



# VERSILIA BIKEPLAN

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLABILE DELLA VERSILIA  
*Piano Territoriale Strategico Integrato*

## RELAZIONE

### Presidente

Maurizio Verona

### RUP e coordinamento intercomunale

Ing. Francesco Vettori

### Gruppo di progettazione



ufficio di progettazione

Arch. Massimo Ceragioli

Arch. pt.j. Luca Leonardi

Dott. Filippo Bondi

### In collaborazione

BICIAMICI - FIAB Viareggio



Comune di  
Camaiore



Comune di  
Forte dei Marmi



Comune di  
Massarosa



Comune di  
Pietrasanta



Comune di  
Seravezza



Comune di  
Stazzema



Comune di  
Viareggio



# VERSILIA BIKE PLAN

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLABILE DELLA VERSILIA

*Piano Territoriale Strategico Integrato*

## 1. INTRODUZIONE

### **1.1. Un Piano di mobilità ciclistica della Versilia: considerazioni preliminari**

### **1.2. Riferimenti normativi**

### **1.3. La Rete ciclistica regionale**

1.3.1. La ciclopianta Tirrenica

1.3.2. Tracciato Ciclabile della Via Francigena – EV5 ciclovia dei pellegrini

## 2. LA RETE DEL VERSILIA BIKE PLAN

### **2.1 Obiettivi del Piano**

2.1.1. Tempi di percorrenza

2.1.2. Sicurezza oggettiva e percepita

2.1.3. Servizi

2.1.4. Vivere la città

### **2.2 Il Quadro Conoscitivo**

2.2.1. Itinerari e percorsi ciclabili esistenti

2.2.2. Itinerari e percorsi ciclabili esistenti e in fase di attuazione

2.2.3. Itinerari ciclabili esistenti e in fase di attuazione e la Pianificazione Comunale

2.2.4. Attrezzature e Servizi

2.2.5. La Rete stradale della Versilia

2.2.6. La Rete stradale della Versilia – Sezioni stradali

### **2.3 La Rete Ciclabile della Versilia**

2.3.1. Rete Portante

2.3.2. Rete di Supporto

2.3.3. Le strutture per la sosta, l'intermodalità e le ciclostazioni

### **2.4 Attuazione per Fasi – Abaco delle Priorità**

### **2.5 Le schede progettuali**

2.5.1. Schede Progettuali Lineari

2.5.2. Schede Progettuali Puntuali

2.5.3. Schede Progettuali per la Sosta

2.5.4. Isole Ambientali. Zone 30 e moderazione del traffico

### **2.6. Investimento Territoriale Integrato ITI = VBP versilia bike plan**

### **2.7. Natura giuridica del Piano della Mobilità Ciclistica della Versilia**

### **2.8. Le Coerenze**

2.8.1. Verifica di coerenza con gli strumenti urbanistici comunali

2.8.2. Verifica di coerenza con gli strumenti urbanistici provinciali

2.8.3. Verifica di coerenza con gli strumenti urbanistici regionali

## 1. INTRODUZIONE

### **1.1 > Un Piano di mobilità ciclistica della Versilia: considerazioni preliminari**

L'uso della bicicletta in contesti urbani ha chiari vantaggi rispetto ad altre modalità di spostamento. La bicicletta è una forma di mobilità economica, flessibile, e aiuta a creare città più vivibili, riducendo a livello strada sia l'inquinamento acustico che atmosferico. Nelle aree urbane molto trafficate, inoltre, costituisce spesso il modo più rapido di circolare. Per questa ragione occorre considerare questo mezzo come una vera e propria alternativa di trasporto, che richiede il supporto di un'infrastruttura fisica e di servizi che ne incentivino l'utilizzo.

La Versilia, con i suoi sette comuni, si presenta come il territorio ideale per l'uso quotidiano della bicicletta quale mezzo di trasporto sia per spostamenti urbani che extraurbani: le distanze tra i principali centri, le zone residenziali, i servizi ed i poli di interesse, le aree produttive sono difatti distanze molto ridotte e tali da potere essere facilmente percorse in bicicletta.

È infatti questo un territorio che si sviluppa come un sistema lineare urbanizzato lungo la costa, generato dai centri storici pedecollinari di Seravezza, Pietrasanta, Camaiore e Massarosa.

L'uso della bicicletta diffuso e nello spirito versiliese, se organizzato in un sistema per la sua mobilità, diventerebbe ordinario per gli spostamenti quotidiani oltre che per il fine settimana e per il tempo libero.

Lo sviluppo della mobilità sostenibile, la "mobilità lenta", è la sfida delle nostre città per i prossimi anni. Una sfida che richiede anche un cambiamento di visione del problema dello spazio stradale, che non deve essere più visto con l'ottica dell'automobilista che ha fretta, ma con quella del bambino che ha diritto alla sicurezza. Il tradizionale disegno delle nostre strade non risponde a questi criteri di sicurezza, e non è quindi compatibile con le esigenze di maggior vivibilità degli spazi pubblici delle nostre città.

Il cittadino deve poter scegliere mezzi alternativi all'uso della macchina per gli spostamenti che deve fare. Queste alternative però, che sia la bicicletta, il mezzo pubblico o l'andare a piedi, devono rispondere a criteri di sicurezza – sia oggettiva che percepita -, confort, tempi di percorrenza e convenienza, in modo da rendere "la città" più vivibile da parte dei cittadini e più apprezzata dagli ospiti.

La mobilità lenta è parte essenziale della vivibilità sia della città che del suo territorio essendo strettamente legata ai ritmi naturali della vita quotidiana: consente scambi e relazioni tra cittadini; favorisce l'apprezzamento sia delle qualità urbane proprie della città che delle diversificate eccellenze culturali presenti sul territorio.

L'attuale crisi della città e del territorio, sempre più avvertita dai cittadini, richiede un profondo ripensamento della mobilità lenta da effettuarsi soprattutto e innanzitutto a livello sovracomunale dell'intera Versilia: una dimensione territoriale che può garantire efficacia di "sistema" a interventi diversi da effettuarsi in differenti parti del territorio.

Con questi presupposti è nato e si è sviluppato il Versilia Bike Plan, una rete interconnessa e protetta di itinerari ciclabili, che innerva il territorio della Versilia, e lo connette alla rete nazionale e regionale della mobilità ciclabile, favorendo il consolidamento e l'irrobustimento dell'identità della Versilia tramite una diversa percezione delle sue qualità e delle sue potenzialità.

## **1.2 > Riferimenti Normativi**

In questa direzione la Legge regionale 27/2012 parte dalla considerazione dell'opportunità di promuovere su tutto il territorio regionale l'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto alternativo ai mezzi motorizzati e mezzo di prevenzione sanitaria e di socialità, avendo come riferimento l'esigenza di costruzione di una rete regionale della mobilità ciclistica, caratterizzata da una visione strategica per superare la marginalità attuale.

Da qui la necessità di incentivare le alternative al trasporto motorizzato, attraverso lo sviluppo delle infrastrutture del trasporto ciclabile e di efficaci strumenti di pianificazione che realizzino in modo organico una politica di incentivazione e promozione della mobilità tramite bicicletta. Le finalità della LR 27/2012 sono dunque quelle di garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano, che extraurbano attraverso la creazione di una rete ciclabile regionale e delle relative infrastrutture, e la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza motorizzata e non motorizzata con politiche di moderazione del traffico.

A questo scopo la LR 27/2012 ha previsto il Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM) che individua la mobilità ciclistica come la terza componente essenziale della mobilità in ambito urbano, e indica criteri, strumenti e finanziamenti per la redazione dei piani provinciali e comunali per la mobilità ciclistica.

## **1.3 > La Rete ciclistica regionale**

Il PRIIM prevede un progetto di rete regionale della mobilità ciclabile, composto da 5 assi principali: la ciclopista dell'Arno, la ciclopista Tirrenica (lungo la costa), la ciclopista Francigena (lungo la via dei pellegrini), l'itinerario dei 'Due Mari' (Grosseto-Siena-Arezzo, con ipotesi di prolungamento fino all'Adriatico) e Sentiero della bonifica nell'aretino. Due di questi assi fondamentali attraversano il territorio della Versilia.

### **1.3.1 > La Ciclopista Tirrenica**

Il progetto della Ciclopista Tirrenica, coordinato da Festambiente, recupera e prosegue le esperienze e le realizzazioni di vario livello e a varia scala presenti sul territorio per costruire un itinerario organico e omogeneo per la mobilità in bicicletta, che costituisca un documento operativo concreto. La proposta, in continuità con il Versilia Bike Plan considerando che il suo tracciato corrisponde con la Ciclovia 8, il cui interesse era maturato nel corso degli anni grazie all'iniziativa di molti attori locali è stata scelta per la sua enorme rilevanza territoriale e per la funzionalità in coerenza con gli obiettivi della ciclomobilità urbana ed extraurbana di cui alla L.R. 27/2012, in quanto consente:

- la connessione di diversi tratti di reti ciclabili esistenti tra loro e con il sistema della mobilità collettiva;
- la creazione di un itinerario ciclabile (e in diversi tratti ciclopedonale) attraverso località di valore ambientale (Parchi di Migliarino – San Rossore, della Maremma, della Val di Cornia, del Lago di Porta), paesaggistico (lago di Massaciuccoli, costa livornese, golfi da Baratti e Follonica, lagune di Orbetello e Argentario), culturale (città e monumenti storici e architettonici, siti etruschi) e turistico (Versilia, Costa degli Etruschi, Costa Grossetana) prevedendo anche la realizzazione di servizi e strutture dedicate. La proposta è coerente con le politiche regionali indicate nel PRS, oltre che nel PRIIM, e negli altri Piani regionali, per qualità, adeguatezza e innovazione, in quanto risponde totalmente ai principi di sostenibilità, valorizzazione delle risorse locali, crescita dell'occupazione, in particolare giovanile, sviluppo di innovative forme di turismo e di imprenditorialità: la realizzazione di una Ciclopista di lunga percorrenza, inserita in un fondamentale asse ciclabile nazionale ed europeo, come dimostrano le esperienze di altri paesi (cfr. Ciclabile del Baltico e Ciclabile del Mare del Nord) sono occasione di crescita della mobilità sostenibile sia per i cittadini residenti, che per i turisti.

La principale direttrice, Ciclovia 8 parallela alla linea di costa, nella rete portante del Versilia Bike Plan corrisponde al tracciato della Ciclopista Tirrenica. Per gran parte realizzata, necessità tuttavia di molte integrazioni dalla sistemazione di alcune tratte alla connessione sia con le polarità interne alla costa sia con il tracciato ciclabile della Via Francigena.

