



COMUNE DI MONTELUPO FIORENTINO

BICI-PLAN COMUNALE 2014

Luglio 2014

**DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO
DELLA PIANIFICAZIONE CICLABILE**

**PROGRAMMA STRATEGICO PER
PROMUOVERE LA CICLABILITA' URBANA**



Gruppo intersettoriale

Servizio Assetto del Territorio

Arch. Riccardo Manetti

Dott. Lucio Fabbrizzi

Servizio Lavori Pubblici

Geom. Giovanni Vinci

Ing. Andrea Buzzetti

Geom. Luca Tofani

Servizio Area Comunicazione/Rapporti con la cittadinanza

Dott.ssa Valentina Spogli

Allegato alla D.G.C. n. 61 del 24/07/2014

INDICE

ELABORATI COSTITUENTI IL DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO DELLA	
PIANIFICAZIONE CICLABILE (BICIPLAN).....	
	4
1. METODO	4
1.1	PROCESSO PARTECIPATIVO
	4
1.2	CREAZIONE DI UN GRUPPO INTERSETTORIALE
	6
1.3	ATTIVITÀ DEL GRUPPO INTERSETTORIALE.....
	6
1.3.1.	<i>Analisi dei punti e direttrici del desiderio e dei poli di attrazione sia a carattere sovracomunale che comunale.....</i>
	6
1.3.2.	<i>Mobilità ciclabile quale componente attiva del sistema integrato del trasporto.....</i>
	9
1.3.3.	<i>Articolazione tra funzione del tempo libero e mobilità quotidiana</i>
	9
1.3.4.	<i>Partire dall'esistente</i>
	10
1.3.5.	<i>Dalla metodologia consequenziale a quella contestuale.....</i>
	10
1.3.6.	<i>Verifica dei tracciati e delle soluzioni tramite sopralluoghi e cartografie e foto aeree a scala di forte dettaglio e tramite il criterio del non consumo di suolo.....</i>
	11
2. GLI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA E DEGLI ATTI DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MONTELUPO FIORENTINO SUL TEMA "RETE DELLE PISTE CICLABILI".....	12
2.1.	PIANO STRUTTURALE E REGOLAMENTO URBANISTICO.....
	12
2.2.	PIANO DI AZIONE COMUNALE (PAC)
	12
2.3.	REGOLAMENTO URBANISTICO IN ELABORAZIONE.....
	14
2.4.	ALTRI STRUMENTI
	20
3. RICOGNIZIONE DELLA RETE DI MOBILITÀ CICLABILE ESISTENTE	24
4. BICIPLAN: STRATEGIE PER IL MANTENIMENTO, L'AMPLIAMENTO, MIGLIORAMENTO E "MESSA A RETE" DELLE PISTE CICLABILI.....	26
4.1.	STRATEGIE A CARATTERE GENERALE
	26
4.1.1	<i>Mantenimento dell'esistente.....</i>
	26
4.1.2	<i>Articolazione della rete tra la funzione tempo libero e quella relativa alla mobilità quotidiana.....</i>
	27
4.1.3	<i>La stazione ferroviaria quale cardine per la domanda di trasporto integrato.....</i>
	27
4.1.4	<i>Il ruolo fondamentale della "dorsale urbana" Via Caverni - Via Fratelli Cervi e Fibbiana (ciclopista urbana n. 1).....</i>
	28
4.1.5	<i>Il ruolo delle ciclopiste di connessione casa-lavoro.....</i>
	28
4.1.6	<i>Il ruolo di alcune ciclopiste connesse a funzioni specifiche quali le attrezzature scolastiche e sportive e di fruizione del parco urbano.....</i>
	29
4.1.7	<i>Il ruolo di presidio ambientale e di sicurezza negli ambiti limitrofi alla linea ferroviaria.....</i>
	29
4.1.8	<i>Dalle singole direttrici all' "effetto rete" tramite l'uso differenziato di tutta la gamma delle tipologie di pista ciclabile.....</i>
	29
4.2.	INTERVENTI DI ESTENSIONE DELLE PISTE CICLABILI.....
	30
4.2.1.	<i>Ciclopista dell'Arno.....</i>
	32
4.2.2.	<i>Ciclopista della Pesa.....</i>
	33
4.2.3.	<i>Ciclopista delle 2 rive</i>
	34
4.2.4.	<i>Ciclopista delle Pratella (PIP).....</i>
	35
4.2.5.	<i>Ciclopista Urbana n. 1.....</i>
	36
4.2.6.	<i>Ciclopista Urbana n. 2.....</i>
	37
4.2.7.	<i>Ciclopista Urbana n. 3.....</i>
	38
4.2.8.	<i>Ciclopista Urbana n. 4.....</i>
	39

