;
Nella mappa del progetto regionale di fruizione dei paesaggi (scala 1:250.000), sono raffigurate, in coerenza con la scala di rappresentazione solo le strade lente corrispondenti ai percorsi fondativi riconosciuti dal piano come elemento costitutivo dei caratteri del paesaggio toscano per il loro interesse storico paesaggistico.

1.3.4 Le ippovie

Il progetto ha fatto riferimento ad un lavoro accurato di censimento, uniformazione e coordinamento degli itinerari escursionistici dedicati al turismo equestre avviato nel 2008 dal Progetto 'Ippovie Toscane' e in continua implementazione⁶. Gli itinerari di respiro regionale già definiti e realizzati sono⁷: la Via dei Cavalleggeri (LI), l'Anello Basso dell' Amiata, l'Anello Alto dell'Amiata, l'Ippovia di San Jacopo(PT), l'Anello di Siena, Sui crinali delle terre di Siena fino a Rocca di Ghino, Tra Val d'Orcia e Val di Chiana. Altri percorsi individuati all'interno degli strumenti di pianificazione del territorio provinciali che rivestono un significato sovralocale sono l'Ippovia della Transumanza, l'Ippovia della valtiberina e l'Ippovia del Casentino in provincia di Arezzo, oltre al sistema delle Ippovie della Provincia di Prato.

1.3.5 I Percorsi trekking

La rete dei percorsi trekking esistenti si basa sulla banca dati della Rete Escursionistica Toscana, avviata dalla Regione Toscana nel 1998⁸ e tesa alla catalogazione e uniformazione della rete sentieristica esistente. I sentieri oggi cartografati e informatizzati sono quelli definiti e curati dal CAI (Club Alpino Italiano), con una definizione a scala 1:10.000 per un totale di 7.000 km. La sentieristica costituisce una rete diffusa soprattutto in ambito montano con una buona copertura nei diversi contesti. La rete, valorizzata localmente attraverso la definizione di

itinerari tematici da parte degli enti e delle associazioni locali, comprende la Grande Escursione Appenninica (GEA, itinerario di 375km che percorre il crinale appenninico in 28 tappe e costituisce il tratto toscano del più ampio Sentiero Italia e sentiero europeo E1.

Ulteriori percorsi segnalati dal progetto e integrati nella rete sono quelli individuati all'interno dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale.

1.3.6 Le Vie d'acqua

All'interno dei percorsi della rete di fruizione dei paesaggi regionali, gli itinerari navigabili costituiscono un capitolo analizzato e considerato solo superficialmente per la complessità delle tematiche coinvolte e la necessità di approfondimenti tecnici che tale tipologia di percorsi implica.

Nonostante ciò, la sola lettura delle potenzialità esistenti costituisce un punto di partenza importante per mettere in luce la ricchezza che una vista del paesaggio dall'acqua e una fruizione delle rive toscane custodisce. Il progetto suddivide la navigabilità fluviale, riferita principalmente al corso dell'Arno, evidenziando i progetti in corso anche attraverso esperienze puntuali con diversi mezzi (dalle canoe ai battelli), da quella marittima imperniata sulle tratte che collegano la terra all'arcipelago toscano e al potenziale degli itinerari via mare resi possibili dalla presenza diffusa di porti lungo tutta la costa tirrenica. La possibilità dei porti turistici di divenire punti di partenza per itinerari integrati agli altri mezzi di trasporto (ferroviario, ciclistico, pedonale), costituisce un tema che necessita di approfondimenti specifici ma che riserva sicuramente degli ottimi risultati.

1.3.7 I nodi di interscambio

I nodi di interscambio intermodale costituiscono i fulcri del sistema della rete di fruizione dei paesaggi regionale basata sull'integrazione dei diversi sistemi di mobilità dolce.

Sono stati individuati tre livelli di nodi, la cui importanza è definita sia dal volume di traffico che dalla quantità delle modalità di trasporto lento che integra. I principali



Fig. 8 Golfo di Baratti (foto di Sara Giacomozzi)



Fig. 9 Stazione di Volterra (foto di Sara Giacomozzi)



Fig. 10 Porticciolo - Isola d'Elba (foto di Sergio Cipriani AFRT)



Fig. 6 Trekking a cavallo - Grosseto (foto di Antonello Chiodo, Quirino Fulceri AFRT)



Fig. 7 Sentiero 00 dell'Appennino - Pistoia (foto di Marco Bertolini AFRT)

nodi sono stati individuati nelle stazioni ferroviarie, sia per l'importanza data nel progetto al trasporto ferroviario, sia per le potenzialità che gli edifici e gli spazi ferroviari oggi custodiscono. Infatti la trasformazione di numerose stazioni in semplici fermate ha reso inutilizzati un numero elevato di edifici ferroviari che sono spesso in stato di abbandono e di degrado. Parallelamente, la disponibilità dell'ente proprietario a vendere gli edifici o cederli in comodato d'uso alle comunità locali⁹ per utilizzarli a fini sociali ha permesso in molte realtà di riutilizzare le vecchie stazioni in posizioni spesso strategiche rispetto al contesto territoriale. L'organizzazione all'interno degli spazi e dei locali ferroviari di servizi a supporto della fruizione lenta dei paesaggi e all'integrazione delle diverse modalità di percorrenza è un percorso già in parte avviato¹⁰, ma le cui potenzialità sono ancora in mi ima parte sviluppate. Oltre alle stazioni ferroviarie altro punto di scambio intermodale è individuato nei porti marittimi, dove l'integrazione con altri sistemi di mobilità dolce, oggi del tutto assente, permetterebbe di sviluppare una fruizione, soprattutto turistica legata agli itinerari via mare e allo stesso tempo limitare gli spazi riservati ai parcheggi per autovetture che oggi la presenza di un porto implica.

1.4 I progetti pilota

Per la realizzazione del progetto regionale sono stati individuati alcuni progetti pilota (vedi schede Allegato 2), diffusi su tutto il territorio regionale, selezionati in base alla presenza di alti potenziali di sviluppo locale attraverso la realizzazione della rete di fruizione dei paesaggi e l'interesse già manifestato delle comunità locale. La realizzazione di tali progetti presuppone infatti una larga partecipazione, visto che induce effetti sulla complessità del paesaggio con ricadute per diverse componenti della società, dalle amministrazioni agli abitanti, dagli agricoltori agli operatori turistici.

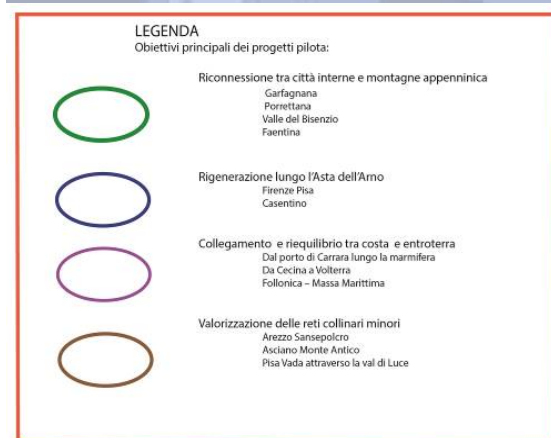
I progetti sono stati suddivisi in base alla loro funzione all'interno del quadro regionale, evidenziando il loro ruolo strategico prevalente non solo nella realizzazione della rete di fruizione regionale, ma più in generale nel perseguimento degli obiettivi di qualità indicati dal piano paesaggistico.

Essi sono:

- Riconnessione tra città interne e montagne appenniniche (Garfagnana, Porrettana, Valle del Bisenzio, Faentina);
- Rigenerazione lungo l'Asta dell'Arno (Firenze - Pisa, Casentino);
- Collegamento e riequilibrio tra costa e entroterra (Porto di Carrara lungo la marmifera, Cecina - Volterra, Follonica - Massa Marittima);
- Valorizzazione delle reti collinari minori (Arezzo - Sansepolcro, Asciano - Monte Antico, Pisa Vada attraverso la val di Luce)



Tav. 9 Progetti Pilota



¹ Le principali fonti indagate sono state:
PRIIM Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità della Regione Toscana (RT, Proposta in corso di approvazione luglio 2013)
RET Rete Escursionistica Toscana (RT, CAI 1998-)
PROG. IPP.TOSC Progetto Ippovie Toscane (R.T. 2008-)
PTCP Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali vigenti nelle province toscane
PMP (AR) Piano della Mobilità Provinciale della Provincia di Arezzo (2010)
PMD (SI) Piano della Mobilità dolce della Provincia di Siena (2012)
RMCATR Rete di mobilità ciclistica ambientale, turistica e ricreativa (PTCP FI) 2013
Fiab Federazione Italiana Amici della Bicicletta - Informazioni fornite direttamente sulle iniziative in corso e sul progetto Bicalitalia
CBTC Consorzio di bonifica della Toscana centrale - Informazioni fornite direttamente sui lavori e progetti in corso
MiBAC Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Tracciato ufficiale della via Francigena (2009)
Cicloturismo
Sito cicloturismo delle regione toscana (RT 2013 <http://www.turismo.intoscana.it/it/cicloturismo/>)

² Per una descrizione specifica dei singoli tragitti si rimanda alle schede dell'Allegato

³ Vedi ad esempio il catasto delle strade bianche avviato dalla Provincia di Siena http://sienaprovincia.ldpgis.it/strade_bianche

⁴ Vedi ad esempio la sperimentazione avviata dal Comune di Montalcino all'interno del Progetto Vitour all'interno del Programma Interreg IV C <https://itunes.apple.com/it/app/sentieri-per-montalcino/id596448799?l=en&mt=8>

⁵ Vedi ad esempio il recente 'Accordo di programma con i comuni della Valdinievole per l'attuazione delle "Strade a bassa frequenza di traffico" consigliate per la bicicletta individuate dal "Piano della rete delle ciclopiste della valdinievole" della provincia di Pistoia (15 giugno 2012)

⁶ Il progetto è stato promosso dal Settore 'Politiche dello sviluppo e della promozione del Turismo della Regione Toscana in accordo con le APT di Chianciano Terme - Val di Chiana e di Siena e della Federazione Italiana Turismo Equestre TREC e definito. DGR N° 6419 del 23 Dicembre 2008

⁷ Per una descrizione specifica dei singoli percorsi si rimanda all'Allegato 1.

⁸ Legge Regionale 20 marzo 1998, n. 17 "Rete escursionistica della Toscana e disciplina delle attività escursionistiche" pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana - N. 10 del 30/3/1998

⁹ Già 480 piccole stazioni sono concesse in comodato d'uso da RFI, e i recenti accordi con Legacoop (settembre 2013) e Regione Toscana ne fanno intravedere un potenziale sviluppo.

¹⁰ Vedi il progetto Ciclostazioni della Regione Toscana confermate nel PRIIM



2. Progetto di fruizione lenta dei paesaggi della val di Cecina

Il progetto pilota lungo la linea ferroviaria Cecina-Volterra è stata sviluppato come caso esemplificativo di Progetto di Paesaggio basato sulla fruizione lenta, sia per l'interesse dei paesaggi attraversati che per le dinamiche di trasformazione in atto. Il progetto svolge un duplice ruolo di esemplificare le direttive e indicazioni del Progetto della rete di fruizione dei paesaggi regionale, dall'altra ha contribuito ad una loro verifica e implementazione.