### **1.3.2 > Il tracciato ciclabile della Via Francigena**

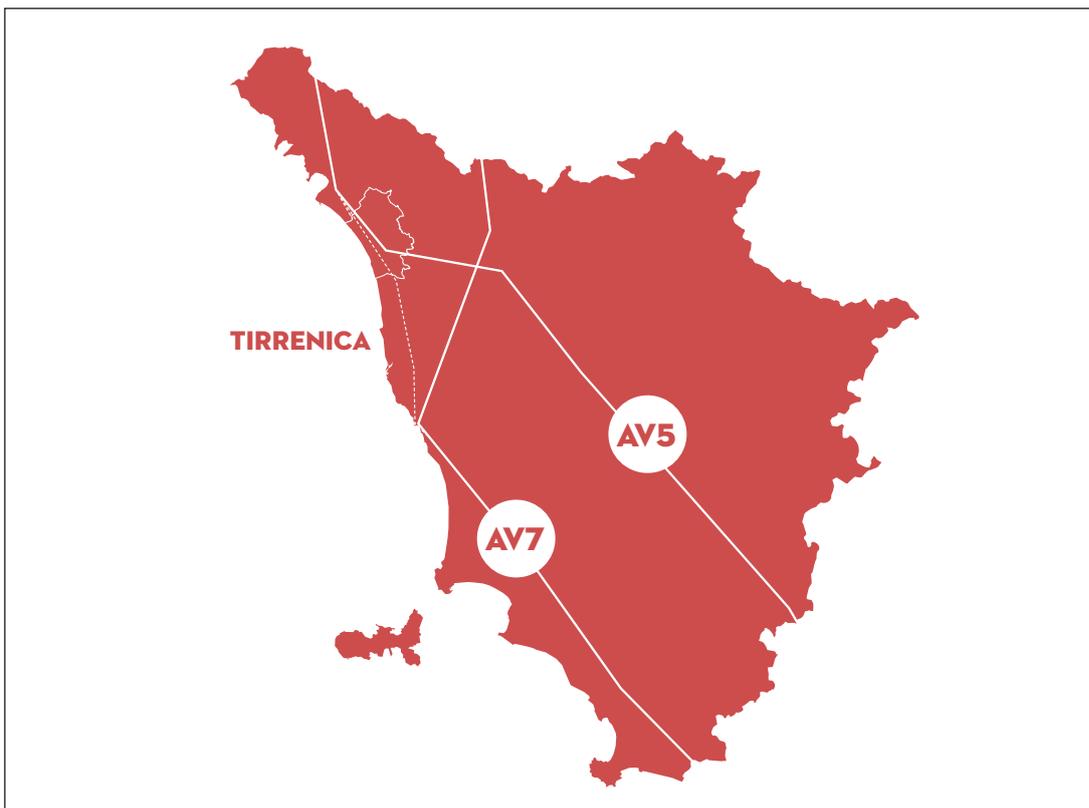
Euro Velo ECF (European Cyclist Federation) è formato da 14 grandi itinerari per complessivi 70.000 km e ne è previsto il completamento per il 2020. Questi grandi itinerari generano un giro d'affari da turisti in bicicletta altissimo. L'itinerario ciclabile della Via Francigena in Versilia è stato di recente definito e corrisponde ad uno degli itinerari portanti della rete del Versilia Bike Plan, la Ciclovia 2. Il percorso, proveniente da Massa, in Versilia parte da Strettoia passa da Ripa, Vallecchia, Pietrasanta, Capezzano Pianore, Camaiore. Tutti questi centri sono poli attrattori della rete del VBP e la loro connessione corrisponde al tracciato della Francigena.



Eurovelo in Italia



Le tratte Eurovelo in Toscana



La Rete Ciclabile Regionale



# INTERVENTI INFRASTRUTTURALI IN TOSCANA

## - Mobilità sostenibile -



**REGIONE TOSCANA**  
**Giunta Regionale**  
 Direzione Generale Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale  
 Area di Coordinamento Mobilità e Infrastrutture

**P.R.I.I.M.**

### ALLEGATO A.c.9

#### INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

#### - Mobilità sostenibile -

##### INTERVENTI MOBILITÀ SOSTENIBILE IN ABBITTO URBANO

- TRAMVIA FIORENTINA
- PEOPLE MOVER

##### INTERVENTI RETE REGIONALE MOBILITÀ CICLABILE

- PROGETTO CICLOPISTA DELL'URNO
- PROGETTO CICLOPISTA DI TERRENÇA (discosto da definire)
- TRACCIO CICLABILE DELLA VIA FRANCISENA (in corso di definizione)
- FERRERARIO CICLABILE GR-SE-AR (discosto da definire)
- FERRERARIO DI COLLECAMENTO FI-BO (discosto da definire)
- CICLOPISTA TIBERINA (discosto da definire)
- SENTIERO DELLA ROMFICA

##### INTERVENTI PUNTUALI MOBILITÀ CICLABILE

- 1.350.000 Euro per il trattamento della mobilità ciclistica
- SICUREZZA STRADALE E MAGO REGIONALI  
Progetto "Ciclisti@nati"
- Traccio da definire
- ⚓ INFRASTRUTTURE PORTUALI
- ✈ INTERPORTI
- ✈ AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE E REGIONALE
- ✈ AEROPORTI DI INTERESSE REGIONALE
- LINEE FERROVIARIE
- AUTOSTRADE-RACCORDI AUTOSTRADALI S.G.C.
- VIALITÀ DI INTERESSE STATALE E REGIONALE

PRIM Regione Toscana - Mobilità sostenibile -

## 2. LA RETE DEL VERSILIA BIKE PLAN

Il Piano per la Mobilità Ciclistica PMC della Versilia (Versilia Bike Plan) parte dalla presa d'atto della necessità di organizzare in modo diverso la mobilità all'interno di tutto il territorio Versiliese: il superamento di situazioni di congestione, di incidentalità e di tassi di inquinamento determinati dagli spostamenti quotidiani può essere, infatti, attuato anche attraverso un ripensamento della mobilità in termini di integrazione dei diversi sistemi di trasporto collettivo ed individuale.

In questo quadro attuare una mobilità sostenibile significa fornire una reale alternativa rispetto al mezzo privato a motore per gli spostamenti all'interno del territorio comunale. Per questi motivi le Amministrazioni Comunali di concerto e con il coordinamento dell'Unione dei Comuni della Versilia hanno promosso l'elaborazione del Piano della Mobilità Ciclistica (Versilia Bike Plan), come tra l'altro richiesto dalla nuova legge regionale, con l'intento di creare anche i presupposti per avviare un cambiamento culturale e nelle abitudini, che consenta ad una fascia ampia di popolazione di passare dall'uso sporadico della bicicletta ad una mobilità ciclistica quotidiana.

Un Piano che parte dunque da tre fattori oggettivi di sollecitazione:

- la volontà delle sette Amministrazioni;
- la dimensione territoriale della Versilia, che può garantire efficacia di "sistema" ad una rete interconnessa e protetta di itinerari ciclabili;
- la LR 27/2012 e del PRILM (che individua 2 importanti tratte regionali in Versilia, la Ciclopista Tirrenica e l'itinerario ciclabile della Via Francigena).

Seguendo le indicazioni della LR 27/2012 l'Unione dei Comuni della Versilia ha quindi promosso la redazione del Piano, associando i Comuni nella redazione del PMC (Piano della Mobilità Ciclistica). Il PMC deve individuare e definire gli indirizzi, i criteri, i parametri e gli interventi necessari a livello intercomunale per la creazione di una rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità ciclistica. In questa prospettiva il piano per la mobilità ciclistica della Versilia (Versilia Bike Plan – 295 km di rete) si propone di intervenire su più elementi tra loro integrati, che devono comporre il sistema della mobilità ciclistica intercomunale, inserito a pieno titolo nell'organizzazione della mobilità generale.

Il Piano per la Mobilità Ciclistica ha lo scopo fondamentale di implementare l'uso della bicicletta in tutti gli spostamenti, rendendolo un mezzo di trasporto sicuro e attraente, attraverso un costante incremento della rete ciclabile esistente, la sua organizzazione in rete e la sua messa in sicurezza.

La bicicletta è infatti un mezzo di trasporto comodo, flessibile, economicamente conveniente e, naturalmente, ecologico.

Gli interventi per lo sviluppo della mobilità ciclistica inclusi nel Piano della Versilia sono riassumibili in:

1. Interventi per la mobilità ciclistica in ambito urbano ed extraurbano:
  - Una rete di percorsi ciclabili di collegamento tra i principali poli attrattori, come fattore strutturante della mobilità intercomunale.
  - Connessione con l'asse della Ciclopista Tirrenica, su cui punta anche la politica infrastrutturale regionale e provinciale.
  - Connessione con l'asse del Tracciato Ciclabile della Via Francigena, su cui punta anche la politica infrastrutturale regionale e provinciale.
  - Strutture e servizi per l'intermodalità presso stazioni ferroviarie, parcheggi e altri luoghi d'interscambio.
2. Interventi per la sicurezza stradale:
  - Un sistema di "isole ambientali" a moderazione e limitazione del traffico, dove l'uso della

bicicletta diventa sicuro e concorrenziale con gli altri mezzi di trasporto.

## **2.1 > OBIETTIVI DEL PIANO**

Finalità di questo Piano è quella di rendere il territorio della Versilia più vivibile, incentivando l'uso della bicicletta come una vera e propria alternativa di trasporto, attraverso la progettazione di un'infrastruttura fisica di supporto - la rete dei percorsi ciclabili - e di servizi che ne incentivino l'utilizzo.

Una rete coerente e capillare di percorsi ciclabili che tenga conto di alcuni punti chiave, quali:

### **2.1.1 > Tempi di percorrenza**

Al fine di incoraggiare più persone a muoversi in bicicletta, è fondamentale che i tempi di percorrenza in bicicletta siano competitivi con le altre forme di trasporto. Tempo di percorrenza non significa solamente velocità per le strade, ma anche essere in grado di poter scegliere il proprio ritmo e il proprio percorso diretto. Troppe soste brevi e ripartenze, deviazioni e tratti in cui è impossibile sorpassare rende i tempi di percorrenza molto più lunghi.

### **2.1.2 > Sicurezza oggettiva e percepita**

La percezione che pedalare per la città è sicuro è essenziale. Se il ciclista non si sente sicuro non verrà mai realizzato pienamente il potenziale della bici come mezzo di trasporto. Campagne di informazione ed educazione possono essere importanti meccanismi per aumentare il senso di sicurezza, incoraggiando nuovi ciclisti, o quelli saltuari, all'uso della bici, in modo che possano cambiare la loro percezione della bici come mezzo non sicuro.

La Sicurezza è invece un dato oggettivo, che si misura in base al numero di incidenti che coinvolgono i ciclisti per Km di pista ciclabile. Più persone vanno in bicicletta, meno incidenti ci sono, sia perché un numero critico di ciclisti è più visibile dagli automobilisti, sia perché un gran numero di ciclisti significa che vi è una rete di piste ciclabili ben strutturata. Fornire ai ciclisti di propri spazi sulle strade aumenta la loro sicurezza, ma è poi importante moderare la velocità degli automezzi in ambito urbano e concentrarsi sulla progettazione degli incroci dove le auto e ciclisti si incontrano

### **2.1.3 > Servizi**

Manutenzione e rimozione degli ostacoli lungo le piste ciclabili (tombini, griglie etc...), Integrazione con trasporto pubblico, parcheggi e Bike-sharing come parte integrale del trasporto pubblico,

### **2.1.4 > Vivere la città**

La Città in bicicletta è vissuta spontaneamente in modo più vicino e personale. Partecipare, non sei spettatore.

Mentre pedali, più sono le cose da "vivere" e percepire più il viaggio sembrerà corto, e sarà ancora più piacevole pedalare.

I ciclisti apprezzano avere cose da guardare, e allo stesso tempo contribuiscono notevolmente alla vitalità delle strade della città. Essi rendono la città più sicura per tutti, una città più bella in cui muoversi.

Il PMC della Versilia attraverso i principi sopra descritti, e all'interno di un quadro progettuale e politico organico, si pone i seguenti obiettivi:

- connessione e collegamento tra i principali centri, le zone residenziali, i servizi ed i poli di interesse;
- connessione alla rete ciclabile regionale, la Ciclopista Tirrenica e a Francigena, che integrando la mobilità pendolare (motivi di lavoro e studio) con quella per il tempo libero;
- creazione di strutture e servizi per la sosta protetta e l'intermodalità;
- integrazione della mobilità ciclabile negli strumenti di governo del territorio;

- promozione della mobilità ciclabile ai fini ambientali, sociali, e di prevenzione sanitaria.
- aumentare la mobilità in bicicletta dagli attuali 3-5% a valori del 15-20% di standard centro-nord europeo offrendo al ciclista situazioni sicure, protette e confortevoli;
- educare i cittadini affinché sia sentita e applicata la regola che fino a 400 metri si va a piedi, fino a 3 km in bici, oltre con altri mezzi, meglio collettivi;
- riqualificare la vita della gente e l'immagine armoniosa e ad alta socialità dello spazio urbano;
- rendere la bici amica del commercio di quartiere.

## **2.2 IL QUADRO CONOSCITIVO**

### **2.2.1 Itinerari e percorsi ciclabili esistenti**

Nella tavola 1QC è indicato “lo stato dell’arte” della ciclabilità nel comprensorio versiliese.

Si tratta di una rete di 67 km, in gran parte frammentata, con solo il 23% delle piste in sede propria.

La classificazione ha seguito l’indicazione dell’art. 4 del DM 557/99 suddividendo le tratte in:

- Piste ciclabili in sede propria;
- Piste ciclabili su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale;
- Piste ciclabili su corsia riservata ricavata da marciapiede;
- Percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- Percorsi promiscui pedonali e veicolari;

Sulla tavola vengono inoltre indicati i punti dove sussiste la permeabilità strade-ferrovia con passaggi ciclo pedonali, le zone a traffico limitato ZTL, le zone 30.