4.2.9.	<i>Ciclopista Urbana n. 5</i>	40
4.2.10.	<i>Percorsi ciclabili del parco</i>	41
4.2.11.	<i>Ciclopista di Limite</i>	42
4.2.12.	<i>Ciclopista del Centro</i>	43
4.2.13.	<i>Ciclopista dello sport</i>	44
4.2.14.	<i>Ciclopista Nord</i>	45
4.2.15.	<i>Ciclopista Ovest</i>	46
4.2.16.	<i>Ciclopista Sud</i>	47
4.2.17.	<i>Ciclopista Fibbiana-strada mercato-polo Pratella</i>	48
5.	STRUTTURA DEL BICIPLAN	49
5.1.	IDENTITÀ.....	49
5.2.	ARTICOLAZIONE DELLE PRIORITÀ PER TIPO D'INTERVENTO E PER SINGOLA CICLOPISTA.....	51
5.2.1.	<i>Ciclopista dell'Arno</i>	52
5.2.2.	<i>Ciclopista della Pesa</i>	53
5.2.3.	<i>Ciclopista delle 2 rive</i>	54
5.2.4.	<i>Ciclopista delle Pratella (PIP)</i>	55
5.2.5.	<i>Ciclopista Urbana n. 1</i>	56
5.2.6.	<i>Ciclopista Urbana n. 2</i>	57
5.2.7.	<i>Ciclopista Urbana n. 3</i>	58
5.2.8.	<i>Ciclopista Urbana n. 4</i>	59
5.2.9.	<i>Ciclopista Urbana n. 5</i>	60
5.2.10.	<i>Percorsi ciclabili del parco</i>	61
5.2.11.	<i>Ciclopista di Limite</i>	62
5.2.12.	<i>Ciclopista del Centro</i>	63
5.2.13.	<i>Ciclopista dello sport</i>	64
5.2.14.	<i>Ciclopista Nord</i>	65
5.2.15.	<i>Ciclopista Ovest</i>	66
5.2.16.	<i>Ciclopista Sud</i>	67
5.2.17.	<i>Ciclopista Fibbiana-strada mercato-polo Pratella</i>	68
5.3.	GRADO DI FLESSIBILITÀ E AGGIORNABILITÀ DEL BICIPLAN.....	69
6.	DAL DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO ALL'OPERATIVITÀ	70
6.1.	STRATEGIE PER L'OPERATIVITÀ.....	70
6.2.	PRIMO STRALCIO DI OPERATIVITÀ INDIVIDUATO DAL BICIPLAN.....	72

Elaborati costituenti il documento d'inquadramento della pianificazione ciclabile (BICIPLAN)

Il BICIPLAN è costituito da:

- Documento d'inquadramento della pianificazione ciclabile (capitoli 1 e 6)
- Report sull'indagine "Montelupo su due ruote" sulla domanda di mobilità ciclabile a Montelupo Fiorentino luglio 2014 (nel report sono riportati anche alcuni dati sul contesto) (allegato A)
- Elaborato grafico 1:10.000 "Centri e linee di interessi" (grafico 1)
- Elaborato grafico 1:10.000 "Struttura del BICIPLAN/denominazione tracciati" (grafico 2)
- Stato tracciati piste ciclabili del BICIPLAN/analisi dello stato di esercizio (grafico 3)

1. Metodo

1.1 Processo partecipativo

Da diversi anni il Comune di Montelupo Fiorentino ha ritenuto che il processo partecipativo fosse una risorsa imprescindibile in riferimento agli aspetti decisionali presi dalle singole Amministrazioni.

Il processo partecipativo ha avuto una serie di evoluzioni nel corso dell'ultimo decennio e siamo passati da una componente preminente, se non esclusiva, basata sul "far conoscere" un singolo progetto in elaborazione ad una incentrata sulla "partecipazione attiva".

Si è spostato quindi il raggio di azione da una fase nella quale la partecipazione riguardava scelte già effettuate ed entrava nel merito di singole opere ad una fase che riguardava l'elaborazione delle scelte e quindi propedeutica alle stesse.

Ciò ha fatto crescere la consapevolezza che la partecipazione debba diventare strumento consolidato e permanente. Il "far conoscere" alimenta nel cittadino "la fiducia nell'Amministrazione", la consapevolezza di potersi fidare.