2.1 Il Contesto

Il fiume Cecina e la parallela ferrovia Cecina Volterra collegano paesaggi e territori molto diversi e soggetti a dinamiche attuali di trasformazione contrastanti:

Cecina, è interessata da una pressione turistica stagionale lungo tutta la costa ha realizzato negli ultimi anni diverse opere legate alla mobilità alternativa, soprattutto piste ciclabili, oltre a collegare l'abitato e la stazione di Cecina con il mare, percorrono la pineta costiera dirigendosi sia verso sud che nord. E' inoltre in corso di realizzazione il porto turistico, che è stato a lungo contrastato per il suo potenziale impatto ambientale.

Saline di Volterra: Area interessata dall'estrazione della salgemma, oggi eseguita essenzialmente dalla multinazionale Solvay le cui concessioni sono contestate dai Comuni locali (anche in opposizione alla Regione che ha stipulato con la Solvay un protocollo d'intesa trentennale), soprattutto per gli impatti sulla risorsa idrica e ambientale e le scarse ricadute sull'occupazione locale.

Volterra e Comuni dell'alta Val di Cecina: Queste aree soffrono di un isolamento che dipende in gran parte dai scarsi collegamenti con le aree sulle quali in gran parte gravitano: sia verso Cecina, che verso Pontedera e Poggibonsi. Le industrie presenti (soprattutto legate all'estrazione della salgemma), non sembrano offrire una risorsa per il futuro. Le risorse locali sono in gran parte legate al turismo che risulta in espansione soprattutto nelle aree rurali. La Provincia di Pisa e la Comunità montana alta val di Cecina sono attualmente molto impegnate nella valorizzazione

territoriale attraverso la mobilità lenta.

2.2 La ferrovia Cecina – Volterra

La linea ferroviaria Cecina - Saline di Volterra fu costruita nel 1863 e percorre il fondovalle dall'abitato di Cecina, dove si collega alla tratta ferroviaria tirrenica, fino a Saline (stazione Volterra-Saline-Pomarance). Il tratto a cremagliera che collegava Saline a Volterra, costruito nel 1912, è stato dismesso nel 1958. L'utilizzo per il trasporto merci è completamente cessato nel 1999. Oggi la tratta è servita da 3 coppie di treni solamente nel periodo scolastico, sostituito negli altri periodi da un servizio di pullman. Il suo utilizzo è quindi limitato ai pendolari, principalmente studenti.

La volontà di mantenere e consolidare la tratta è stata espressa da tutti i Comuni del territorio che nel marzo 2010 hanno firmato un 'Protocollo d'intesa per il rilancio della ferrovia Cecina - Saline¹¹', volto a finanziare uno studio per la riqualificazione della linea.

La linea restituita al servizio ferroviario a dicembre 2013 non ha ancora recuperato piena efficienza.

Nel 2011, coerentemente col "Protocollo" del 2010, è stato finanziato dagli enti locali uno studio all'Università di Siena per il rilancio della linea, che comprende anche la verifica di un possibile ripristino del tratto dismesso. Gli interventi prospettati riguardano innanzitutto l'ottimizzazione del servizio esistente con una razionale integrazione dei servizi su gomma e una definizione degli orari coerenti con il progetto Memorario regionale, mentre a lungo termine sono prospettate 3 soluzioni da valutare anche in termini di fattibilità tecnico-economica e funzionale:

- a. Ricostruzione della linea Saline - Volterra, utilizzando il sedime attuale con una cremagliera: potrebbe essere usato il sedime esistente ma obbligherebbe a trasbordare a Saline per passare da una tratta a scartamento ordinario a una a scartamento ridotto.
- b. Spostamento della stazione di Volterra in modo da evitare la massima pendenza e poter utilizzare uno stesso tram-treno da Cecina fino a Volterra.
- c. Modifiche dell'ultimo tratto del tracciato verso Volterra in modo da superare la pendenza anche con l'uti-

lizzo del tram-treno.

Inoltre è possibile pensare ad un suo proseguimento fino a Marina di Cecina.

Il recupero auspicato riguarda anche le stazioni ferroviarie, oggi semplice fermate, la cui riconversione per scopi sociali è già iniziata dal Comune di Volterra per la stazione di Saline.

2.3 Lo scenario strategico

Lo scenario è costituito da uno schema che mette in relazione obiettivi, strategie e azioni in una visione complessiva.

Gli obiettivi, individuati, in coerenza con gli obiettivi di qualità più generali previsti per l'ambito all'interno del Piano Paesaggistico sono:

1. Promuovere lo sviluppo sostenibile del territorio attraverso il turismo escursionistico
2. Creare una rete integrata di percorsi pedo-ciclabili interconnessi valorizzando gli itinerari esistenti
3. Valorizzare la rete ferroviaria esistente
4. Tutelare e valorizzare il paesaggio della pianura perfluviale
5. Sostenere l'economia agricola attraverso la valorizzazione delle produzioni locali e l'integrazione delle funzioni produttiva con quella legata all'ospitalità.

Le strategie e le azioni individuate per il perseguimento degli obiettivi sono basate principalmente sulla valorizzazione di elementi patrimoniali esistenti e sulla più efficiente organizzazione delle percorrenze.

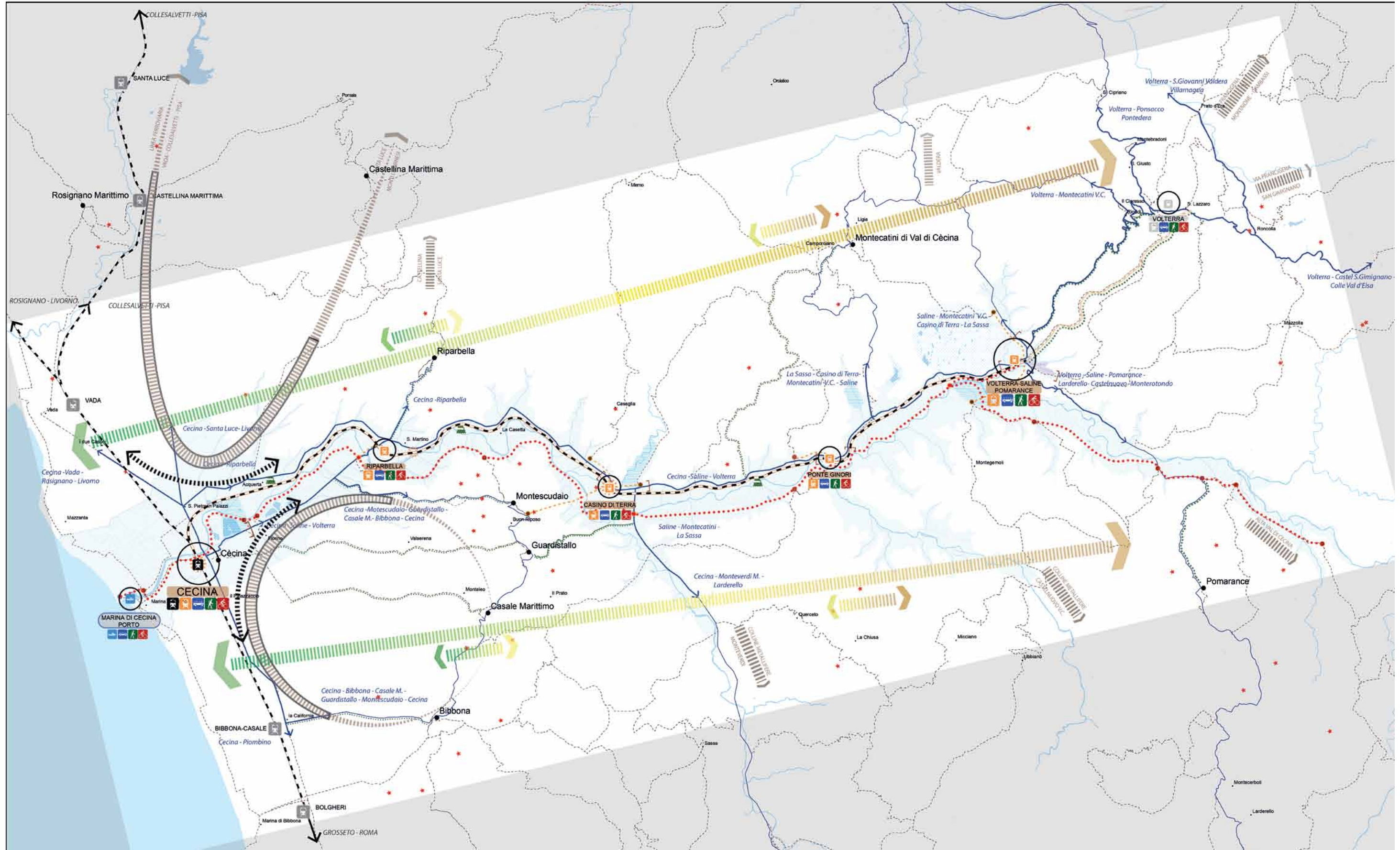


Fig. 11 Volterra vista dal sedime della vecchia cremagliera (foto di Sara Giacomozzi)



Fig. 12 Il fiume Cecina nell'alta valle

¹¹ Il protocollo è stato firmato dai Comuni di Volterra (capofila), Bibbona, Casale Marittimo, Castagneto Carducci, Castellina Marittima, Castelnuovo Val di Cecina, Cecina, Guardistallo, Montecatini Val di Cecina, Montescudaio, Monteverdi Marittimo, Santa Luce, oltre al Coordinamento Sindaci Bassa Val di Cecina, dalla Comunità Montana Alta Val di Cecina, dalla Cassa di Risparmio di Volterra e dalla Fondazione della Cassa di risparmio di Volterra.