### **2.2.2 Itinerari e percorsi ciclabili esistenti e in fase di attuazione**

Nella tavola 2QC sono indicati, oltre a tutti gli itinerari e i percorsi ciclabili esistenti ad oggi sul territorio Versiliese, gli itinerari in progetto da parte delle diverse amministrazioni. La classificazione ha seguito l’indicazione dell’art. 4 del DM 557/99 suddividendo le tratte in:

Piste ciclabili in sede propria;

Piste ciclabili su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale;

Piste ciclabili su corsia riservata ricavata da marciapiede;

Percorsi promiscui pedonali e ciclabili;

Percorsi promiscui pedonali e veicolari;

Sulla tavola vengono inoltre indicati i punti dove sussiste la permeabilità strade-ferrovia con passaggi ciclo pedonali.

### **2.2.3 Itinerari ciclabili esistenti e in fase di attuazione e la Pianificazione Comunale**

Nella tavola 3QC sono confrontati gli itinerari ciclabili esistenti e in fase di attuazione con la Pianificazione negli strumenti urbanistici comunali.

In rosso sono riportati quelli esistenti o in fase di attuazione, in arancio gli itinerari ciclabili previsti dalla strumentazione urbanistica comunale.

In questa tavola risulta evidente dove, a livello previsionale, si riscontrano interruzioni nella maglia della rete generale e dove vi sia un’abbondanza di congiunzioni. Queste discrepanze sono state generate sia da una mancanza di coordinamento tra le diverse amministrazioni, sia da un eccessivo ottimismo legato da possibili fonti di finanziamento nella programmazione urbanistica.

### **2.2.4 Attrezzature e Servizi**

Nella tavola 4QC sono individuate puntualmente tutte le attrezzature ed i servizi che costituiscono le polarità di attrazione dei flussi veicolari.

Le attrezzature e i servizi sono classificate come:

- attrezzature di interesse comune;
- istruzione;
- impianti sportivi;
- verde attrezzato e per il tempo libero;
- cimiteri;
- aree di interesse naturalistico.

L'obiettivo da raggiungere con il servizio di rete delle piste ciclabili sarà quello di congiungere la maggior parte delle principali polarità, polarità costituite da insiemi di punti in isole ambientali protette.

### **2.2.5 la Rete stradale della Versilia**

Nella tavola 5QC è stata individuata la classificazione funzionale della rete stradale della Versilia. Si è tenuto conto delle indicazioni fornite dai documenti dei Piani Strutturali e dei Regolamenti Urbanistici dei diversi comuni, unificati poi secondo lo strato informativo della rete stradale italiana del Ministero dell'Ambiente.

Le categorie di strade urbane ed extraurbane che si prendono in considerazione nella classificazione funzionale della viabilità del comprensorio versiliense sono costituite da:

- strade extraurbane principali;
- strade extraurbane secondarie;
- strade urbane di scorrimento a traffico misto;
- strade urbane di quartiere;
- strade urbane locali;

Rispetto alle tipologie stradali previste dall'art. 2 dell'NCS si è resa necessaria l' introduzione della categoria "strade urbane di scorrimento a traffico misto" (cat. 3) per garantire una griglia di tipologie più aderente alla realtà della Versilia, e sopperire alla mancanza in Versilia di strade classificabili secondo il NCS "Strade urbane di scorrimento" (tipologie possibili unicamente in presenza di viali con controviali).

Si individua quindi come "strade urbane di scorrimento a traffico misto" quei segmenti stradali con traffico di attraversamento, essenziali per dare continuità alla rete di scorrimento, ma interessati anche da aliquote apprezzabili di traffico locale.

L'elaborato risulta indispensabile per definire sia i margini delle Isole Ambientali, che per definire che tipologia di pista ciclabile si possa applicare ai margini delle diverse strade.

### **2.2.6 la Rete stradale della Versilia – Sezioni stradali**

Nella tavola 6QC sono state indicate le diverse tipologie di sezioni stradali che, al variare della classificazione della tipologia delle strade indicata dalla precedente tavola, possono essere progettate per la realizzazione delle piste o degli itinerari ciclabili.

## **2.3 LA RETE CICLABILE DELLA VERSILIA**

Il Piano della Mobilità Ciclabile della Versilia è costituito da una rete capillare di circa 300 km, che copre l'intera area della pianura urbanizzata della Versilia. Un sistema integrato di percorsi ciclabili che si divide in una rete principale - la rete Portante - ed una secondaria - la Rete di Supporto - .

### **2.3.1 La Rete Portante**

Il progetto del Piano della Mobilità Ciclabile della Versilia prevede una rete principale che connette i principali poli attrattori (centro, stazioni, servizi pubblici, scuole, insediamenti produttivi, ospedale, impianti sportivi e ricreativi), per un totale di 115 chilometri.

### **2.3.2 La Rete di Supporto o Turistico/Ambientale**

La rete di supporto del Bike Plan della Versilia approfondisce le connessioni della rete portante aggiungendo a questa 180 chilometri di piste o itinerari ciclabili.

Il Piano individua dei percorsi verso le risorse turistiche e ambientali di attrazione principali (aree verdi, zone di ricreazione, etc.), percorsi che si integrano con il sistema delle aree protette, il tutto collegato al trasporto pubblico (treno, linee di TPL).

Gli itinerari della rete di supporto o turistico ricettiva – ambientale, sono stati individuati lungo i corsi d'acqua o all'interno delle aree verdi, intesi quali itinerari paesaggistici, poiché sono delle vere e proprie greenway. Complementari a tali percorsi saranno identificate le strade di campagna, caratterizzate da flussi esigui, classificabili, in base al D.Lgs n.285/1992 e successive modifiche, quali F-bis - itinerari ciclo-pedonali.

### **2.3.3 Le strutture per la sosta, intermodalità e le ciclostazioni**

I punti d'interscambio, sosta e servizi sono infrastrutture fondamentali per favorire l'uso della bicicletta, in quanto consentono un uso agevole della bicicletta, grazie alla presenza di spazi adeguati e funzionali e di idonee attrezzature, agevolando l'integrazione con le altre modalità di spostamento.

Le condizioni di insicurezza per paura di furti, vandalismi e di disagio per le intemperie evidenzia la necessità di creare strutture e servizi per la sosta protetta e la loro preziosa utilità per incrementare l'uso della bicicletta.

Si comprendono tra queste infrastrutture le ciclostazioni, per le quali la L.r. 27/2012 prevede una specifica funzione, e poi le aree di sosta protetta, i punti bici e le altre strutture per il parcheggio e l'assistenza alle biciclette.

Il Versilia Bike Plan prevede la creazione di 6 bici stazioni, con caratteristiche dimensionali e funzionali diverse tra loro, presso Querceta, Pietrasanta, Camaiore, Viareggio, Massarosa e Torre del Lago.

Con la creazione delle ciclostazioni presso le stazioni FS e di altre attrezzature per la sosta protetta e assistita, e di un'ulteriore diffusione di rastrelliere per la sosta sicura delle biciclette si vogliono fornire quelle dotazioni di base necessarie per agevolare e incrementare l'uso della bicicletta.

Presso la stazione FS di Viareggio, sul Lato monti periferie orientali, è stato redatto uno specifico progetto BICISTAZIONE, legando il parcheggio bici alla fornitura di altre prestazioni quali la ciclo officina, il noleggio o la ricreazione.

### **2.3.4 Isole ambientali. Zone 30 e aree a moderazione del traffico**

Il miglioramento della qualità ambientale e dello spazio pubblico delle nostre strade non deve essere una mera azione di moderazione del traffico, ma va inquadrato in una più complessa politica di miglioramento dell'ambiente urbano e della sua vivibilità. La strada urbana è praticamente diventata spazio quasi esclusivamente dedicato alle automobili.

Ma la strada, sebbene rimanga dominio delle funzioni della mobilità, deve poter rispondere, specie all'interno dello spazio residenziale, anche ad altre funzioni, quali quelle tipiche del commercio, dell'iterazione sociale e dell'incontro e, nelle aree di maggior tranquillità dovrebbe poter ospitare anche le funzioni di gioco dei bambini.

E' necessaria quindi un'azione sistematica di messa in sicurezza e riequilibrio multifunzionale della viabilità e degli spazi urbani, restituendo alla mobilità pedonale e ciclabile gli spazi che gli sono stati lentamente sottratti.

Le "isole ambientali", attraverso un'adeguata progettazione di "zone 30", si servono di alcuni interventi costruttivi o semplicemente visivi e dissuasivi per depotenziare il maggiore fattore negativo: il traffico motorizzato, la sua invasività, la velocità incompatibile, la sosta selvaggia etc.

In genere una ampia area, un rione o un intero quartiere, viene riqualificato senza necessariamente introdurre una totale chiusura al traffico.

Il terzo elemento che compone il Piano della mobilità ciclistica è costituito dalle aree a moderazione del traffico, a traffico limitato e a priorità della mobilità pedonale e ciclistica denominate complessivamente come "Isole ambientali".

Nel VBP, oltre all'individuazione e alla previsione degli itinerari e delle piste, sarà possibile lavorare con provvedimenti di moderazione, limitazione e controllo del traffico.