Relativamente alla questione delle piste ciclabili il processo partecipativo ha riguardato:

- a. Progetto "Un Comune FUORI DAL COMUNE" – percorso di Bilancio Partecipativo anno 2012;
- b. Percorso partecipativo per la redazione del nuovo Regolamento Urbanistico "Disegnare la città" anno 2013;
- c. "Montelupo su due ruote" Indagine sulla domanda di mobilità ciclabile anno 2014.

- a. Progetto "Un Comune FUORI DAL COMUNE" – percorso di Bilancio Partecipativo anno 2012;

Nel progetto "Un Comune FUORI DAL COMUNE - percorso di Bilancio partecipativo" con delibera Giunta Comunale n. 31 del 19/04/2012 ben otto progetti dei 22 proposti riguardavano realizzazione di percorsi pedociclabili.

Dei 5 progetti vincitori il percorso protetto in via della Pesa tale da consentire un collegamento in sicurezza tra Graziani, Turbone ed il capoluogo risultava quello per i quali i cittadini votavano un importo pari al 60/100 delle somme messe a disposizione. Dal processo partecipativo infatti veniva fuori l'esigenza di un collegamento in sicurezza tra le frazioni e il capoluogo al fine di avere una possibilità di una mobilità alternativa a quella veicolare.

- b. Percorso partecipativo per la redazione del nuovo Regolamento Urbanistico "Disegnare la città" anno 2013;

Nella partecipazione alla redazione del nuovo Regolamento Urbanistico articolata per classe d'età o genere in tutte le sessioni è emerso un giudizio positivo sulle piste ciclabili esistenti. Emergeva però la necessità che queste non svolgessero solo la funzione per il tempo libero ma anche per la mobilità quotidiana. Ad esempio veniva detto "se voglio andare alla Coop o al plesso scolastico di via Caverni come posso fare muovendomi in sicurezza con la bicicletta?". Sinteticamente è emerso che è necessario partire dal mantenimento dell'esistente sul quale strutturare una maglia / una rete superando il concetto delle singole direttrici lungo l'Arno e la Pesa che ha caratterizzato le piste ciclabili fino ad ora realizzate.

- c. "Montelupo su due ruote" Indagine sulla domanda di mobilità ciclabile anno 2014.

In occasione della redazione del Documento d'inquadramento della pianificazione ciclabile è stato elaborato uno specifico questionario da compilare on-line denominato "MONTELUPO SU DUE RUOTE".

Fermo restando che nella documentazione è presente un report specifico di tale questionario e nel campo specifico dell'illustrazione della metodologia e della strutturazione del BICIPLAN sono risultate particolarmente utili le risposte alla domanda "In quale direzione/itinerario si sarebbe interessati ad un ampliamento delle rete ciclabile comunale?".

Le varie opzioni indicate hanno fatto propendere per una strutturazione del BICIPLAN che pur nel "concetto di maglia" individuasse origini / destinazioni ed effetti attesi fortemente articolati.

1.2 Creazione di un gruppo intersettoriale

Facendo seguito ad esperienze già effettuate nel Comune di Montelupo Fiorentino ed in particolare per il Piano di Azione Comunale sulla qualità dell'aria (PAC) anche per l'elaborazione del Documento d'inquadramento della pianificazione ciclabile è stato istituito, all'interno della struttura del Comune, un gruppo intersettoriale costituito da personale dei Servizi Assetto del Territorio, Lavori Pubblici e Servizio di Supporto all'Ente e alla Comunicazione. Risulta fondamentale evidenziare l'importanza della costituzione del gruppo intersettoriale in quanto la collegialità ha permesso di focalizzare le azioni correlandole ad una concreta verifica dei tempi di realizzazione sia dei progetti che degli interventi contestualizzandole con il Piano Triennale delle Opere Pubbliche e quindi dei finanziamenti da richiedere in assenza di impegni di bilancio assunti. Non deve essere inoltre sottovalutata la presenza del Responsabile alla comunicazione in quanto la presenza di una risorsa non tecnica ha rafforzato l'interdisciplinarietà del gruppo. La struttura tecnica pertanto, nelle sue componenti di pianificazione e progettazione delle opere, si è interfacciata con l'area Comunicazione/Rapporto con la cittadinanza e le idee sono state analizzate anche con questo filtro.

L'organizzazione del gruppo intersettoriale ha previsto una serie di riunioni al fine di definire i criteri, le caratteristiche e le conseguenti misure e azioni.