Strategie	Azioni	Strategie	Azioni	Strategie	Azioni
1. Rilancio e riorganizzazione della linea ferroviaria Cecina - Saline di Volterra - Pomarance	 Valutare la possibilità di potenziare il servizio della linea ferroviaria Cecina-Saline estendendo al periodo extrascolastico per integrare il servizio ai pendolari con uso turistico del treno. Aggiornare il materiale viaggiante e verificare la sperimentazione di un tram-treno  Superare le criticità puntuali dell'infrastruttura (adeguare il binario di arrivo a Cecina, consolidare il Ponte presso la stazione di Riparbella, ripristinare il posto d'incrocio a Casino di Terra, in coerenza con la possibilità di potenziamento del servizio, rialzare i marciapiedi delle stazioni);  Verificare l'ipotesi di un ripristino della linea ferroviaria dismessa tra Saline e Volterra , valutando la fattibilità tecnico-economica e funzionale della possibilità di recupero del sedime della ferrovia  Ottimizzare l'integrazione con la rete del trasporto pubblico locale ;  Ottimizzare l'integrazione tra la linea ferroviaria della val di Cecina con quella tirrenica (coincidenze, memorario etc.);  Promuovere il viaggio in treno attraverso eventi promozionali (treni-natura , viaggi - degustazione.);	3. Integrazione del sistema della mobilità dolce	 Progettare e valorizzare in modo unitario gli itinerari di fruizione lenta del paesaggio tra bassa media e alta val di Cecina;  Collegare gli itinerari della val di Cecina con i circuiti delle aree adiacenti (San Gimignano Francigena, Castellina - Santa Luce - Rosignano - Vada - Cecina, Bibbona - Montescudaio, Valdera, Colline Metallifere);  Sviluppare i circuiti che integrano l'uso della linea ferroviaria della val di Cecina con la linea tirrenica e la linea Vada - Pisa (nella prospettiva di un ripristino del trasporto passeggeri);  Collegare degli itinerari pedo -ciclabili alle stazioni ferroviarie;  Realizzare un percorso pedociclabile da Cecina a Saline (con proseguimento lungo la val di Cecina) collegato alla rete ferroviaria, lungo gli argini fluviali e la viabilità rurale secondaria;  Attrezzare le stazioni, con il coinvolgimento dei comuni, come nodi di interscambio tra ferrovia principale, ferrovia secondaria, trasporto pubblico, percorsi trekking, itinerari ciclabili;  Prevedere un nodo di interscambio modale presso il nuovo porto: noleggio bici, traghetti e/o noleggio barche etc..	4. Recupero ambientale e paesaggistico della pianura fluviale del Cecina	 Tutelare le aree di fondovalle da ulteriori artificializzazioni e riqualificarle ambientalmente;  Riqualificare i nuclei urbani di fondovalle e contenere il loro sviluppo lineare;  Recuperare ambientalmente e paesaggisticamente le aree estrattive ;  Recuperare ambientalmente e paesaggisticamente le aree industriali ;  Progettare in modo integrato le opere di mitigazione del rischio idraulico previsti dal Pai.  Tutelare e valorizzare le visuali lungo i viali che collegano il fondovalle ai borghi collinari, conservarne la morfologia e gli elementi di arredo (cippi, alberature etc.);  Coinvolgere gli attori economici locali (agriturismi , strutture turistico ricettive, aziende agricole) nella promozione della fruizione territoriale;  Promuovere gli itinerari esistenti anche in versione 2.0, per favorirne l'integrazione, la diffusione e l'aggiornamento.

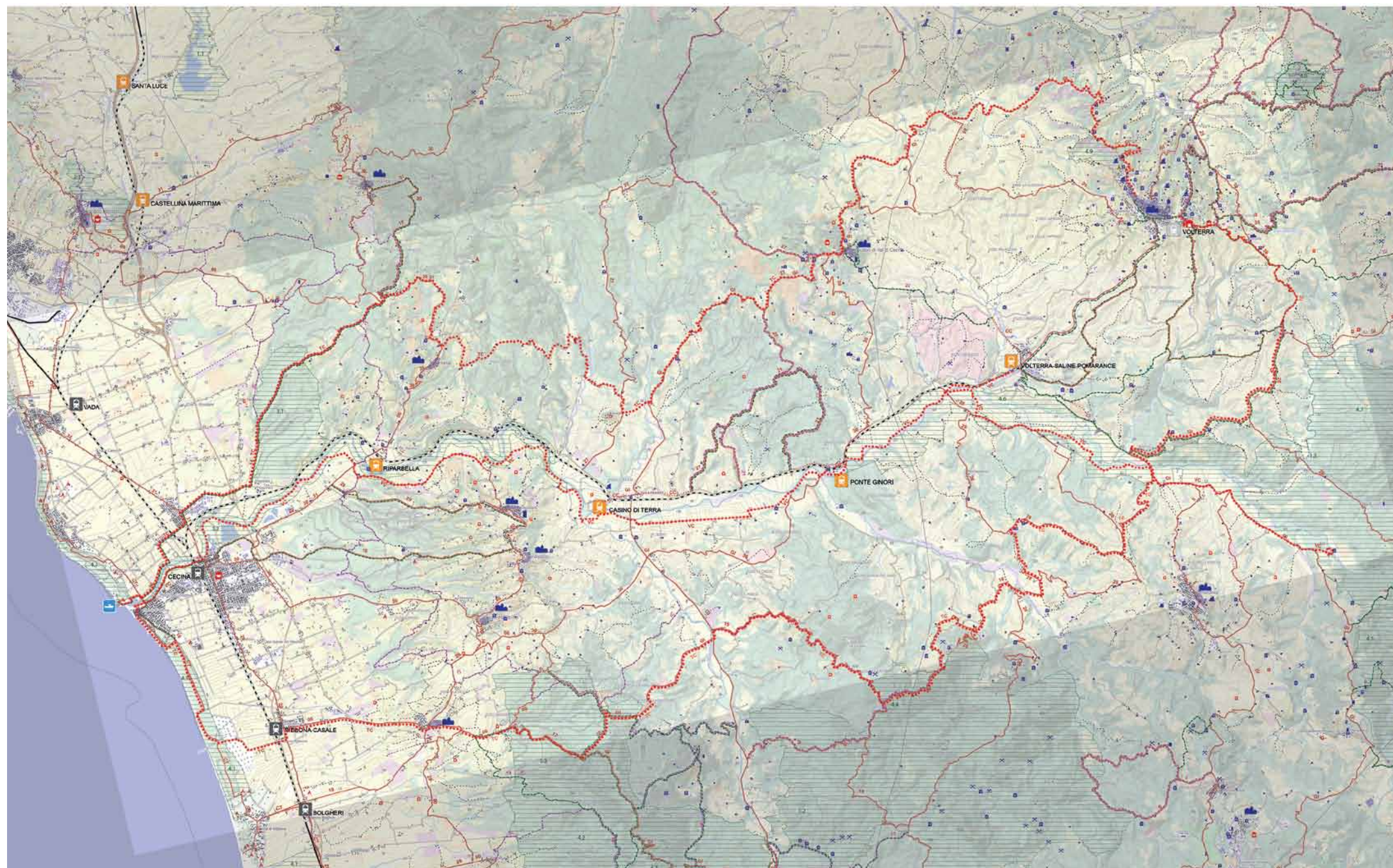
2. Recupero e valorizzazione delle stazioni e delle aree ferroviarie

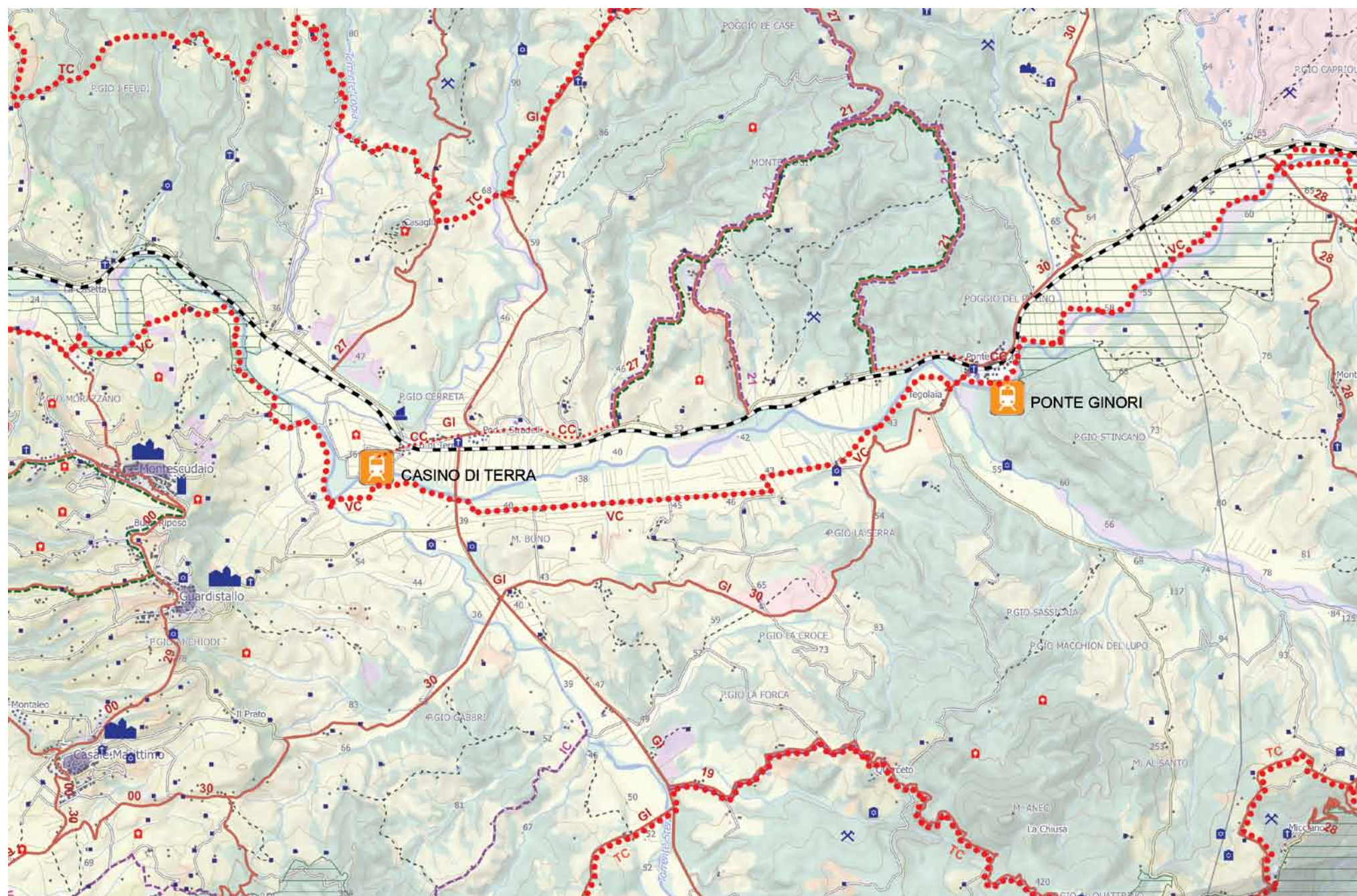
- Recuperare e valorizzare il **patrimonio edilizio esistente** (stazioni, strutture di servizio, caselli) da destinare ad attività di valorizzazione delle risorse paesaggistico-ambientali, storico-culturali e socio-economiche locali;
- Recuperare e valorizzare le **aree ferroviarie**,
- Recuperare e valorizzare i **viali di accesso alle stazioni** e in generale gli spazi di connessione tra la **linea ferroviaria** e
- la **viabilità principale** per rafforzare il loro ruolo di interscambio modale.



2.4 La rete degli itinerari: Ferrovia, paesaggio e mobilità lenta in val di Cecina

Il progetto (scala 1:50:000) valorizza le potenzialità del sistema di fruizione incentrato sulla linea ferroviaria. Vengono integrati gli itinerari esistenti oggi suddivisi tra bassa, media e alta val di Cecina, al fine di creare uno scenario unitario che vede nelle stazioni ferroviarie i punti nodali. Oltre all'anello di percorsi della collina media e alta che raccordano l'intero sistema, il progetto prevede la costruzione di un itinerario pedo-ciclabile di fondovalle che si sviluppa principalmente lungo la viabilità rurale minore. Tale percorso (VC la Valle del Cecina), che scorre parallelamente alla linea ferroviaria e utilizza le stazioni come punti di accesso, costituisce la spina di raccordo e partenza degli itinerari collinari e valorizza l'ambito perfluviale del Cecina dall'alto valore paesaggistico non sempre sufficientemente riconosciuto.