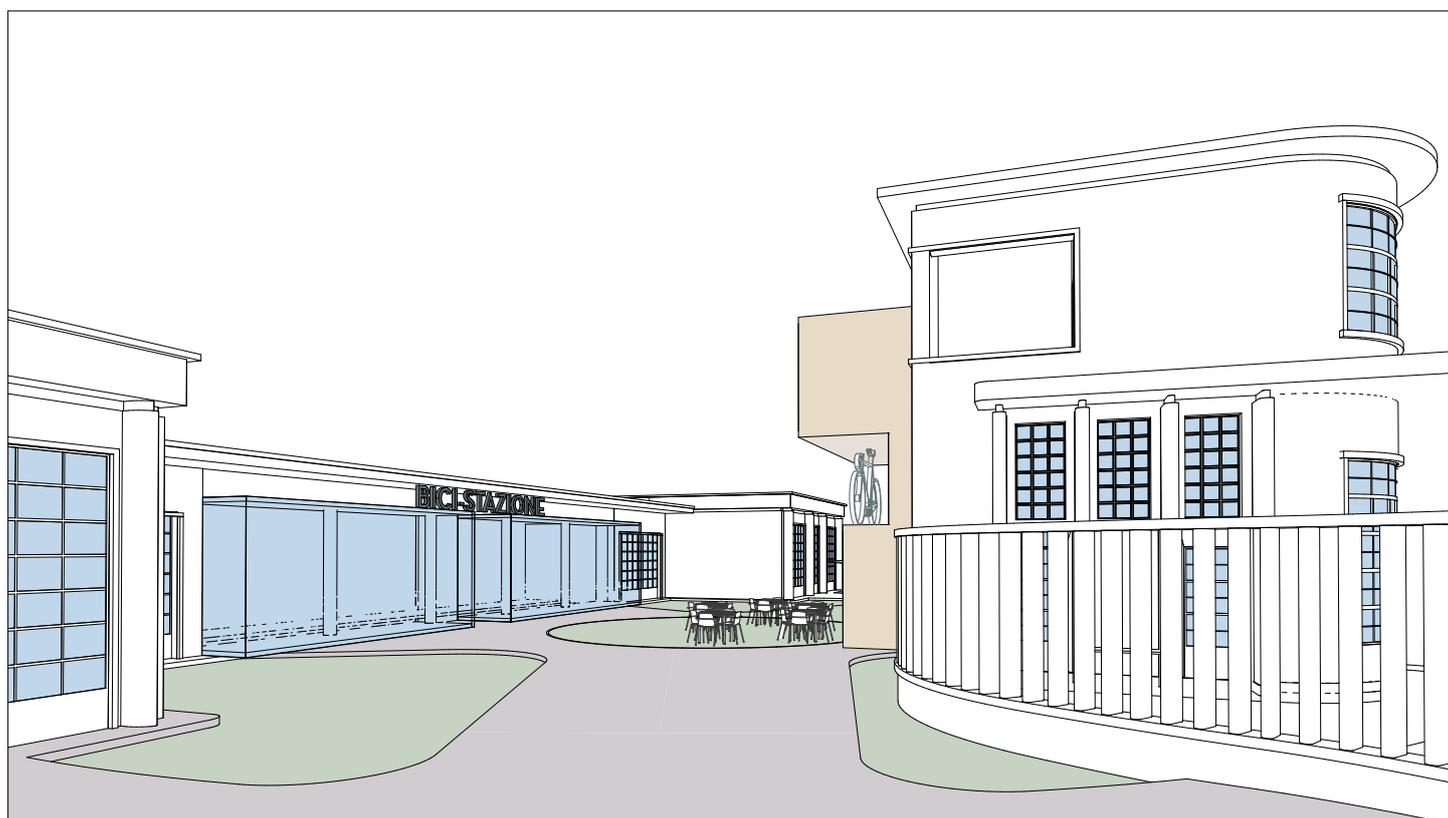
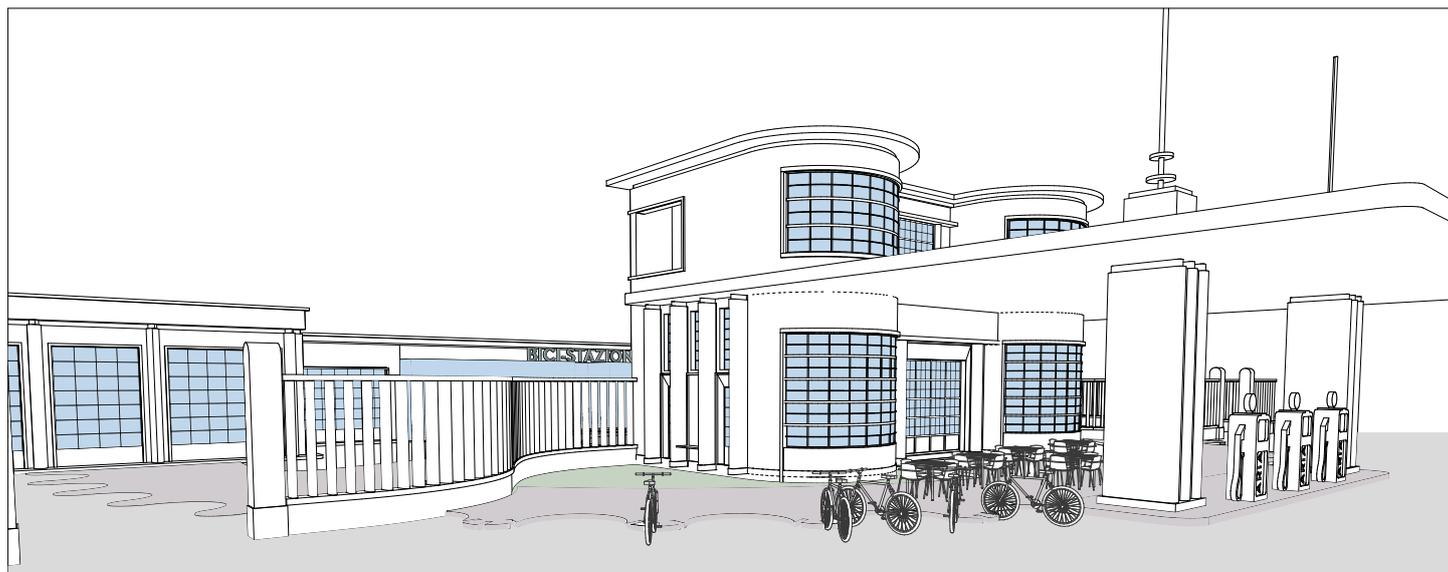
Questi provvedimenti a titolo esemplificativo possono essere:

- la zona diventa non attraversabile dal traffico motorizzato, i flussi di scorrimento vengono deviati all'esterno o incanalati su direttrici apposite - l'accesso dei mezzi motorizzati ha funzione locale (sosta residenti, attività, fornitori etc)
- molte strade vengono "disassate", con un andamento a serpentina ("chicane") per rallentare di fatto la velocità dei veicoli a motore
- piccole zone pedonali sparse qua e là (a macchia di leopardo)
- sosta come elemento di rallentamento, a lati alterni, spesso a lisca di pesce (auto, bici, zone carico/scarico)
- contrasto costruttivo della sosta selvaggia (piolini, transenne, fioriere etc)
- circolazione facilitata delle biciclette ovunque, anche con "sensi unici eccetto bici"
- restringimenti di carreggiata, sia tramite sosta a lati alterni e a lisca di pesce, che tramite elementi di arredo urbano (aiuole, spiazzi, tavolini, giochi per bambini etc). La riduzione forzata della velocità rende meno aggressivo il traffico, già segnalata anche dal limite di 30 km/h (e talvolta di 20 o a passo d'uomo/di bici)
- in alcuni casi si ripristina il doppio senso al posto del senso unico, con impossibilità di scambio, volutamente senza allargamento della carreggiata. Ad intervalli di alcune decine di metri vengono ricavati spiazzi di scambio più ampi.
- la circolazione delle biciclette, molto facilitata e incentivata in tali zone, avviene prevalentemente su viabilità ordinaria, su cui diventa non subordinata ma anzi ai primi posti. Piste o corsie ciclabili divengono secondarie o superflue e realizzate solo su strade a medio traffico, oltre che ovviamente su tutte le arterie di scorrimento esterne alla zona a moderazione del traffico

Il risultato sono ampie aree, come grandi stanze sicure, non del tutto chiuse al traffico ma vivibili proprio perchè il fattore di maggiore impatto negativo, il traffico motorizzato, viene smorzato dagli interventi strutturali e visivi di "moderazione". In sostanza si arriva ad un ribaltamento della gerarchia di circolazione: i mezzi motorizzati scendono all'ultimo posto, mentre pedoni, bambini che giocano, biciclette etc. salgono ai primi posti.

Nel VBP le Isole Ambientali, già attuate nei piani Urbanistici e nei piani di settore delle singole

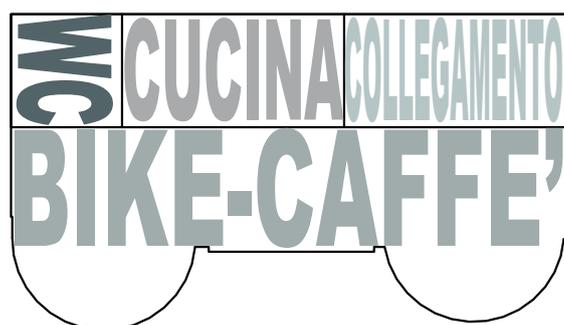
# BICI-STAZIONE



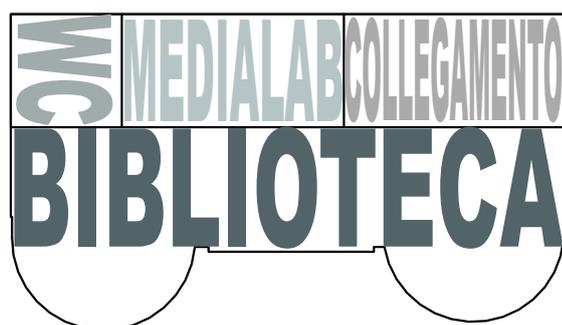
# BICI-STAZIONE



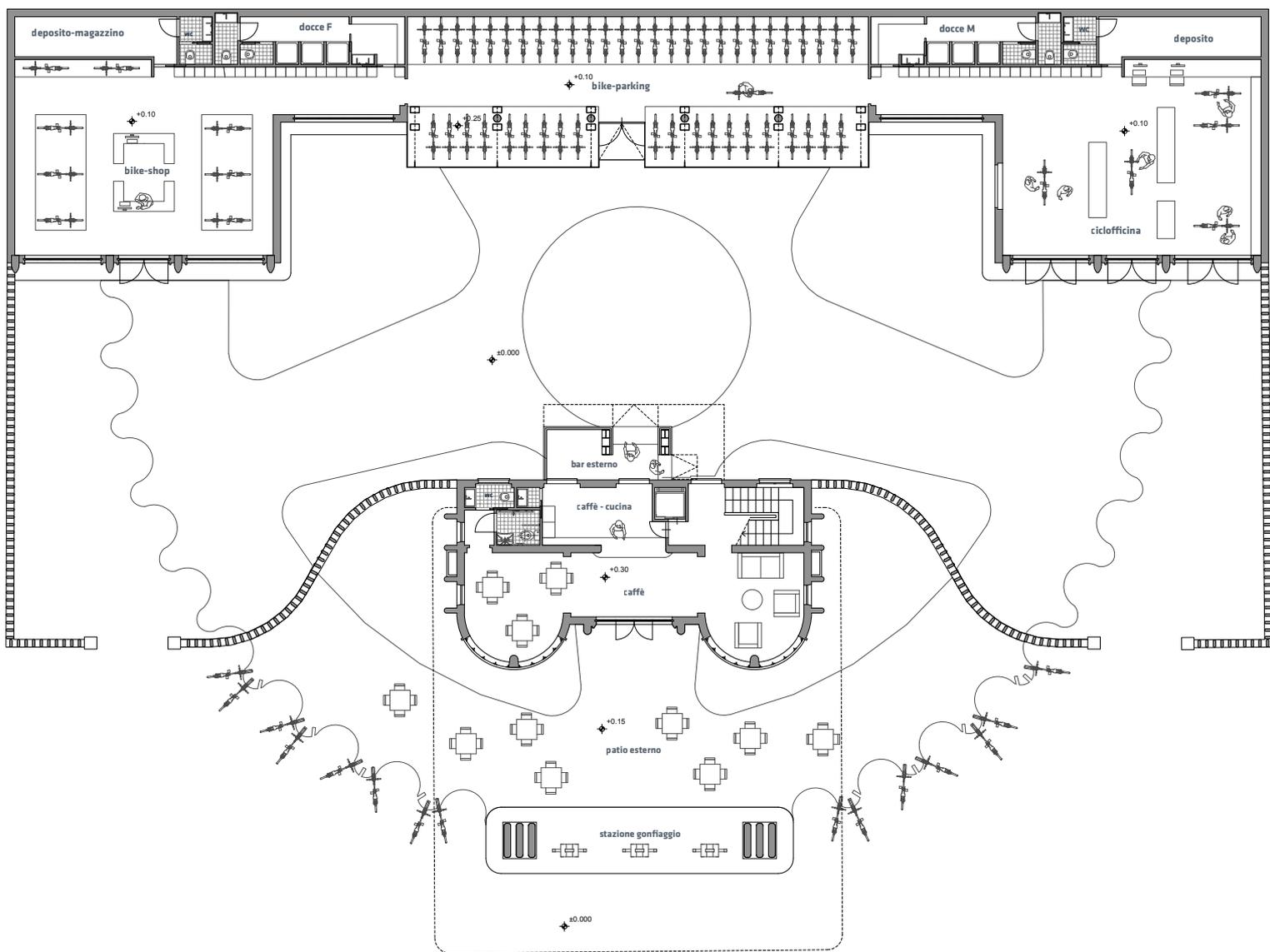
Funzioni blocco retro



Funzioni piano terra



Funzioni primo piano



amministrazioni comunali, sono individuate in blu (zone trenta) e in rosso (ZTL) nella tavola n. 1QC. Per fasi progressive saranno ridefinite e ne sarà aggiornato il quadro, in concertazione con le singole AC, a seguito dell'attuazione del PMC.

La programmazione delle piste ciclabili si basa sull'individuazione di isole ambientali che definiscono aree residenziali racchiuse dalla viabilità principale. All'interno delle isole, caratterizzate da percorsi ciclabili di breve durata verso le centralità di quartiere, s'interverrà con la riqualificazione delle aree senza creare piste ciclabili; il tutto in un'ottica di maggiore integrazione tra i diversi utenti. In particolare, all'interno dei quartieri e dei centri storici, si cercherà di eliminare le strade di attraversamento e di ricucire le divisioni generate da confini naturali o artificiali. In casi mirati, ove siano presenti forti attrattori o per tutelare gli utenti deboli, potranno essere presenti raccordi ciclabili che dalle arterie principali arriveranno all'interno (rete secondaria). L'ambiente in cui si opera determinerà di volta in volta soluzioni diverse e contestualizzate.