Uno dei risultati più importanti della interdisciplinarietà del gruppo è stata l'elaborazione del questionario "Montelupo su due ruote" dove gli aspetti tecnici sono stati ben miscelati con domande inerenti le specifiche esigenze dei cittadini.

1.3 Attività del gruppo intersettoriale

1.3.1. Analisi dei punti e direttrici del desiderio e dei poli di attrazione sia a carattere sovracomunale che comunale

Avendo come riferimento le elaborazioni relative alla redazione del nuovo Regolamento Urbanistico tese ad individuare i poli di attrazione a cui riferire una gerarchia della viabilità meccanizzata e della mobilità dolce (vedi ulteriori specifiche nel capitolo 2.3) sono stati effettuati una serie di approfondimenti riferiti ai "punti di desiderio" articolati tra quotidiano e tempo libero e agli specifici centri di interesse (vedi legende grafici 1 e 2).

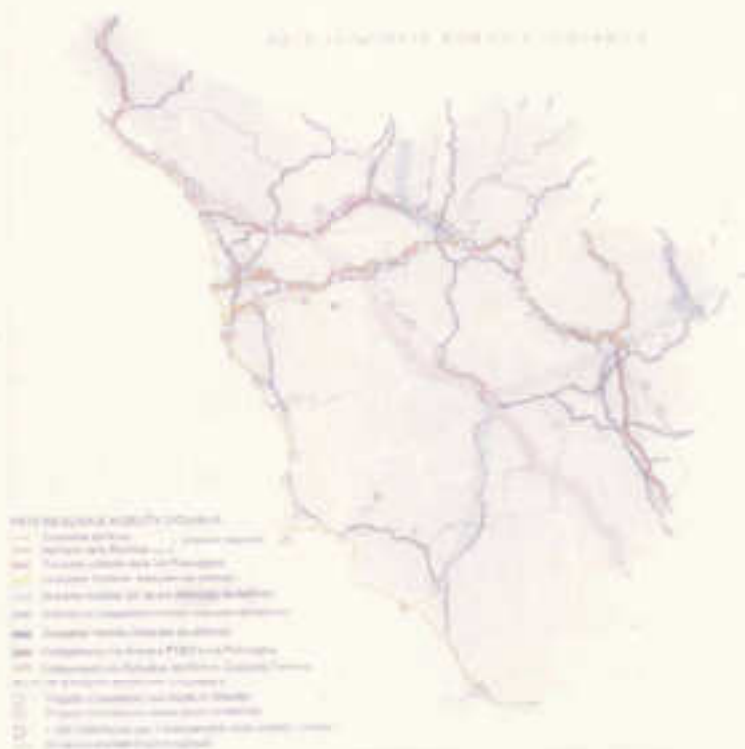
Successivamente all'individuazione dei punti di desiderio e dei centri di interesse sono state individuate le "direttrici-linee di interesse" (vedi in particolare il grafico n. 1).

Tutti i punti di desiderio, dei centri di interesse e le conseguenti direttrici sono state verificate con i dati derivanti dal questionario on-line Montelupo su due ruote ed in particolare non solo con gli itinerari che erano già riportati nel questionario ma anche con quelli individuati alla risposta 9.1 "altro, specificare" (per ulteriori indicazioni vedere la pagina del report relativa alla domanda n. 9).

L'individuazione dei punti di desiderio, dei centri di interesse e le conseguenti direttrici hanno costituito la base di riferimento per la creazione della struttura del BICIPLAN.

Di seguito si riportano i primi "schizzi significativi":

Boo





1.3.2. Mobilità ciclabile quale componente attiva del sistema integrato del trasporto

La mobilità ciclabile non viene individuata come facente parte di uno studio di settore ma all'interno di un'idea di sistema integrato di trasporto che tiene conto e si correla a tutti gli altri mezzi (ferrovia, trasporto pubblico su gomma e veicolare). Non è un'aggiunta, un'opportunità in più ma è una componente fondamentale. Una componente che in qualche caso può essere addirittura più vantaggiosa rispetto agli altri mezzi, in particolare la macchina, per raggiungere determinati poli di interesse. Solo con tale approccio culturale è possibile pensare di realizzare concretamente un BICIPLAN connettendolo fortemente anche all'effetto "salute" inteso sia come movimento che come diminuzione dei valori inquinanti.

Già da diverso tempo a Montelupo Fiorentino la parola "ambiente" è sempre più associata a quella di "salute" (vedi anche le caratteristiche del Piano di Azione Comunale – PAC elaborato negli anni 2007-2010).