Rete infrastrutturale

Ferroviaria

- Linea ferroviaria
- Tracciato linea ferroviaria dismessa
- Stazioni ferroviarie linee principali
- Stazioni ferroviarie linee secondarie

Stradale

- Strade principali
- Strade secondarie
- Rete stradale minore

Portuale

- Porto

Itinerari di fruizione del paesaggio

Di progetto

- Ciclabili
- Pedonali
- Ciclabili
- Ippici

Strutture turistiche

- Agriturismi
- Campeggi
- Ostelli

Emergenze paesaggistiche

Storico culturali

- Borghi storici
- Ville e palazzi
- Torri e castelli
- Edifici religiosi
- Edifici rurali
- Opifici
- Resti archeologici
- Miniere
- Musei

Naturalistiche

- Aree naturali protette
- 1_Riserve Provinciali
- 2_Parchi Provinciali
- 3_A.N.P.I.L.
- 4_Rete Natura 2000 (SIR, SIC, ZPS)

Elenco degli itinerari esistenti e di progetto

Id*	Nome	Fonte**	Tipo***
Di progetto			
VC	La Valle del Cecina		C
TC	Tour della val di Cecina		C
CC	Tratti di collegamento con le stazioni ferroviarie		C
Esistenti			
CT	Ciclopista Tirrenica	Fiab	C
IC	Ippovia dei Cavalleggeri	RT	I
GI	Grande Itinerario della Media e Alta Val di Cecina	CM1	C
00	Il crinale delle colline costiere	CE	C
1	Pievi, ville e fattorie in Alta Val d’Era	CM1	C
2	Montenero e la gola del torrente Strolla	CM1	P
3	Le Colline del Salgemma	CM1	C
4	Il bosco di Mazzolla e la Val di Zambra	CM1	PC
5	Aspetti del paesaggio agrario in Val di Cecina	CM1	C
6	Tra le valli del Rimonese e del Secolo	CM1	C
7	L’abbazia e il bagno di S. Michele alle Formiche	CM1	P
8	Natura e storia nella Valle del torrente Pavone	CM1	P
9	Castelnuovo Val di Cecina e i ponti del Pavone	CM1	CP
11	Insedimenti medievali e paesaggi della geotermia in Val di Cornia	CM1	C
12	La Badia di S.Pietro in Palazzuolo	CM1	PI
13	Boschi e colline di Monteverdi	CM1	PI
14	La Sassa e i Boschi della Val di Sterza	CM1	PI
15	Tra i boschi della Magona e la Sassa	CM1-CE	PI
16	Storia mineraria in val di Sterza	CM1	PI
17	La conca di Villetta	CM1-CE	PI
18	La foresta di Monterufoli e i Borghi di Micciano e Libbiano	CM1	C
19	Monte Aneo ed il Castello di Querceto	CM1	CI
20	Montegemoli e le grandi tenute	CM1	C
21	La macchia di Decimo - Buriano	CM1	CPI
22	Da Volterra a San Gimignano attraverso la Rocca di Monte Voltraio	CTV	CPI
23	Da Volterra a San Gimignano lungo la Salaiola	CTV	CPI
24	Balze e Calanchi	CM2	C
25	Ville e Pievi	CM2	C
26	I due Castelli	CM2	C
27	La Rocca	CM2	C
28	Castelli e Borghi	CM2	C
29	Cipressi	APT	C
30	La Val di Cecina	APT	C
31	Sabbie e scogli	APT	C

Carta base :
topografica 50K
(RT-CIST)

* La numerazione degli itinerari coincide con quella indicata dalla *Carta escursionistica e turistica della Val di Cecina* (CM1) per gli itinerari dal n. 1 a 21, mentre i successivi sono stati numerati di seguito.

**Fonte degli itinerari:

APT Azienda Promozione Turistica Costa degli Etruschi, *Itinerari in bici*, www.costadeglietruschi.it/toscana_mediterranea/cicloturismo.asp

CE *Carta escursionistica n.2461, Riviera degli Etruschi*, Kompass 2012.

CM1 Comunità Montana Alta Val di Cecina, *Alta Val di Cecina, carta escursionistica e turistica*, 1:50.000, Selca 2003.

CM2 Comunità Montana Alta Val di Cecina, *Alta Val di Cecina*, itinerari turistici, <http://www.ambientevaldicecina.it/CMNEW/PDF/CartografiaValdicecina.pdf>

CTV Consorzio Turistico Volterra, Val di Cecina, Valdera, *Storia, geologia, fauna e vegetazione tra Volterra e San Gimignano con carta degli itinerari*, 1999.

Fiab Federazione Italiana Amici della Bicicletta, Ciclopista Tirrenica, Bicalitalia 16, www.bicalitalia.org

*** **Tipologia degli itinerari**

P Pedonale **C** Ciclabile **I** Ippico

Bibliografia

Fruizione del paesaggio e mobilità dolce

BUGARIN M.R., NOVALES M., ORRO A., ‘Un nuovo concetto nel trasporto urbano: il tram- treno’. Ingegneria Ferroviaria, 10/2001.
CARERI F., Walkscapes. Camminare come pratica estetica, Einaudi, Torino 2006.

CASATELLA C., ‘Il paesaggio da testo a ipertesto’, in CASTELNO- VI P. (a cura di), Il senso del paesaggio IRES Torino 2000
CPRE (Campaign to Protect Rural England), Guide to Quiet Lanes 2006.

CORTESI C.,ROVALDI U., Dalle rotaie alla bici, Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all’uso ciclistico, FIAB (Federazione Italiana Amici della bicicletta) Centrostudi Gallimbeni, Milano 2011.

DONATUCCI P., DI MARIA U., Fuori dai soliti binari, Trenta insoliti itinerari su ferrovie secondarie in Italia, Terre di Mezzo, Milano 2008.

GRANATIERO G., MAGGIO G., MIGLIACCIO A., ‘Scenario strategico: cinque progetti territoriali per il paesaggio’, in «Urbanistica», 147/2011

GUARINO S., ‘Sentieri escursionistici: analisi degli aspetti giuridici’ in «Aedon» 3/2010,
MAGNAGHI A., Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo, Bollati Berlinghieri, Torino 2010.

PAOLINELLI G., Le strade rurali nel paesaggio contemporaneo, in «Eupolis», 2/2004.

SOCCO C., CAVALIERE A., GUARINI S.M., Rete della mobilità nell’infrastruttura verde, OCS - Dipartimento Interateneo Territorio- Politecnico e Università di Torino, Working paper
VALENTINI A., Mettere in rete le risorse: le greenway quali strumenti per il progetto del paesaggio periurbano e Progettare paesaggi di limite sperimentando nell’area metropolitana di Firenze. Sintesi di tesi di dottorato, in «Quaderni della Ri-Vista del Dottorato di Ricerca in Progettazione Paesistica», n. 2 vol. 2 Maggio- Agosto 2005.

Paesaggi e mobilità dolce in Toscana

AZZARI, M. CASSI L., Itinerari turistico culturali in Toscana, FUP, Firenze 2002

MAGGI S., GIOVANI A., Muoversi in Toscana: ferrovie e trasporti dal Granducato alla Regione, Il Mulino, Bologna 2005.

MAGNAGHI A., S. GIACOMOZZI (a cura di), Un fiume per il territorio: indirizzi progettuali per il Parco Fluviale del Valdarno Empolese, Firenze University Press, Firenze 2009.

MORELLI E., Strade e paesaggi della Toscana, Il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio, Alinea, Firenze 2007.

Regione Toscana, Gli utenti occasionali del treno regionale in Toscana. La qualità percepita dagli utenti occasionali del servizio ferroviario regionale. Indagine campionaria 2007, Volume di ‘Toscana Notizie’, RT, Firenze 2007

Regione Toscana, La mobilità ciclabile in Toscana, indagine campionaria 2012, Volume di «Toscana Notizie», Regione Toscana, Firenze 2012

Regione Toscana, Il progetto PERLA: un esempio di politica marittima integrata in Toscana, RT, Firenze, 2012.

Regione Toscana, Rete escursionistica Toscana e sentieri Cai, online <http://www.regione.toscana.it/-/rete-escursionistica-toscana-e-sentieri-cai>

Regione Toscana, Ippovie Toscane, online <http://www.regione.toscana.it/documents/10180/23924/pubblicazione+sulle+Ippovie>
SALADINI A., Progetto di Mobilità Dolce del Parco della Val d’Orcia, s.l. 2012.

Paesaggio e mobilità dolce in Val di Cecina

BENVENUTI PAPI A., Volterra e la Val di Cecina, Mondadori Milano, 1999.

MAGGI S. (a cura di), Ferrovie Cecina- Volterra, Il trasporto pubblico in un territorio isolato, Nerbini, Firenze 2011.

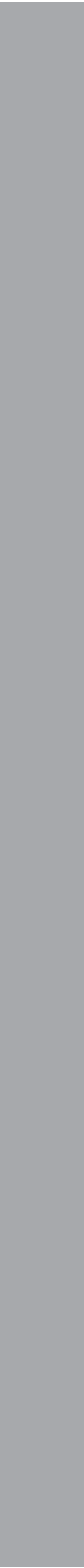
PROVINCIA DI PISA, Riserve naturali Alta Val di Cecina, I sentieri e la vegetazione, Pacini editore, 2011.

MIGLIORINI, C., ‘150 Anni di Ferrovie a Volterra’, in «La Tecnica Professionale», 2010.

Le fotografie sono tratte da:

1. Giacomo Corsini, Ponte,acqua,vapore, AFRT
 - 2.Manuel Gori, Ruscello roccioso, AFRT.
 - 3.Dario Grimoldi e Andrea Tradii, Badia di San Salvatore, AFRT.
 - 4.Francesca Birini, Il vecchio e il nuovo, AFRT.
 5. Marino Caliterna, Bilance da pesca alla foce dell’Arno, AFRT.
 6. Renzo Baggiani, Piana di Poppi, AFRT.
 7. Paolo Maggiani, Insoliti ponti di Vara, AFRT
 8. Sara Giacomozzi, Il tracciato della cremagliera da Volterra.
 9. Giuseppe Macheda, Colori toscani 2, AFRT
 10. Studio Fotografico Tavanti, Pieve di Santa Maria a Corsano, AFRT
 11. Leandro Lelli, Questa è la Toscana, un viale di cipressi, AFRT
 12. Antonio Bardelli, La campagna, AFRT
- La foto di copertina è di arch. Sara Giacomozzi

AFT (Archivio Fotografico Regione Toscana)





PERCORSI CICLOPEDONALI (PC.)***principali**

Sono i tracciati dei percorsi destinati prevalentemente alla viabilità ciclabile di interesse regionale. Se per la ciclopista dell'Arno è presente un progetto generale e un deciso sostegno da parte della Regione per la loro realizzazione (oggi limitata a brevi tratti), gli altri percorsi, pur facendo parte di tracciati nazionali e internazionali, sono realizzati solo per brevissimi tracciati, non sempre coerenti, ad opera dei diversi enti locali. Eccezione positiva la ciclopista della Bonifica lungo il Canale Maestro della Chiana.

I percorsi ciclopeditoni principali sono :

- PC1 La Ciclopista dell'Arno
- PC2 La Ciclopista Tirrenica
- PC3 La Ciclopista della Bonifica
- PC4 La Via Francigena
- PC5 La Ciclopista dei 2 mari

secondari

Sono i tracciati dei percorsi destinati prevalentemente alla viabilità ciclabile di interesse sovracomunale.

I tracciati si sviluppano principalmente lungo alcuni affluenti dell'Arno (Pesa, Elsa, Sieve, Serchio Bisenzio, Ambra) e sono progettati e realizzati per lo più in concomitanza con l'esecuzione di opere di regimazione delle piene.