Il sistema delle città della Versilia sarà così costituito da aree omogenee, caratterizzate da confini specifici ed individuati da porte all'interno dei quali vigerà la velocità di 30 km/h. All'interno delle stesse, potranno sussistere strade di tipo residenziale (velocità di 20 km/h) per evidenziare un tratto di un itinerario ciclabile inserito all'interno di una zona 30. Le strade perimetrali all'isola rimarranno con una velocità di 50 km/h ma vedranno la separazione dell'utenza debole dal traffico veicolare.

I principali itinerari individuati dal piano sono finalizzati a collegare le aree periferiche ai centri o ai poli attrattori creando un sistema articolato di percorsi contraddistinti da punti di raccordo e punti di sosta, localizzati in corrispondenza delle centralità.

Gli itinerari, per quanto possibile, sono localizzati in ambiti naturali o su strade storiche con sezioni sufficientemente ampie tali da permetterne la loro ristrutturazione senza creare nuova occupazione di suolo per nuove infrastrutture.

## **2.4 ATTUAZIONE PER FASI – ABACO DELLE PRIORITÀ**

La rete portante del PMC si compone di percorsi ciclabili per un totale di 115 km.

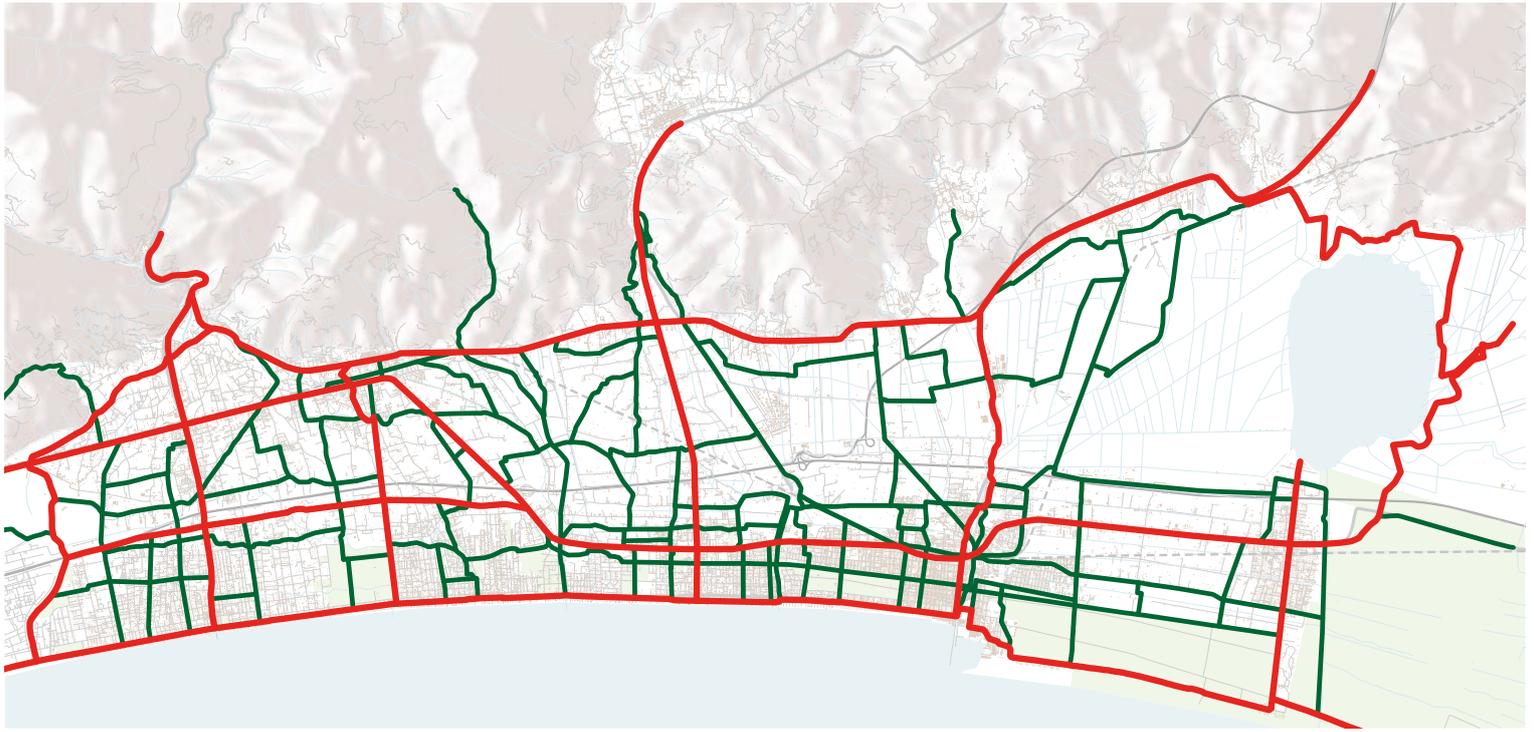
All'interno di questa rete si individuano una serie di tracciati prioritari - le Ciclovie - che innervano e penetrano in modo completo il territorio della Versilia.

Il sistema delle CICLOVIE della rete portante è costituito da 8 aste primarie, 2 delle quali esistenti:

- Ciclovie 1 Viale a Mare (Forte dei Marmi/Viareggio)
- Ciclovie 2 Via Aurelia- Via di Scorrimento (Forte dei Marmi/Viareggio)
- Ciclovie 3 Via Sarzanese (Vallecchia/Bozzano)
- Ciclovie 4 Via Aurelia (Pietrasanta/Montiscendi)
- Ciclovie 5 Via dei Marmi (Seravezza/Forte dei Marmi)
- Ciclovie 6 Viale Apua (Pietrasanta/Marina)
- Ciclovie 7 Via di Camaiore (Camaiore/Marina)
- Ciclovie 8 Via di Montramito (Massarosa/Viareggio)

La realizzazione delle ciclovie della rete portante verrà attuata per FASI, di seguito si elencano le prime due, per l'attuazione delle le FASI sono redatte delle SCHEDE PROGETTUALI LINEARI.

Dopo i primi confronti e dopo le prime azioni di coordinamento per la redazione del PMC con gli uffici tecnici dei diversi comuni della Versilia sono state individuate le prime due fasi di attuazione del Piano.



Bike Plan Versilia - La Rete Portante e la Rete di Supporto



Bike Plan Versilia - Il sistema delle ciclovie principali



# CICLOVIA 1

## VIAREGGIO / VIA DI MONTRAMITO



**Punto partenza:**  
Forte dei Marmi - Fiume Versilia

**Punto arrivo:**  
Viareggio - Molo



1,02 ore (15 km/h)

**15,3**  
km

Lunghezza: 15.300 mt



Tratte esistenti	10.100 mt
Tratte da riqualificare	5.200 mt
Tratte da realizzare	0 mt



Costo (al ml) = 200 €  
Costo totale = 1.040.000 €



## CICLOVIA 2 AURELIA / VIALE DI SCORRIMENTO



**Punto partenza:**  
Fiume Versilia

**Punto arrivo:**  
Canale La Bufalina



1,24 ore (15 km/h)

**21,1**  
km

Lunghezza: 21.106 mt

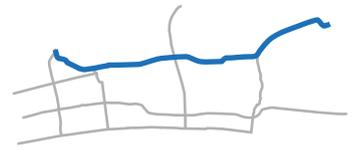


Tratte esistenti	0 mt
Tratte da riqualificare	3051 mt
Tratte da realizzare	18.055 mt



Costo (al ml) = 150 €

Costo totale = 3.165.900



# CICLOVIA 3

## SARZANESE / VALLECCHIA/BOZZANO



**Punto partenza:**  
Vallecchia - ponte

**Punto arrivo:**  
Bozzano - Stazione



1,39 ore (15 km/h)

**24,7**  
km

Lunghezza: 24.702 mt

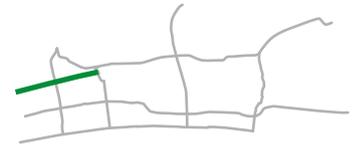


Tratte esistenti	0 mt
Tratte da riqualificare	0 mt
Tratte da realizzare	24.702 mt



Costo (al ml) = 300 €

Costo totale = 7.410.600



# CICLOVIA 4

## AURELIA - PIETRASANTA/MONTISCENDI



**Punto partenza:**  
Salto della Cervia

**Punto arrivo:**  
Pietrasanta - centro



27 minuti (15 km/h)

**6,7**  
km

Lunghezza: 6.663 mt



Tratte esistenti	0 mt
Tratte da riqualificare	0 mt
Tratte da realizzare	6.663 mt



Costo (al ml) = 150 €  
Costo totale = 999.450



# CICLOVIA 5 SERAVEZZA / FORTE DEI MARMI



**Punto partenza:**  
Seravezza - centro

**Punto arrivo:**  
Forte dei Marmi - pontile



23 minuti (15 km/h)

**5,8**  
km

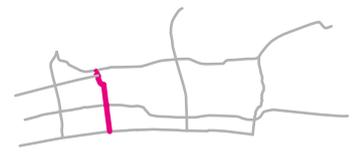
Lunghezza: 5.765 mt



Tratte esistenti	0 mt
Tratte da riqualificare	0 mt
Tratte da realizzare	5.765 mt



Costo (al ml) = 150 €  
Costo totale = 864.750



# CICLOVIA 6 VIALE APUA



**Punto partenza:**  
Pietrasanta - centro

**Punto arrivo:**  
Viale a mare



1,24 ore (15 km/h)

**3,6**  
km

Lunghezza: 3.600 mt

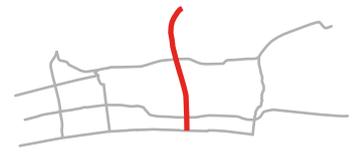


Tratte esistenti	3.450 mt
Tratte da riqualificare	2.500 mt
Tratte da realizzare	150 mt



Costo (al mt) = 100 €

Costo totale = 250.000 €



# CICLOVIA 7

## CAMAIORE / LIDO DI CAMAIORE



**Punto partenza:**  
Camaiore - centro

**Punto arrivo:**  
Lido di Camaiore



26 minuti (15 km/h)

**6,5**  
km

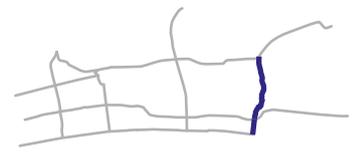
Lunghezza: 6.491 mt



Tratte esistenti	0 mt
Tratte da riqualificare	0 mt
Tratte da realizzare	6.491 mt



Costo (al ml) = 150 €  
Costo totale = 973.650



# CICLOVIA 8

## VIAREGGIO / VIA DI MONTRAMITO



**Punto partenza:**  
Viareggio - Molo  
**Punto arrivo:**  
Via di Montramito



1,24 ore (15 km/h)

**3,1**  
km

Lunghezza: 3.079 mt



Tratte esistenti	0 mt
Tratte da riqualificare	0 mt
Tratte da realizzare	3.079 mt



Costo (al ml) = 150 €  
Costo totale = 461.850

## **2.5 LE SCHEDE PROGETTUALI**

### **2.5.1 Schede progettuali lineari**

Le schede contengono, come caratteristica comune, uno studio di fattibilità preliminare corredato da computo metrico di massima. Le schede saranno concordate singolarmente con gli uffici tecnici comunali delle amministrazioni, inserendo i loro progetti legati ai programmi triennali di finanziamento delle opere pubbliche o, nel momento della richiesta di partecipazione al finanziamento di bandi regionali o europei, da schede studiate nelle forme richieste.

### **2.5.2 Schede progettuali puntuali**

L'individuazione dei punti critici di intersezione e conflitto con la viabilità automobilistica e con altre elementi di frattura del sistema della circolazione ciclistica, la soluzione dei punti critici verrà analizzata con schede che contengono, come caratteristica comune, uno studio di fattibilità preliminare corredato da computo metrico di massima. Le schede saranno concordate singolarmente con gli uffici tecnici comunali delle amministrazioni, inserendo i loro progetti legati ai programmi triennali di finanziamento delle opere pubbliche o, nel momento della richiesta di partecipazione al finanziamento di bandi regionali o europei, da schede studiate nelle forme richieste.

### **2.5.3 Progetti puntuali per la sosta**

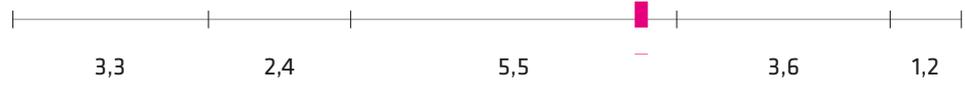
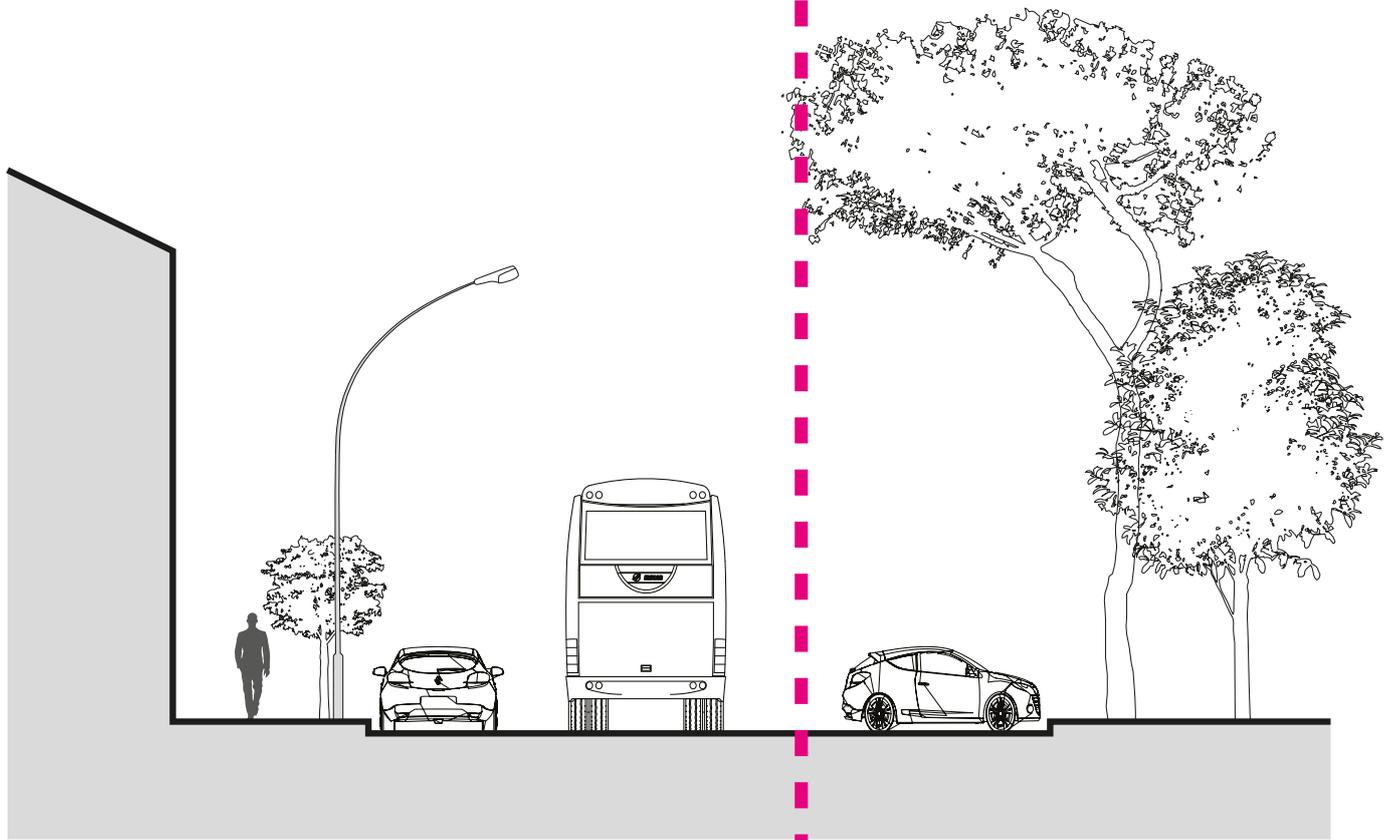
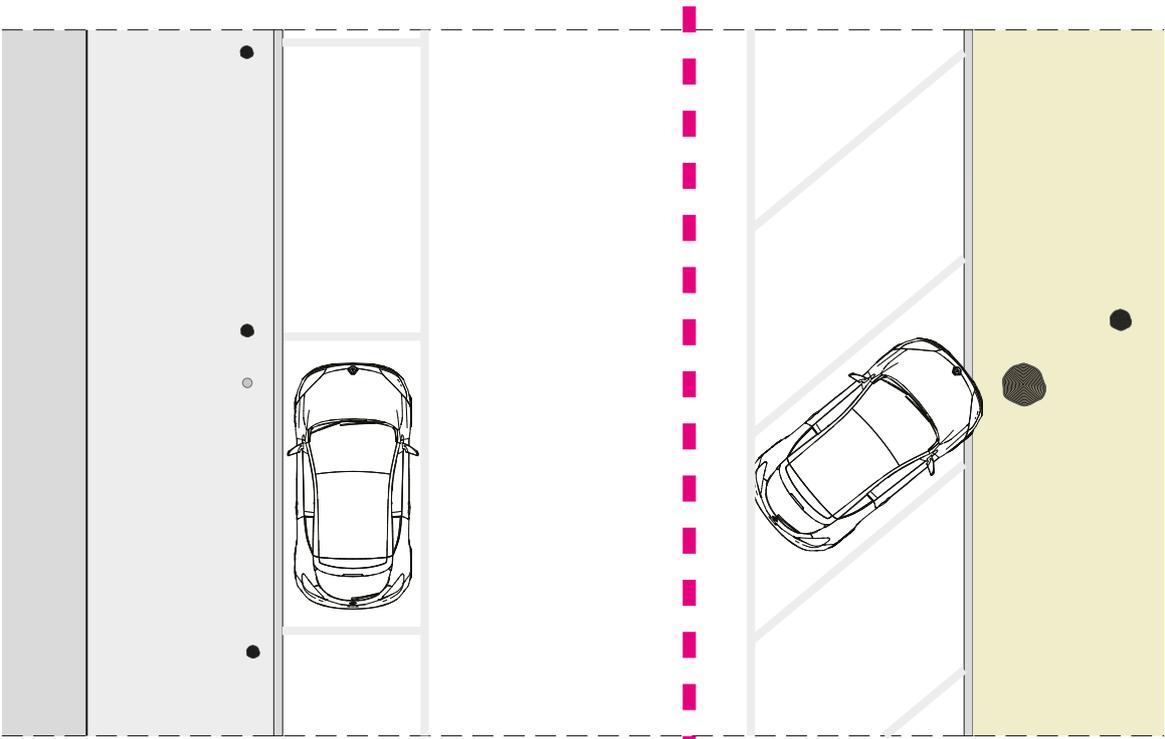
Il Piano verificherà, con la redazione di progetti puntuali per la sosta, la sosta per cicli e motocicli per migliorare l'offerta per i cittadini e per attenuarne il disagio che arreca una sosta non regolamentata. In numerosi casi la presenza disordinata di bici e motocicli determina problemi per la circolazione dei pedoni con particolare enfasi per le persone con problemi motori. In altri casi la concentrazione disordinata e numericamente rilevante produce disagio di tipo visivo in luoghi di pregio storico ed artistico. Ogni progetto di pista o itinerario ciclabile dovrà perciò essere corredato dall'individuazione delle opere e delle attrezzature necessarie a soddisfare la domanda della sosta per i velocipedisti. All'interno di percorsi di media e lunga percorrenza le aree dovranno essere caratterizzate da rastrelliere per biciclette, tavoli, panchine, cestini e fontanelle.

I PROGETTI PUNTUALI PER LA SOSTA conterranno, come caratteristica comune, uno studio di fattibilità preliminare corredato da computo metrico di massima. Le schede saranno concordate singolarmente con gli uffici tecnici comunali delle amministrazioni, inserendo i loro progetti legati ai programmi triennali di finanziamento delle opere pubbliche o, nel momento della richiesta di partecipazione al finanziamento di bandi regionali o europei, da schede studiate nelle forme richieste.

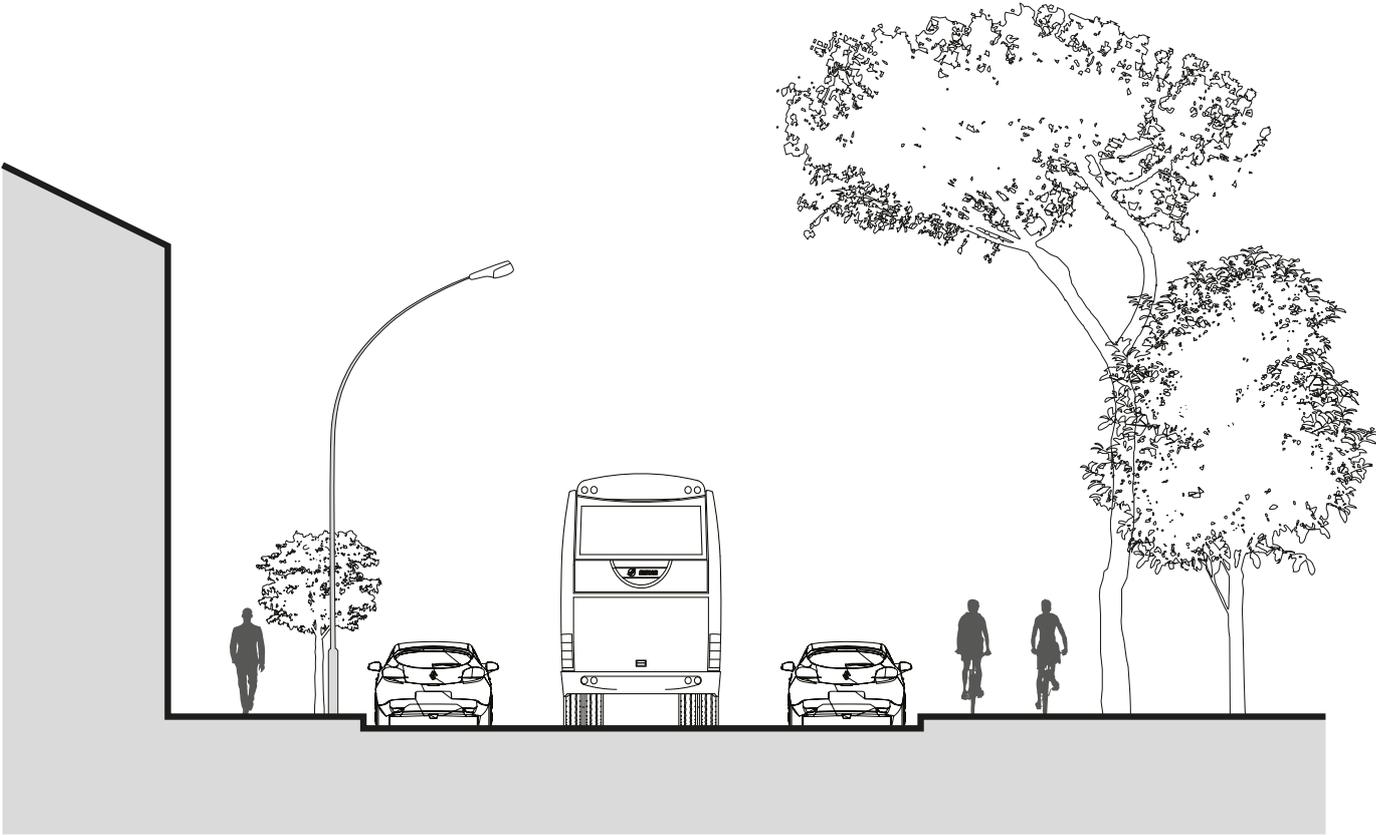
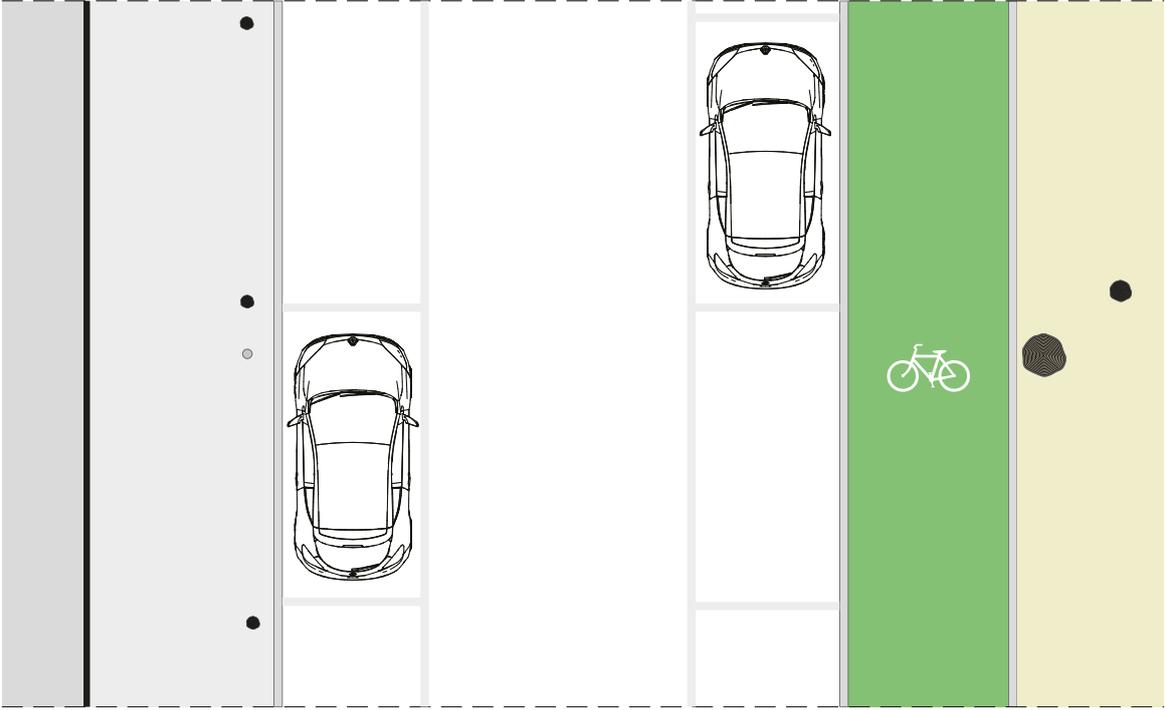
## **2.6 INVESTIMENTO TERRITORIALE INTEGRATO ITI = VBP VERSILIA BIKE PLAN**