Per questo la loro realizzazione, anche se ancora a tratti, è spesso ad opera dei Consorzi di Bonifica in accordo con i Comuni attraversati.

I percorsi ciclopeditoni secondari sono :

- PC6 Val di Pesa
- PC7 Val d'Elsa
- PC8 Val di Sieve
- PC9 Valle del Serchio - Puccini
- PC10 Valle del Bisenzio
- PC11 Val d'Ambra

PC1_CICLOPISTA DELL'ARNO

lunghezza 270km

principali località attraversate

Stia, Arezzo, Firenze, Pisa, Marina di Pisa
Riferimento Eurovelo o Bicalia
Bicitalia N° 7 - Ciclovía Romagna - Versilia e Bicalia n. 1
Ciclopista del Sole

descrizione dei paesaggi attraversati

Il percorso nasce alle sorgenti dell'Arno segue il corso del fiume per tutto il suo percorso. Il primo tratto attraversa le montagne dell'alto casentino, prevedendo una percorribilità in MTB, per poi proseguire più dolcemente lungo una pista dedicata lungo il corso del fiume da Stia fino alle porte di Arezzo. Da qui prosegue con un percorso arginale lungo il corridoio infrastrutturale costituito dalla pianura alluvionale dell'alto e medio valdarno, collegando le aree più intensamente urbanizzate della regione. Dopo aver lasciato il centro storico di Firenze segue i meandri fluviali della Gonfolina e prosegue nel verso il basso valdarno percorrendo per lo più le alzaie del fiume. Attraversa il centro storico di Pisa e conquista il litorale a bocca d'Arno.

stato di realizzazione

La proposta di un tracciato ciclabile continuo lungo le tutto il corso dell'Arno dalle sorgenti a Stia alla foce a Bocca d'Arno come struttura di fruizione del paesaggio fluviale, oltre che di valorizzazione territoriale dei contesti rivieraschi e di sostegno ad una mobilità alternativa prende forma per la prima volta nel 2004, quando, l'Ufficio del Genio Civile di Firenze (URTAT) coordina e mette a sistema le indicazioni sollecitate e derivate dagli enti locali, in attuazione del Piano Regionale di Azione Ambientale 2004-2006 della Regione Toscana. Tale tracciato è stato a lungo il riferimento per gli enti provinciali e comunali per la realizzazione delle singole tratte che però non hanno avuto uno sviluppo sempre coerente. Alla realizzazione del progetto ha dato un deciso incentivo il 'Protocollo di intesa per la progettazione, realizzazione, gestione e promozione del sistema integrato "Ciclopista dell'Arno" tra Regione Toscana, Province di Arezzo, Firenze, Prato, Pisa e Federazione Italiana Amici della Bicicletta' del 2009. Nel 2010 è stato formulato uno studio di fattibilità (RT Direzione generale politiche territoriali, ambientali e per la mobilità, 'La ciclopista dell'Arno: documento di sintesi dello studio di fattibilità,') per individuare lo stato di attuazione, le priorità e i costi degli interventi previsti.

Stato di attuazione	Lunghezza (Km)	Arezzo	Firenze	Pisa
Viabilità esistente	95,6	38,1	30,9	26,6
Percorsi da adeguare	159,6	45,2	55,5	58,9
Percorsi in sede propria progettati	51,9	18,5	24,5	8,9
Percorsi in sede propria da progettare	68,4	27,2	21,1	20,1
Totale complessivo	375,5	129,0	132,0	114,5

Dal progetto generale esteso lungo le due rive, viene individuata una soluzione minimale che garantisca la percorribilità pedociclabile pressoché continua di tutto il corso attraverso 270 km di pista dal costo di 29,5 milioni di

Euro e comprende oltre al percorso principale e alcune varianti, il collegamento alle principali stazioni ferroviarie. Nella Proposta di Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (BURT 14/11/2012) la ciclopista dell'Arno, nel tracciato così riproposto, viene riconosciuta come asse portante dell'intero scenario regionale di mobilità ciclabile, nella realizzazione del quale sono concentrati i finanziamenti regionali: **9 milioni di Euro tra il 2013 e il 2014**, stimando in questo modo la realizzazione per il 2015 del 50% del tracciato.

Parallelamente si è sviluppato il progetto pilota 'Ciclostazioni' (Protocollo d'Intesa tra RT, Fiab e RFI) sulle stazioni di Firenze, Pisa centrale, Empoli, Prato, Pistoia Livorno, Grosseto e Montevarchi.

Sempre a sostegno della realizzazione della ciclopista dell'Arno, la Regione Toscana con l'Ufficio Tecnico del genio civile ha pubblicato il manuale tecnico 'Piste ciclabili in ambito fluviale' (ed. 2008 e 2011) con indicazioni dettagliate per la realizzazione delle piste ciclabili. Indirizzato a tutti gli enti locali rivieraschi il manuale ha lo scopo di uniformare le tipologie costruttive e la segnaletica che al momento è molto disomogenea.

riferimenti

Regione Toscana, Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (2013)

Provincia di Firenze, Fiab, Progettazione e realizzazione della ciclopista dell'Arno, REPORT Aprile 2012.

Fiab (Federazione Italiana Amici della bicicletta) - Coordinamento Toscana, La Ciclopista dell'Arno. Documento di sintesi dello studio di fattibilità. Firenze, settembre 2010. Fiab (Federazione Italiana Amici della bicicletta), Ciclovie Bicalia : BI 1 Ciclopista del sole EV7 online <http://www.bicitalia.org/cekebi/cycleways/ciclovie/49>

PC2_CICLOPISTA TIRRENICA

lunghezza 450 km

principali località attraversate

Massa, Viareggio, Pisa, Livorno, Rosignano, Follonica, Grosseto, Orbetello, Capalbio.
Riferimento Eurovelo o Bicalia
BI16 Ciclovía Tirrenica

descrizione dei paesaggi attraversati

Il tracciato entra nel territorio toscano dal passo della Cisa, coincidendo per un breve tratto con il percorso della via Francigena. Percorre il corso del Magra fino alla sua foce e prosegue costeggiando il litorale versiliano fino alle sponde del Serchio. Qui si allontana dalla linea di costa per entrare nella città di Pisa e poi riprendere il lungomare fino al centro di Livorno.

Da Livorno si affianca alla strada litoranea sulle scogliere di Quercianella e Castiglioncello fino a giungere a Rosignano ai litorali sabbiosi della Maremma settentrionale. Il percorso continua lungo la costa fino a Baratti, tranne per un tratto collinare tra Bolgheri e Castagneto Carducci. A Baratti lascia il lungo costa e il promontorio di Piombino per attraversare la valle del Cornia e ritornare sul litorale nei pressi di Riomarino. Il percorso ripercorre la linea di costa attraversando Follonica e raggiungendo Castiglion della Pescaia attraverso un itinerario interno al promontorio di Punta Ala.

Da qui si raggiunge Marina di Grosseto e Grosseto per poi proseguire lungo un percorso collinare parallelo alla costa che attraversa Magliano in Toscana e Capalbio fino al confine regionale. Il promontorio di Orbetello è raggiunto da una variante che da Magliano in Toscana scende a Orbetello e segue la costa fino al confine regionale per poi risalire in collina a Pescia fiorentina e collegarsi al percorso principale collinare.

stato di realizzazione

Il tracciato esistente è molto discontinuo e costituito principalmente dai tratti che i singoli comuni litoranei hanno realizzato su propria iniziativa, spesso in cofinanziamento con la Regione Toscana (L.R.366/96). Le aree che presentano un più avanzato stato di realizzazione sono quelle dei litorali balneari della Versilia e della Maremma settentrionale dove, oltre ad un'evidente maggior facilità di realizzazione si somma la funzione turistica locale dei percorsi ciclabili.

Nella Proposta di Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (BURT 14/11/2012), è previsto il Progetto ciclopista tirrenica il cui tracciato non è però ancora definito.

riferimenti

Regione Toscana, Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (2013)

Fiab (Federazione Italiana Amici della bicicletta), Ciclovie Bicalia : BI 16 Ciclovía tirrenica online <http://www.bicitalia.org/cekebi/cycleways/ciclovie/49>

PC3_ CICLOPISTA DELLA BONIFICA

lunghezza 62 km

principali località attraversate

Arezzo, Chiusi
Riferimento Eurovelo o Bicity

descrizione dei paesaggi attraversati

La ciclopista denominata ‘Sentiero della Bonifica’ collega la città di Arezzo con quella di Chiusi lungo il Canale Maestro della Chiana, attraversando i paesaggi della bonifica leopoldina lungo l’antica strada di manutenzione dei canali e delle chiuse.

stato di attuazione

La ciclopista è già completamente realizzata e funzionante dai Ponti di Arezzo a Chiusi, mentre è in via di realizzazione il collegamento con la stazione di Arezzo e la ciclopista dell’Arno. Oltre al tracciato principale sono stati previsti itinerari per la visita dei territori circostanti ed è stata organizzata un’efficiente rete di strutture ricettive e di servizi lungo il tracciato. L’opera, realizzata dalle province di Arezzo e Siena ha ricevuto numerosi riconoscimenti nazionali e internazionali tra cui il terzo posto al 5° European Greenways Award 2011.

riferimenti

Regione Toscana, Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (2013)
Provincia di Arezzo, Piano Provinciale della Mobilità, 2010
Provincia di Arezzo, Piano delle vie verdi, 2013
Fiab (Federazione Italiana Amici della bicicletta), Ciclovie Bicity : BI 1 Ciclopista del sole online <http://www.bicityitalia.org/ikebi/cycleways/ciclovie/49>

PC4_ VIA FRANCIGENA

lunghezza 395 km

principali località attraversate

Pontremoli, Aulla, Massa, Pietrasanta, Lucca, Altopascio,Fucecchio, San Miniato, San Gimignano, Monteriggioni, Siena, Ponte d’Arbia, San Quirico d’Orcia, Radiconi.

riferimento percorsi europei

E’ il tratto regionale della via francigena che collega Canterbury a Roma.

descrizione dei paesaggi attraversati

L’itinerario ripercorre la via del pellegrinaggio intrapresa dell’arcivescovo Sigerico nel 990.

Entra nel territorio regionale dal Passo della Cisa e, attraverso le mulattiere dei boschi appenninici raggiunge Aulla e di qui la Versilia. Dopo aver lasciato la città di Lucca attraversa il padule di Fucecchio e l’Arno per seguire il crinale della Valdelsa attraversando San Gimignano e Monteriggioni. Dopo Siena percorre le strade bianche della val d’Arbia per raggiungere Buonconvento e la Val d’Orcia. Sono previste in Toscana 15 tappe organizzate con appositi luoghi di accoglienza.