Per la realizzazione degli obiettivi di sviluppo della mobilità ciclistica previsti dal Piano, i Comuni o l'Unione di Comuni possono partecipare ai finanziamenti nazionali e regionali, sia della L. r. 27/2012, che quelli previsti dal PRIIM, per le Infrastrutture per il Turismo e il commercio, per la Sicurezza stradale, oltre a quelli destinati alla realizzazione della rete di ciclostazioni.

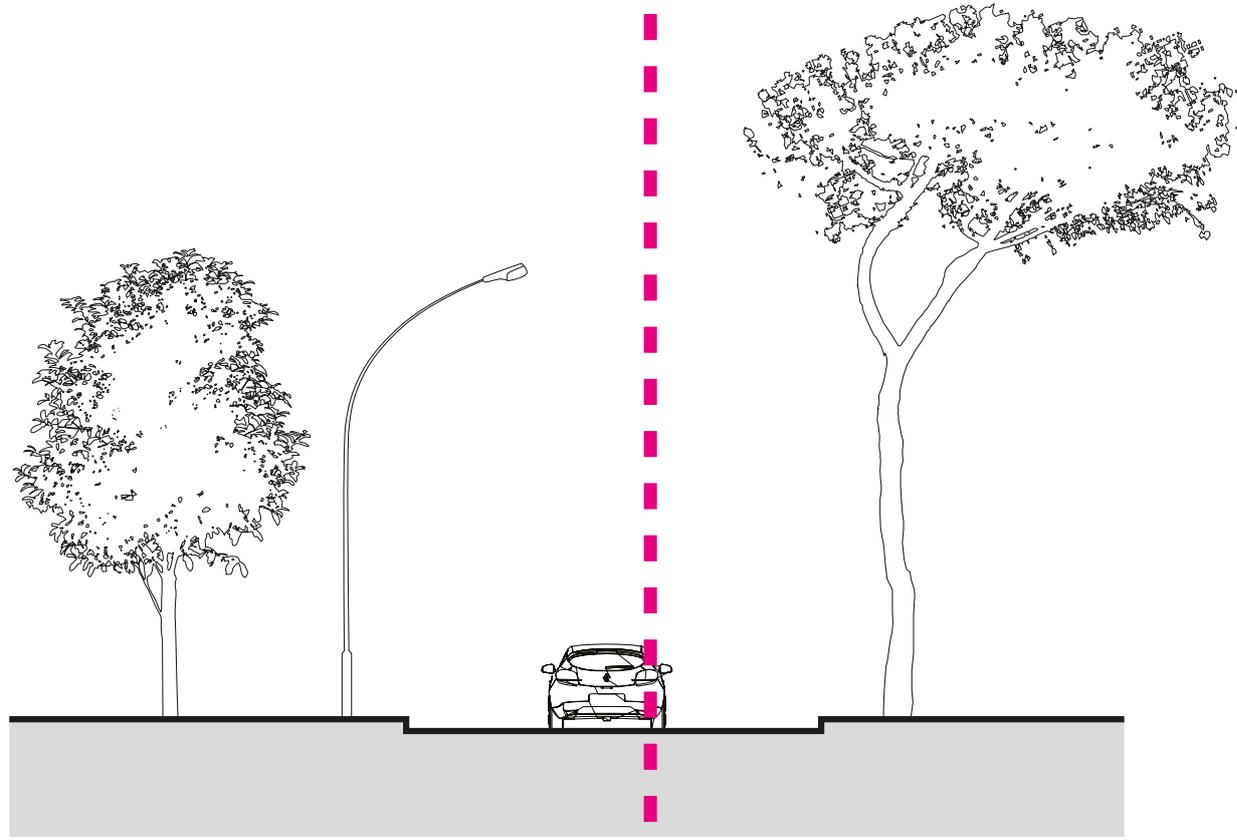
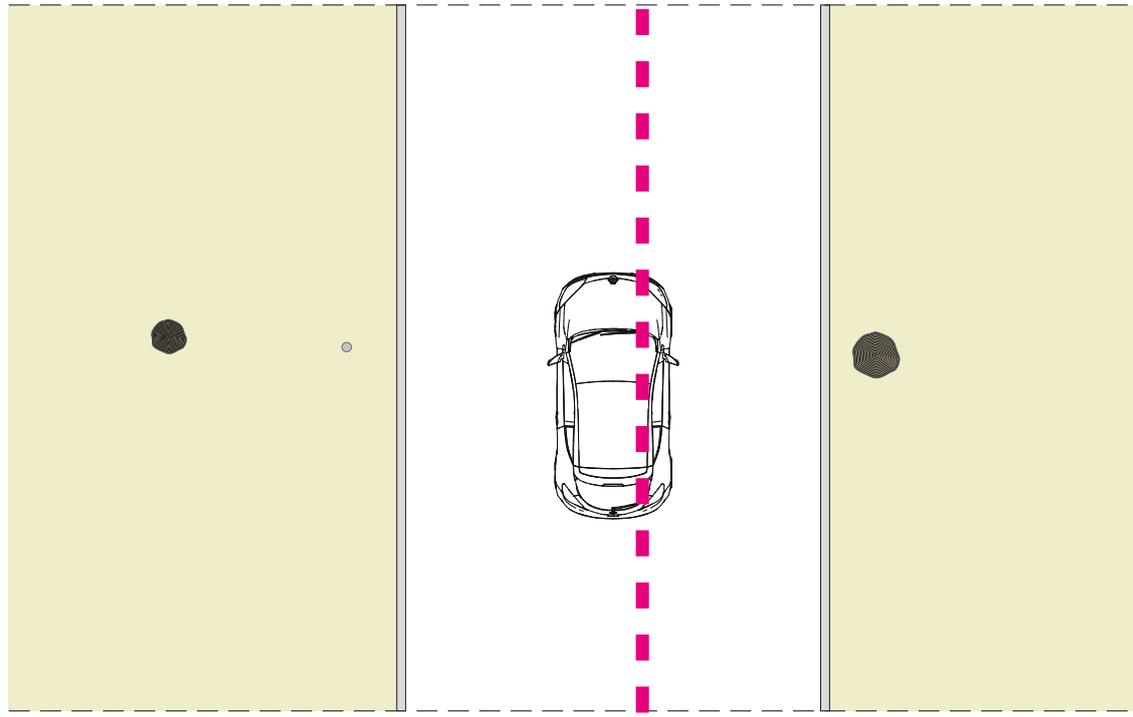
Si prevede inoltre di partecipazione a tutti i bandi Europei relativi a strategie territoriali integrate. A tal scopo, essendo il VBP per sua natura un piano territoriale strategico integrato, si potranno attivare con Europa 2020 lo strumento dell'ITI (investimenti territoriali integrati). L'ITI è uno strumento per l'implementazione di strategie territoriali di tipo integrato. Non si tratta di un intervento né di una sub-priorità di un programma operativo. Piuttosto l'ITI consente agli stati membri di implementare programmi operativi in modo trasversale e di attingere a fondi provenienti da diversi assi prioritari di uno o più programmi operativi per assicurare per assicurare l'implementazione di una strategia



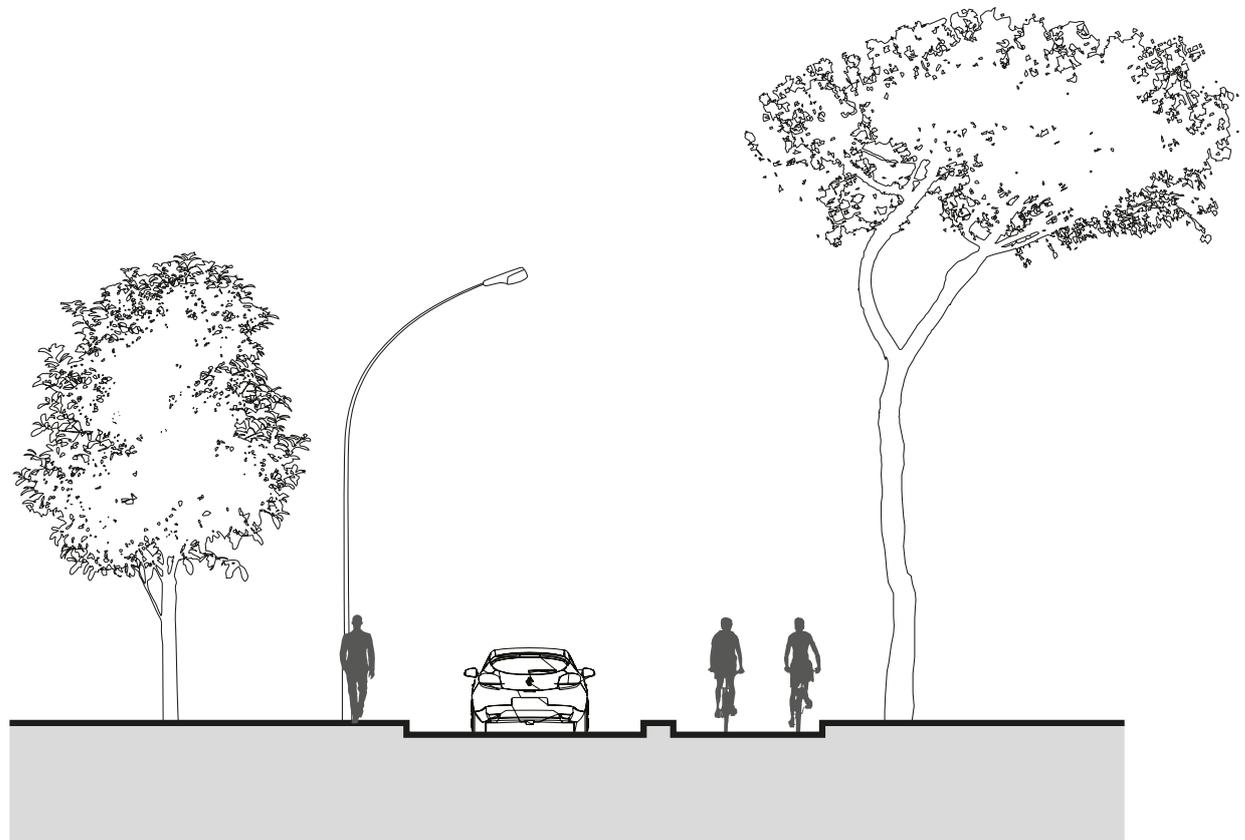
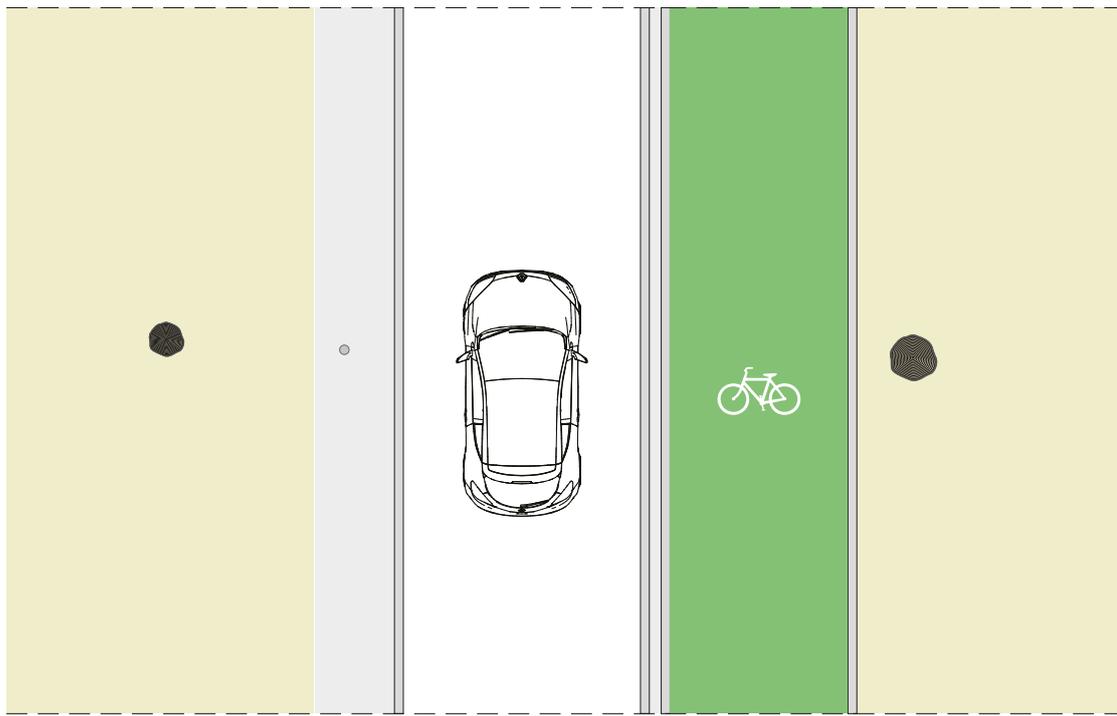
Viareggio > Via Fratti > Tabarracci - Stato di fatto -