Il tracciato del percorso è stato ufficialmente definito dal Ministero per i beni e le attività culturali e dal Ministero per le politiche agricole, alimentari e forestali nel 2009. Per la sua realizzazione la Regione Toscana si è fatta capofila di un progetto interregionale con tutte le regioni italiane attraversate per mettere a punto un manuale di tecniche univoche di selezione, intervento e indicazione del percorso. Parallelamente al percorso pedonale è stata inoltre prevista la possibilità di prevedere percorsi alternativi per le biciclette e le automobili.

stato di attuazione

Il tracciato pedonale della via francigena in Toscana è dettagliatamente definito e in gran parte realizzato anche se molti problemi si riscontrano soprattutto nell’attraversamento delle aree urbanizzate o lungo i grandi corridoi infrastrutturali. La sua realizzazione è coordinata dalla Regione Toscana attraverso un Master Plan che individua gli interventi e le tecniche di attuazione. Anche la promozione, soprattutto ai fini turistici è sostenuta in gran parte dalla regione anche attraverso la costruzione di una interfaccia webgis che individua oltre alle tappe, le emergenze presenti e le strutture di accoglienza.

riferimenti

Regione Toscana, Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (2013)
Fiab (Federazione Italiana Amici della bicicletta), Ciclovie Bicity : BI 5 Ciclovie dei Pellegrini online <http://www.bicityitalia.org/ikebi/cycleways/ciclovie/51>
Presidenza del Consiglio dei Ministri. Dipartimento per lo sviluppo e la competitività del Turismo, Regione Toscana (capo-fila), Regione Valle d’Aosta, Regione Piemonte, Regione Lombardia, Regione Emilia Romagna, Regione Liguria, Regione Lazio, in collaborazione con MiBAC - Ministero dei Beni Culturali e Ambientali, Via Francigena, una nuova offerta turistica italiana, Progetto Interregionale, 2009
www.regione.toscana.it/via-francigena/

PC5_ CICLOPISTA DEI 2 MARI

lunghezza 190 km

principali località attraversate

Grosseto, Buonconvento, Monteroni d’Arbia, Siena, Asciano, Rapolano Terme,Sinalunga, Monte San Savino, Arezzo. Riferimento Eurovelo o Bicity

descrizione dei paesaggi attraversati

L’itinerario costituisce il tratto regionale del tracciato nazionale che collega il mar Tirreno al Mar Adriatico. Sebbene il tracciato non sia ancora definito, è in corso di verifica la possibilità di seguire per tutto il suo percorso il tracciato ferroviario, riutilizzando a questo scopo il sedime della viabilità esistente predisposta per la manutenzione della linea ferrata (Grosseto-Siena e Siena-Arezzo). I paesaggi attraversati sono senz’altro di notevole interesse: dalle pianure delle Maremma, alle colline del corso dell’Ombrone.

stato di attuazione

Il percorso è stato individuato dal PRIIM come ‘Itinerario ciclabile GR-SI-AR’ con tracciato da definire. Non risultano tratti già realizzati.

riferimenti

Regione Toscana, Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità,2013.
Provincia di Siena, Masterplan della Rete provinciale della Mobilità dolce, 2012.
Provincia di Arezzo, Piano Provinciale della Mobilità, 2010
Provincia di Arezzo, Piano delle vie verdi, 2013

PC6_ CICLOPISTA DELLA VAL D’AMBRA

lunghezza 39 km

principali località attraversate

Castellnuovo Berardenga, Ambra, Mercatale Valdarno,Bucine.

descrizione dei paesaggi attraversati

Il percorso parte da Castellnuovo Berardenga (dove incrocia il percorso ‘Eroica’) e segue il corso dell’Ambra fino a collegarsi alla ciclopista dell’Arno nei pressi di Bucine.

stato di attuazione

Si tratta per lo più di un itinerario segnalato lungo viabilità minore esistente, oltre a brevi tratti in sede propria ricavati lungo i nuovi argini del torrente derivati dalle recenti realizzazioni di casse di espansione. L’itinerario fa parte del progetto ‘Vie Verdi’ della provincia di Arezzo e del Piano della mobilità dolce della Provincia di Siena e costituisce un collegamento strategico tra i 2 sistemi.

riferimenti

Provincia di Siena, Masterplan della Rete provinciale della Mobilità dolce, 2012.
Provincia di Arezzo, Piano Provinciale della Mobilità, 2010
Provincia di Arezzo, Piano delle vie verdi, 2013

PC7_ CICLOPISTA DELLA VAL DI SIEVE

lunghezza 60km

principali località attraversate
Barberino del Mugello, San Piero a Sieve, Borgo san Lorenzo, Vicchio, Dicomano, Rufina, Pontassieve.

descrizione dei paesaggi attraversati
Il percorso segue corso del torrente Sieve attraversando i paesaggi delle montagne mugellane e delle colline di Rufina per concludersi allo sbocco nell’Arno presso Pontassieve.

stato di attuazione
La pista ciclabile della Sieve è realizzata solo per brevissimi tratti (Comune di Rufina), mentre i progetti in corso di realizzazione sono spesso integrati con le opere di regimazione delle acque. E’ uno dei percorsi principali previsti dal nuovo PTCP della Provincia di Firenze (insieme a quello dell’Arno e della Pesa).

riferimenti
Provincia di Firenze, Piano territoriale di coordinamento, 2013.

PC8_ CICLOPISTA DELLA VAL DI BISENZIO

lunghezza 50 km

principali località attraversate
Vernio, Vaiano, Prato, Campi Bisenzio, Signa

descrizione dei paesaggi attraversati
Il percorso segue il corso del torrente Bisenzio attraversando i paesaggi delle montagne appenniniche per sfociare nella piana nella città di Prato.
Di qui, sempre seguendo il corso del fiume, attraversa l’area metropolitana passando per Campi Bisenzio e terminare presso i renai di Signa dove si congiunge con la ciclopista dell’Arno.

stato di attuazione
La pista ciclabile del Bisenzio è realizzata nel tratto più urbano della città di Prato e in maniera sporadica in altri tratti. La sua previsione è confermata sia dai PTCP di Prato e di Firenze.

riferimenti
Provincia di Firenze, Piano territoriale di coordinamento (variante), 2013.
Provincia di Prato, Piano territoriale di coordinamento (variante), 2008

PC9_ CICLOPISTA DELLA VAL DI PESA

lunghezza 37 km

principali località attraversate
Sambuca, Ponte Rotto, Cerbaia (San Casciano Val di Pesa)

descrizione dei paesaggi attraversati
Il percorso segue corso del torrente Pesa il attraversando nel primo tratto il territorio chiantigiano parellamente alla strada a grande scorrimento ‘Autopalio’ per poi attraversare da Ponte Rotto un territorio che ancora conserva alte valenze naturalistiche e scorrere fino alla foce nei pressi della villa medicea dell’Ambrogiana e Montelupo.

stato di attuazione
La bassa valle della Pesa, da Montelupo a Ponterotto è già in gran parte realizzata ad opera del Consorzio di Bonifica della Toscana Centrale che, in accordo con gli enti locali, ha attivato per primo sulla Pesa una esperienza ormai decennale di integrazione delle opere di mitigazione delle piene con un progetto complessivo di percorso ciclabile. Alcuni tratti sono in corso di realizzazione.

riferimenti
Provincia di Firenze, Piano territoriale di coordinamento (variante), 2013.
Consorzio di Bonifica delle Colline Toscane, <http://www.cbtc.it/>

PC10_ CICLOPISTA DELLA VAL D'ELSA

lunghezza 79 km

principali località attraversate
Casole, Colle val d’Elsa, Poggibonsi, Certaldo, Castelfiorentino, Ponte a Elsa (Empoli)

descrizione dei paesaggi attraversati
Il percorso segue corso del torrente Elsa attraversando nel primo tratto il territorio alle pendici della montagnola senese fino a Colle val d’Elsa. Di qui raggiunge Poggibonsi utilizzando il sedime ferroviario dismesso e continua in contiguità del corso d’acqua percorrendo la dolce pianura alluvionale attraversando un paesaggio rurale deturpato che, nonostante le diffuse aree artigianali e le nuove infrastrutture, conserva caratteri di originalità.

stato di attuazione
La pista ciclabile dell’Elsa è realizzata oltre che tra Colle e Poggibonsi, in alcuni tratti dove percorre strade sterrate (ad es: tra Certaldo e Castelfiorentino), mentre i maggiori interventi in corso di realizzazione derivano dalla integrazione di tali strutture all’interno della cantieristica delle opere di laminazione delle piene realizzate principalmente dal Consorzio di Bonifica della Toscana Centrale. Alcuni tratti (ad es: Empoli- Castelfiorentino) sono previsti come opere di compensazione della nuova viabilità (SS.429).

riferimenti
Provincia di Firenze, Piano territoriale di coordinamento (variante), 2013.
Consorzio di Bonifica delle Colline Toscane, <http://www.cbtc.it/>

PC11 _ CICLOPISTA DELLA VALLE DEL SERCHIO (itinerario pucciniano)

lunghezza 35 km circa

principali località attraversate

Ponte a Moriano, Lucca, Vecchiano, Bocca del Serchio (con variante Vecchiano - Torre del Lago Puccini)

descrizione dei paesaggi attraversati

Il percorso inizia alle porte della città di Lucca, attraversa il nucleo urbano e segue il corso del fiume Serchio fino a Vecchiano per poi attraversare la pianura litoranea e seguire i mendri del fiume all'interno delle pinete del parco di Migliarino San Rossore Massaciuccoli e giungere allo sbocco in mare.

Una variante da Vecchiano raggiunge il lago di Massaciuccoli per lo più utilizzando strade secondarie. L'itinerario aggiunge alla valenza naturalistica derivata dagli ambienti fluviali attraversati è riconosciuto come percorso culturale in quanto collega luoghi della vita di Puccini, aggiungendo al tratto descritto un itinerario su strada che collega Ponte a Buriano con Celle, città natale del noto musicista.

stato di attuazione

La pista ciclabile del Serchio è realizzata nel tratto da Lucca fino alle porte di Vecchiano e un tratto all'interno delle pinete del litorale. La pista è stata realizzata per lo più in concomitanza con la realizzazione delle opere di messa in sicurezza del fiume. E' confermata all'interno del PTCP di Lucca come itinerario ciclabile di interesse provinciale e di primo livello collegandosi con il tracciato che percorre tutta la costa della Versilia.

riferimenti

Provincia di Lucca, Piano territoriale di coordinamento (variante in corso), 2013.
Toscane, <http://www.cbtc.it/>

RETI CICLABILI URBANE (RU) *



Le reti ciclabili urbane costituiscono l'integrazione delle reti progettate nelle pianure metropolitane o comunque in aree intensamente urbanizzate (Piana di Firenze Prato Pistoia, Valdinevole e Piana di Lucca, Piana di Pisa), proponendo la messa a sistema dei progetti perseguiti spesso in modo autonomo dalle diverse amministrazioni locali. Dei singoli progetti, previsti per lo più dai PTCP, pochissimi sono i tratti effettivamente realizzati.

Le reti ciclabili individuate sono:
RU1 Piana di Firenze Prato Pistoia
RU2 Val di Nievole e Piana di Lucca
RU3 Versilia
RU4 Piana di Pisa

RU1 _ RETI DELLA PIANA DI FIRENZE PRATO PISTOIA

principali località interessate

Tutti i comuni della pianura tra Firenze, Prato e Pistoia. E' al momento suddiviso in progetti che le singole province portano avanti, con tempi e metodologie spesso diverse. Possiamo quindi distinguere :

La **rete di Firenze** che interessa i comuni della pianura fiorentina (Bagno a Ripoli, Firenze, Scandicci, Campi Bisenzio, Signa e Lastra a Signa).

La provincia di Firenze ha messo a punto recentemente (gennaio 2013) un quadro strategico per la 'Rete di mobilità ciclistica, ambientale, turistica e ricreativa' come parte integrante del PTCP approvato (2013). La rete integra i principali percorsi ciclabili con gli itinerari di interesse turistico e ambientale delle colline e della montagna fiorentina. Nello specifico delle piste ciclabili sono state individuate di importanza provinciale quella dell'Arno, della Sieve, della Pesa e dell'Elsa (vedi schede specifiche).

La **rete di Prato** che interessa i comuni della pianura pistoiese (Pistoia, Quarrata, Montale, Agliana).

La rete ciclabile prevista dal PTCP della Provincia di Prato (2008) è costituita da 3 percorsi che attraversano la piana in direzione N-S: il più importante segue il fiume Bisenzio dalle aree collinari fino al confine con il territorio comunale di Campi Bisenzio per poi attraversare la piana e congiungersi nei pressi di Poggio a Caiano con il percorso che, partendo dalle colline di Montale, attraversa la piana seguendo per lo più il torrente Ombrone. Tra i 2 percorsi si sviluppa l'itinerario centrale che partendo da Prato raggiunge il Monferrato e le Cascine di Tavola affiancato ai fossi della bonifica (fosso Dogaia e Iolo). Un percorso pedecollinare collega Prato con Montale.

I principali tratti realizzati sono quelli lungo il Bisenzio (vedi scheda), e il collegamento tra la città di Prato con il parco del Monferrato e le Cascine di Tavola.

La **rete di Pistoia** interessa i comuni della piana pistoiese (Pistoia, Quarrata, Montale, Agliana).

La rete prevista dal PTCP della Provincia di Pistoia(2009) mette a sistema i tratti di piste esistenti in un sistema previsto da costruire attraverso l'adeguamento della viabilità esistente. Il risultato è una rete diffusa sul territorio che collega i principali nuclei abitati e permea la pianura dell'insediamento diffuso che caratterizza l'area. Si prevede di connettere tale sistema con la rete della valdinievole con un percorso da realizzare sulla viabilità esistente per Serravalle, e verso Lamporecchio attraversando il Montalbano.

La viabilità esistente prevalentemente ciclabile è costituita per lo più da viabilità secondaria, mentre le piste ciclabili in sede propria sono limitate a brevi tratti.

riferimenti

Provincia di Firenze, Piano territoriale di coordinamento (variante), 2013
Provincia di Prato, Piano territoriale di coordinamento (variante), 2008
Provincia di Pistoia, Piano territoriale di coordinamento (variante), 2009

RU2 _ RETI DELLA VALDINEVOLE E DELLA PIANA DI LUCCA

E' costituita dall'integrazione delle ciclopiste della Valdinievole e della piana di Lucca, oggi perseguite in modo indipendente dalle 2 province.

La rete è costituita quindi da

La **rete della Valdinievole** che interessa tutti i comuni della Valdinievole pistoiese (Montecatini, Pieve a Nievole, Borgo a Buggiano, Pescia, Monsummano terme, Uzzano, Ponte buggianese, Chiesina uzzanese).

La rete delle ciclopiste della Valdinievole è prevista da uno specifico Piano redatto dalla provincia di Pistoia (2012) in accordo con Fiab Onlus e il Consorzio di Bonifica del Padule di Fucecchio al quale è seguito un accordo di programma tra tutti i Comuni interessati per la sua realizzazione. I principali obiettivi sono la valorizzazione dei percorsi di collegamento e attraversamento del Padule di Fucecchio e la costruzione di collegamenti sicuri in sede propria tra i principali centri abitati collegati alle previste ciclo stazioni di Montecatini, Pescia e Borgo a Buggiano.

Se gli itinerari all'interno del Padule di Fucecchio sono già ben individuabili, la messa in sicurezza degli altri percorsi è più impegnativa e solo in minima parte sono stati realizzati nei tratti urbani. Un impulso decisivo è atteso in occasione dei Mondiali di Ciclismo del 2013.

La **rete delle ciclopiste della piana di Lucca** copre tutta la piana lucchese interessando principalmente il Comune di Lucca e Capannori.

La rete prevista dal PTCP della Provincia di Lucca (2010) è costituita da itinerari, percorsi e piste ciclabili tra loro connesse che costituiscono una trama che circonda la città e l'area della pianura lucchese. I percorsi sono catalogati per gerarchia funzionale e tipo di interesse e sono mirati, in questo contesto caratterizzato da una accentuata dispersione insediativa, a costituire innanzitutto una rete di mobilità alternativa a quella automobilistica per gli spostamenti locali. La ciclopista del Serchio (vedi scheda dedicata), che attraversa tale sistema, costituisce il collegamento con la Versilia che costituisce l'altra area individuata dal piano come vocata alla mobilità dolce.

Lo stato di realizzazione è limitato ad alcuni tratti intorno alla città di Lucca.

riferimenti

Provincia di Pistoia, Rete delle ciclopiste della Valdinievole, 2011
Provincia di Lucca, Piano Territoriale di coordinamento(variante in corso), 2010
Michela Biagi e Maria Pia Casini, Tra territorio e progetto. Proposte per una rete ciclabile provinciale, Piana di Lucca e Versilia", Lucca s.d.

* Gli itinerari dovranno essere perfezionati anche con riferimento ai contenuti del PRIIM in fase di approvazione da parte del Consiglio Regionale

RU3 _ RETE DELLA VERSILIA*principali località attraversate*

Tutti i comuni della Versilia (Massarosa, Viareggio, Pietrasanta, Forte dei Marmi, Serravezza)

descrizione

La rete prevista dal PTCP della Provincia di Lucca (2010) è costituita da itinerari, percorsi e piste ciclabili tra loro connesse che costituiscono una fitta trama che si sviluppa lungo la pianura costiera. Oltre al percorso lungo la costa si sviluppano 2 itinerari ad esso paralleli, uno ai margini degli insediamenti costieri lungo i tracciati delle principali infrastrutture (autostrada e ferrovia), l'altro alle pendici delle colline che attraversa i nuclei degli insediamenti storici.

Una fitta rete di percorsi perpendicolari alla costa collega i 3 percorsi costituendo una rete diffusa.

Stato di attuazione

I tratti di piste ciclabili realizzati sono soprattutto lungo la costa dove collega tutti i Comuni della Versilia e costituisce una valida alternativa al trasporto automobilistico utilizzato soprattutto dai turisti nel periodo estivo.

riferimenti

Provincia di Lucca, Piano Territoriale di coordinamento (variante in corso), 2010

Michela Biagi e Maria Pia Casini, Tra territorio e progetto. Proposte per una rete ciclabile provinciale, Piana di Lucca e Versilia", Lucca s.d.

RU4 _ RETE DELLA PIANA DI PISA*principali località attraversate*

Tutti i comuni della Versilia (Massarosa, Viareggio, Pietrasanta, Forte dei Marmi, Serravezza)

descrizione

La rete rilevata dal PTCP della Provincia di Pisa (2006) è costituita da itinerari, percorsi e piste ciclabili che concorrono a costituire il 'Sistema funzionale turistico-ricettivo'. Sono parte di un progetto provinciale più specifico di 'Sistema di percorsi cicloturistici della Pianura Pisana' che coinvolgono tutto il territorio.

Stato di attuazione

Sono stati realizzati principalmente i percorsi a nord della città, in collegamento con il fiume Serchio e il Parco Regionale di Migliarino San Rossore e Massaciuccoli oltre a tratti consistenti della ciclopista lungo l'Arno.

riferimenti

Provincia di Pisa, Piano Territoriale di coordinamento, 2006
Provincia di Pisa, Sistema di percorsi cicloturistici della Pianura Pisana, 1995

PERCORSI TREKKING (PT)**descrizione**

Sono i tracciati dei percorsi destinati all'escursionismo pedonale.

D'importanza regionale è la Grande Escursione Appenninica che costituisce il tratto regionale di un percorso di interesse internazionale mentre la via Francigena, pur essendo un percorso principalmente pedonale, è stata inserita nei percorsi pedociclabili.

Riguardo alla sentieristica regionale la Regione Toscana ha promosso l'integrazione dei percorsi esistenti e la loro valorizzazione attraverso l'istituzione della 'Rete escursionistica della Toscana (L.R. 17/1998)' che definisce le tecniche d'individuazione e la segnaletica (con Regolamento di attuazione DPGR 61/R del 2006) e istituisce il Catasto della RET che individua oltre ai tracciati dei percorsi le informazioni utili all'escursionista (cartografia, tempi di percorrenza, presenza di acqua, dislivelli, punti ristoro etc.) le emergenze storico artistiche e ambientali presenti lungo il percorso. Lo stato di attuazione del catasto è ancora iniziale.

Al momento fanno parte della RET i sentieri CAI regionali. A questi sono stati aggiunti i percorsi individuati da alcune province nei PTCP (AR, FI, PO, PI,). Altri percorsi di interesse sono quelli costituiti dalla Comunità Montane e dagli Enti Parco (ad es: Alta Via delle Alpi Apuane, il Lunigiana Trekking, Garfagnana Trekking), basati per lo più su sentieristica CAI. Nel complesso è da rilevare che i percorsi sono limitati quasi esclusivamente alle aree regionali montane, ad eccezione della via Francigena, e che risentono di una mancata integrazione sia con le aree urbane che con altre forme di mobilità dolce.

PT1 _ GRANDE ESCURSIONE APPENNINICA

lunghezza 375 km

riferimento percorsi europei

E' il tratto regionale del Sentiero Italia e del Sentiero Europeo E1

Principali località attraversate

Passo dei due Santi, Passo della Cisa, Passo del Cerreto, Passo delle Radici, Abetone, Passo del Giogo, Badia di Moscheta, Passo del Muraglione, Camaldoli, Badia Prataglia, Santuario della Verna, Caprese Michelangelo, Bocca Trabaria.

descrizione dei paesaggi attraversati

L'itinerario inaugurato nel 1983 parte dal Passo dei Due Santi, dove si unisce all'Alta Via dei Monti Liguri e percorre tutto il crinale appenninico fino a Bocca Trabaria al confine con Umbria e Marche.