Viareggio > Via Fratti > Tabarracci - Progetto -



Viareggio > Via Fratti > Zara - Stato di fatto -



integrata per un territorio specifico. Come tale l'esistenza dell'ITI fornisce flessibilità agli stati membri per quanto concerne la progettazione di programmi operativi e consente l'implementazione efficiente di azioni integrate mediante un finanziamento semplificato.

Il VBP, come investimento territoriale integrato, è efficiente in quanto specifica un'area geografica sul quale interviene e possiede una strategia territoriale integrata e intersettoriale (sviluppo urbano sostenibile, mobilità, salute, ambiente, turismo, occupazione ecc...)

Tutti gli elementi chiave di un ITI nel VBP sono attivati:

- territorio designato e strategia di sviluppo territoriale integrata (progetto geografico di rete strategica);
- pacchetto di iniziative da implementare (finanziamenti con FERS e FSE);
- accordi di governance per gestire l'ITI – VBP (coordinamento e gestione da parte dell'Unione di Comuni).

## **2.7 NATURA GIURIDICA DEL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA DELLA VERSILIA**

La Commissione delle Comunità Europee, con il Libro Verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana", ha posto l'attenzione sullo sviluppo della mobilità in modo sostenibile, promuovendo gli spostamenti a piedi ed in bicicletta mediante la costruzione di buone infrastrutture e puntando sull'intermodalità dei trasporti.

In Italia la legge fondamentale per la mobilità ciclistica è la Legge 366/98 (e il relativo DM 557/99) che contiene le norme per la valorizzazione e lo sviluppo della mobilità ciclistica; esse comprendono la realizzazione di reti di piste ciclabili, la dotazione di parcheggi attrezzati e di centri di noleggio di biciclette, la messa in opera di segnaletica, servizi di informazione e la realizzazione di itinerari ciclabili turistici.

La legge 366/98 e il DM 557/99 prevedono che i Comuni si dotino dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:\

a) piano della rete degli itinerari ciclabili, che contiene gli interventi da realizzare basati sui dati dei flussi ciclistici, sulla stima economica di spesa e con una motivata scala di priorità e di tempi di realizzazione;

b) progetti degli itinerari ciclabili, sulla base del piano, che devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica e la riqualificazione dello spazio stradale. Si è trattato però di disposizioni non cogenti, che solo pochi comuni hanno adottato e quasi mai basandosi sugli elementi che venivano richiesti dalle norme statali. D'altra parte anche i Piani urbani del traffico previsti dall'art. 36 del Codice della strada, cui i Comuni con popolazione superiore ai 30 mila abitanti e quelli interessati da rilevanti problemi di congestione del traffico sono obbligati hanno avuto una applicazione solo occasionale e spesso senza tenere conto delle direttive ministeriali.

La Regione Toscana è intervenuta sul tema con la recente LR 27/2012, "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica", che si propone di promuovere l'uso della bicicletta su tutto il territorio regionale quale mezzo di trasporto alternativo ai mezzi motorizzati, con l'avvio di una rete regionale della mobilità ciclabile in modo da superare la marginalità in cui si trova questa modalità di trasporto sostenibile.

La LR 27/2012 prevede la creazione di una rete di strutture ed infrastrutture atte a sviluppare l'intermodalità tra biciclette e trasporto pubblico, in particolare mediante la realizzazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e di servizi di noleggio, manutenzione ed informazione per i cicloturisti.

La L.r. 27/2012 indica come obiettivi strategici

per la ciclomobilità extraurbana:

- a) la creazione di percorsi e circuiti connessi alla mobilità collettiva;
- b) la creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonali attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico anche con la creazione di una rete di servizi e strutture dedicate;
- c) la creazione, in ambiente rurale e montano, di percorsi dedicati e strutture di supporto;
- d) la creazione di una rete di ciclostazioni per favorire l'intermodalità tra bicicletta e altri mezzi di trasporto;

per la ciclomobilità urbana:

- a) l'incremento della rete ciclabile esistente e la sua organizzazione in rete e la sua messa in sicurezza;
- b) la connessione con il sistema della mobilità collettiva.

La L.r. 27/2012 recita inoltre:

"I Comuni, anche in forma associata, redigono piani comunali per la mobilità ciclistica" che individuano e definiscono gli indirizzi, i criteri, i parametri e gli interventi necessari a livello comunale per la creazione di una rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità ciclistica organica e funzionale.

A tale scopo i piani individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale, prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico, in particolare: -i centri scolastici e universitari, -gli uffici pubblici, -i centri commerciali, -le aree industriali, -il sistema della mobilità pubblica con particolare riferimento a

- i poli di interscambio modale
- i poli sanitari ed ospedalieri,
- le aree verdi ricreative e sportive
- gli elementi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.

La LR 27/2012 riprende alcuni concetti essenziali della L. 366/98 precisando che gli interventi per la mobilità ciclistica, devono essere finalizzati alla progettazione, realizzazione e promozione di:

- a) reti urbane o extraurbane di itinerari e piste ciclabili e ciclopedonali;
- b) itinerari ciclabili turistici e infrastrutture connesse;
- c) poli di interscambio modale;
- d) strutture e centri di servizio alla mobilità ciclistica, sia in ambito urbano che extraurbano.

Rivestono particolare rilevanze le norme della L.r. 27/2012 che prescrivono che: -una quota non inferiore al cinque per cento della superficie dei posti auto previsti, adeguatamente attrezzata, deve essere riservata al parcheggio di biciclette. -i comuni sedi di stazioni ferroviarie o di poli di interscambio modale provvedono, all'interno o in prossimità delle suddette infrastrutture, alla realizzazione di ciclostazioni, ovvero di adeguati impianti per il deposito custodito di biciclette, con eventuale annesso servizio di noleggio e manutenzione.

Le indicazioni del PMC della Versilia hanno un carattere politico generale di strategia per la mobilità sostenibile e di programmazione per finanziamento degli investimenti al fine della sua attuazione.

Trattandosi di uno dei primi esempi di PMC redatti in Toscana sulla base della L.r. 27/2012, ancora in assenza di indicazioni amministrative e operative per i soggetti proponenti che sono state dalla Legge demandate al PRIIM e che il PRIIM non ha specificato, il presente Piano si presenta essenzialmente per le singole amministrazioni comunali come un piano di indirizzo e insieme una valutazione di fattibilità programmatica, ed essendo presentato in forma associata dall'Unione di Comuni come PIANO TERRITORIALE STRATEGICO INTEGRATO. Con questa forma sarà possibile attivare ITI (Investimenti Territoriali Integrati).

Per tali motivi da approvarsi come Atto del Consiglio dell'Unione dei Comuni e come Accordo quadro di adesione da parte delle singole Amministrazioni Comunali.

Il PMC comunque verifica le coerenze con gli strumenti di pianificazione urbanistica a tutti i livelli, da quello regionale con il PRIM e con il Piano Paesaggistico, a quello provinciale con il PTC, infine a quello Comunale con i PS e i RU.

Le indicazioni del PMC, quali previsioni programmatiche e di finanziamento, potranno confluire in piani operativi di dettaglio attraverso le schede progettuali ad esempio nel piano degli itinerari ciclabili, previsto dalla L. 366/98 che indica analisi e studi più precisi (e quindi più onerosi), peraltro finora raramente adottati dalle Amministrazioni Comunali.

Il Piano si è mosso avendo questi riferimenti e dando quindi un ruolo centrale alla previsione di infrastrutture, sia lineari, che puntuali, per la mobilità ciclistica e per organizzare la mobilità ciclistica comunale coerente con gli obiettivi nazionali e regionali.

## **2.8 LE COERENZE**

### **2.8.1 Verifica di coerenza con gli strumenti urbanistici comunali**

Come precedentemente affermato il PMC ha verificato le coerenze con gli strumenti di pianificazione comunale, Piani Strutturali, Regolamenti Urbanistici e Piani di Settore. La sintesi delle coerenze sono riportate nella tavola 3QC - itinerari ciclabili esistenti o in fase di attuazione e la Pianificazione Comunale. Come risulta evidente per alcuni Comuni la programmazione urbanistica dei RU è stata molto abbondante nell'individuare itinerari o piste ciclabili, di difficile attuazione sotto il profilo economico.

### **2.8.2 Verifica di coerenza con gli strumenti urbanistici provinciali**

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. Il PMC della Versilia ha recepito le principali indicazioni degli studi fatti ad oggi dalla Provincia.

### **2.8.3 Verifica di coerenza con gli strumenti urbanistici regionali**

Il Piano Paesistico (PP) indica con particolare evidenza nell'allegato 3 – Progetto di fruizione lenta del Paesaggio Regionale - il progetto di rete di fruizione regionale, individuando percorsi esistenti e progettati con le relative problematiche e criticità. Nella Tavola 1 dello schema strategico la Versilia è attraversata dai Corridoi Paesistici di fruizione lenta della Costa Tirrenica e da quello della Via Francigena.

Nel Progetto della rete di fruizione dei paesaggi regionali – tav. 5 , il Piano Paesistico indica tra le componenti della rete i percorsi pedociclabili. Tra le componenti della rete regionale il PP individua i percorsi che si sviluppano nelle aree urbane, soprattutto nelle piane metropolitane, dove le realizzazioni e i progetti di reti ciclabili urbane come alternativa al trasporto meccanico è più sviluppato, mettendo in evidenza alcuni ambiti fortemente urbanizzati (tra questi la RU3 Versilia) dove è prevista la realizzazione organica e coordinata della mobilità ciclabile. Il progetto del VBP è, per la sua organicità e per la caratteristica di piano intercomunale, coerente con l'individuazione nel piano paesistico regionale.