E' organizzato in 28 tappe principalmente lungo i sentieri e presso i rifugi del CAI.

stato di attuazione

Dopo un periodo di relativo abbandono, è stata risistemata nel 2011 anche con parziali modifiche di tracciato e promossa turisticamente dalla Regione Toscana e dalle sezioni Cai locali.

riferimenti

Gianfranco Bracci, GEA Grande Escursione Appenninica, Carto-guida con cartine aggiornate in scala 1:20.000, Tammari Montagn Edizioni, Padova, 2011

Regione Toscana, Rete Escursionistica Toscana, online, <http://www.regione.toscana.it/-/rete-escursionistica-toscana-e-sentieri-cai>

* Gli itinerari dovranno essere perfezionati anche con riferimento ai contenuti del PRIIM in fase di approvazione da parte del Consiglio Regionale

RETE SENTIERI CAI E SENTIERI PROVINCIALI

lunghezza 6.000 km

principali località interessate
I territori montani della regione

descrizione
Oltre che sull’Appennino e sulle Alpi Apuane, la rete si sviluppa sui Monti del Chianti, sui Monti Pisani, sulla Montagna senese, sulle Colline Metallifere, e sulle Isole dell’Arcipelago Toscano. Costituisce una rete infrastrutturale di sentieri sulla quale sono stati elaborati itinerari tematici da parte degli enti e delle associazioni locali. A questa rete vanno aggiunti alcuni percorsi di fruizione del territorio individuati dai PTCP (AR,PO,FI,PI).

stato di attuazione
La rete dei sentieri Cai costituisce la base della Rete Escursionistica Toscana e del Catasto dei sentieri in corso d’implementazione. La manutenzione e lo sviluppo dei sentieri sono in gran parte effettuati dalle sezioni CAI locali.

riferimenti
Regione Toscana, Rete Escursionistica Toscana, online, <http://www.regione.toscana.it/-/rete-escursionistica-toscana-e-sentieri-cai>
Provincia di Arezzo, Piano Provinciale della Mobilità, 2010
Provincia di Arezzo, Piano delle vie verdi, 2013
Provincia di Firenze, Piano territoriale di coordinamento (variante), 2013
Provincia di Pisa, Piano Territoriale di coordinamento, 2006
Provincia di Pistoia, Piano territoriale di coordinamento (variante), 2009
Provincia di Prato, Piano territoriale di coordinamento (variante), 2008

RETI CICLABILI URBANE (RU) *



descrizione
Comprendono gli itinerari dedicati al turismo equestre di interesse regionale.
La Regione ha promosso nel 2008 la costruzione di un sistema di ‘Ippovie Toscane’ riconoscendo, collaudando e promuovendo 7 tracciati che rispondevano a specifici requisiti tecnici (Via dei Cavalleggeri, Anello Basso dell’Amiata, Anello Alto dell’Amiata, Ippovia di San Jacopo, Anello di Siena, Sui crinali delle terre di Siena, Tra la val d’Orcia e la Val di Chiana). A queste si aggiungono le ippovie previste dai PTCP di Arezzo (Ippovia della Transumanza, Ippovia della Valtiberina, Ippovia del Casentino) e di Prato.

I1 _ VIA DEI CAVALLEGGERI (LI)

lunghezza 210 km

principali località attraversate
Livorno, Gabbro, Castelnuovo Misericordia, Santa Luce, Bolgheri, Marina di Bibbona, Guardistallo, Montescudaio.

descrizione
La Via dei Cavalleggeri della Provincia di Livorno costituisce una parte della più ampia ippovia che collega tutte le torri di avvistamento costiere delle province di Pisa, Livorno e Grosseto e che partendo dalla Maremma attraversando i Parchi Regionali di Maremma, di San Rossore e delle Alpi Apuane si ricongiunge sulla Via Francigena in Lunigiana. Il progetto ripercorre il sistema difensivo costiero del Granducato di Toscana che era costituito da torri e forti collegati tra loro e con i centri urbani fortificati presenti lungo la costa, dalla via dei cavalleggeri. Difatti a partire dal XVII secolo alle torri furono affiancate anche postazioni di alloggio e ricovero per il “Corpo dei Cavalleggeri” addetto alla vigilanza costiera.

stato di realizzazione
Il percorso nella Provincia di Livorno è stato completato, prevede 6 tappe e mette in rete numerose strutture di supporto (maneggi con alloggi cavalieri, agriturismi con sosta cavalli etc.)

riferimenti
Regione Toscana, Ippovie Toscane, online <http://www.regione.toscana.it/documents/10180/23924/pubblicazione+sulle+ippovie>

I2, I3 _ IPPOVIE DELL'AMIATA

A.ANELLO BASSO (I.2)
B.ANELLO ALTO (I.3)
lunghezza
120 km totali (A=30,B=80 Km)
Principali località attraversate
A Abbadia San Salvatore, Siele
B Selvena, Arcidosso, Seggiano, Castell’Azzara, Piancastagnaio, S.Fiora

descrizione
Le due ippovie si sviluppano secondo due anelli concentrici intorno alla cima del Monte Amiata.
L’itinerario più alto percorre aree interamente boscate tra castagneti secolari, mentre quello più basso attraversa i borghi montani che a corona contornano l’antico cratere.

stato di realizzazione
I percorsi sono completati e prevedono tappe di 1(A) e 4 giorni (B).

riferimenti
Regione Toscana, Ippovie Toscane, online <http://www.regione.toscana.it/documents/10180/23924/pubblicazione+sulle+ippovie>

14_ IPPOVIA DI SAN JACOPO (PT)

lunghezza 260 km totali

principali località attraversate
Serravalle Pistoiese, Maresca, Passo della Nevaia, Sambuca Pistoiese, Montemurlo, Poggio a Caiano, Carmignano, Vinci, Lamporecchio

descrizione
L’ippovia, dedicata al patrono di Pistoia, è costituita da un anello che attraversa a nord i boschi dell’appennino pistoiese e a sud le colline olivate del Montalbano fino alle rive dell’Arno, passando a ovest da Serravalle pistoiese e a est dalla pianura metropolitana tra Montemurlo e Poggio a Caiano.

stato di realizzazione
Il percorso è completato e prevede 14 tappe con la possibilità di alcune varianti. E’ supportati dalla presenza di strutture di supporto (maneggi con alloggi cavalieri, agriturismi con sosta cavalli, maniscalchi, guide equestri etc.)

referimenti
Regione Toscana, Ippovie Toscane, online <http://www.regione.toscana.it/documents/10180/23924/pubblicazione+sulle+Ippovie>

15, 16, 17_ IPPOVIE TERRE DI SIENA

A.ANELLO DI SIENA
B.SU E GIU’ PER LE COLLINE DI SIENA...FINO ALLA GROTTA DI GHINO
C.TRA LA VAL D’ORCIA E LA VAL DI CHIANA

lunghezza
175 km totali (A=60,B=90,C=25 km)
Principali località attraversate
A Badesse Sovicille, San Rocco a Pilli, Isola d’Arbia,Taverne d’Arbia, Ponte a Bozzone
B San Quirico d’Orcia, Pienza, Sarteano,San Casciano dei Bagni, Radicofani.
C Celle sul Rigo, San Casciano dei Bagni

descrizione
Le tre ippovie si sviluppano in 3 diversi paesaggi della Provincia di Siena e sono accomunati dall’intercettare la via Francigena.
Il primo percorso è costituito da un anello che circonda la città di Siena, il cui profilo compare spesso lungo tutto il tragitto, che percorre a ovest della città le dolci colline partendo da Badesse ai margini di Pian del Lago lungo i canali di bonifica ed a est segue le pianure dell’Arbia e del Buzzone.
Il secondo si sviluppa parallelamente alla via Francigena, dalla quale parte nei pressi di Torrenieri (San Quirico d’Orcia) e termina (Radicofani) attraversando le colline del Val d’Orcia lungo la fitta rete di strade sterrate che caratterizza la zona.
Il terzo percorso si sviluppa lungo il confine meridionale della provincia e costituisce un breve anello di una sola tappa lungo la via Francigena verso la Val di Chiana.

stato di realizzazione
I percorsi sono completati e prevedono tappe di 2/3 giorni, 4 e 1 giorno rispettivamente. Sono supportati da una fitta rete di strutture di supporto (maneggi con alloggi cavalieri, agriturismi con sosta cavalli, maniscalchi, guide equestri etc.)

referimenti
Regione Toscana, Ippovie Toscane, online <http://www.regione.toscana.it/documents/10180/23924/pubblicazione+sulle+Ippovie>

18_ IPPOVIA DELLA TRANSUMANZA (AR)

lunghezza 186 km comprendenti il percorso principale e le varianti

principali località attraversate
Badia Tedalda, Anghiari, Castiglion Fibocchi, Arezzo, Civitella Val di Chiana, Lago del Calcione

descrizione
L’ippovia costituisce il tratto aretino del tracciato interprovinciale che comprende anche le Province di Siena e Grosseto e collega le montagne dell’Appennino con le pianure della Maremma, ripercorrendo appunto l’itinerario della trasumanza. Il percorso principale collega la Valle Tiberina con il Valdarno e la Valdichiana per poi proseguire verso Rapolano e collegarsi il tratto senese della via. Due percorsi alternativi scendono dal Pratomagno e si ricollegano al percorso principale nei pressi di Arezzo.

stato di realizzazione
L’ippovia della Transumanza costituisce l’asse centrale dedicato al turismo equestre del Progetto ‘Vie Verdi’ della Provincia di Arezzo che ha concentrato i lavori di realizzazione dell’opera, con l’organizzazione delle strutture di supporto, nel tratto tra il castello di Montauto (Anghiari) a Casa del Re (Sestino).

referimenti
Provincia di Arezzo, Piano Provinciale della Mobilità, 2010
Provincia di Arezzo, Piano delle vie verdi, 2013

19_ IPPOVIA DELLA VALTIBERINA

lunghezza 90 km

principali località attraversate
Sansepolcro, Monterchi, Anghiari, Caprese Michelangelo.

descrizione
L’ippovia della Valtiberina, è costituita da un anello principale che attraversa i borghi di Anghiari e Monterchi e si collega all’Ippovia della Transumanza (vedi scheda). Da questo anello dipartono due percorsi che raggiungono Sansepolcro verso est e Caprese Micheangelo verso ovest.

stato di realizzazione
Il percorso fa parte di un progetto più esteso di Rete Escursionistica della Valtiberina Toscana per lo sviluppo del Sistema Turistico Rurale Integrato che ha costruito e promosso una rete diffusa di percorsi pedonali e ippici su tutto il territorio.
L’itinerario è completamente percorribile.

referimenti
Provincia di Arezzo, Piano Provinciale della Mobilità, 2010
Provincia di Arezzo, Piano delle vie verdi, 2013

I10 _ IPPOVIA DEL CASENTINO (AR)

lunghezza 310 km comprendenti il percorso principale e le varianti

principali località attraversate

Si tratta di una rete che percorre tutto il territorio del Casentino

descrizione

La rete di ippovie del casentino è composta da un anello di crinale (del Pratomagno e dell’Appennino casentino) e uno di mezza costa, uniti tra loro da 6 percorsi di collegamento che attraversano la valle formando a loro volta 6 sub-anelli.

stato di realizzazione

La rete delle ippovie casentinesi è interamente percorribile.

riferimenti

Provincia di Arezzo, Piano Provinciale della Mobilità, 2010
Provincia di Arezzo, Piano delle vie verdi, 2013

I11 _ IPPOVIE DELLA PROVINCIA DI PRATO

lunghezza 170 km

Principali località attraversate

Tutto il territorio della Provincia di Prato

descrizione

L’ippovia si sviluppa lungo tutto il territorio provinciale, dall’alta valle del Bisenzio fino alla pianura dell’area metropolitana e al Montalbano, collegandosi con l’ippovia di San Jacopo della Provincia di Pistoia e all’Anello del Rinascimento della Provincia di Firenze. Può essere suddivisa in percorsi tematici attraverso degli anelli che consentono delle tappe giornaliere (Alta Valle del Bisenzio, Riserva Acquerino Cantagallo, Calvana, Monteferrato - Piana, Montalbano, Carigiola).

stato di realizzazione

L’ippovia, inaugurata nel 2012 è interamente percorribile e dotata di segnaletica specifica.

riferimenti

Regione Toscana, Ippovie Toscane, online <http://www.regione.toscana.it/documents/10180/23924/pubblicazione+sulle+Ippovie>
Provincia di Prato, Piano Territoriale di Coordinamento (variante), 2008.

* Gli itinerari dovranno essere perfezionati anche con riferimento ai contenuti del PRIIM in fase di approvazione da parte del Consiglio Regionale