Sull'approccio culturale del sistema integrato del trasporto si basano quindi anche gli ingredienti individuati nel grafico 1 ed in particolare le correlazioni con le fermate del trasporto pubblico locale e l'individuazione dei centri di interesse.

All'interno degli obiettivi progettuali del BICIPLAN diventa pertanto fondamentale:

- Favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale alternativo all'uso dei veicoli a motore;
- Rafforzare l'attrattività e riconoscibilità degli itinerari ciclabili (segnaletica, illuminazione, attrezzature e comunicazione mirata);
- Ridurre il rischio di incidentalità e i livelli di inquinamento ambientale acustico.
- Coadiuvare gli interventi tecnici di sviluppo della rete ciclabile con azioni di promozione, comunicazione e formazione per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica con particolare riferimento ai temi della sicurezza.

1.3.3. Articolazione tra funzione del tempo libero e mobilità quotidiana

I dati riferiti al questionario on-line (Montelupo su due ruote) individuano che il 55% del campione si compone di forti utilizzatori della bicicletta che la utilizzano addirittura tutti i giorni o comunque per più volte la settimana, nel 51% dei casi percorrendo tragitti superiori a 5 km per ogni spostamento e nel 20% addirittura a 20 km.

In netta predominanza (62%) la bicicletta viene utilizzata nel tempo libero e l'80% dei rispondenti conosce ed utilizza le piste comunali esistenti e il 65% ne è abbastanza o molto soddisfatto.

Le risposte alla domanda n. 9, circa l'interessamento ad un ampliamento della rete ciclabile comunale e se si in quale direzione, hanno rafforzato quanto emerso nei processi partecipativi effettuati negli ultimi tempi ed in particolare quelli relativi alla revisione del Regolamento Urbanistico.

Le richieste di itinerario infatti sono relative a spostamenti verso i centri di interesse quotidiani e pertanto ad un uso della bicicletta per mobilità quotidiana con itinerari privilegiati, le direzioni che da Fibbiana portano al centro e quello dalla zona industriale verso il centro e subito dopo la richiesta di collegamento con la frazione di Samminiatello.

Da quanto emerso è nata l'esigenza nel BICIPLAN di denominare ciascuna delle piste ciclabili individuate con una dizione che la caratterizzasse nell'origine/destinazione ed in ciascuna scheda individuare gli effetti attesi e se questi riguardavano più propriamente un uso per il tempo libero o per mobilità quotidiana.

1.3.4. Partire dall'esistente

Lo slogan "partire dall'esistente" è un elemento fondamentale che sin dall'inizio il gruppo di lavoro intersettoriale si è dato. I motivi sono molteplici ed alcuni di questi saranno ulteriormente esplicitati al punto 3 "Ricognizione delle piste ciclabili esistenti" del presente documento.

In sintesi il motivo dello slogan deriva:

- Il tema piste ciclabili è "questione giovane" nel Comune di Montelupo Fiorentino e risale a poco più di 15 anni;
- È un dato assai significativo che in questo intervallo di tempo si siano realizzate piste ciclabili utilizzabili per oltre 13 Km. A tale lunghezza è da aggiungere i quasi 6 Km della pista ciclabile che dalla stazione ferroviaria arriva a Camaioni realizzati dalla Provincia di Firenze per i quali manca ancora lo strato di finitura.
- La prevalenza delle piste ciclabili esistenti, compresa anche quella fino a Camaioni, si sviluppano in "territorio aperto" e quindi hanno un carattere extra urbano e sono realizzate in prossimità dei fiumi e per tali caratteristiche richiedono importanti e ravvicinati interventi di manutenzione.

I dati derivanti dal questionario evidenziano che la realizzazione delle piste sta creando un approccio culturale significativo all'uso di tale mobilità ma si è consapevoli che qualora non si intervenisse tempestivamente nel momento che tratti delle piste hanno necessità di manutenzione si rischierebbe di creare elementi di discontinuità che vanificherebbero l'uso complessivo e lo sforzo economico ma anche culturale per un loro ampliamento.

A parte gli interventi di manutenzione non è da sottovalutare la necessità di rafforzare l'attrattiva e la riconoscibilità degli itinerari ciclabili tramite interventi di segnaletica, di illuminazione e di attrezzature.

1.3.5. Dalla metodologia consequenziale a quella contestuale

Ciò che si sta sperimentando a Montelupo Fiorentino, di cui il BICIPLAN è un altro significativo esempio (dopo la realizzazione della scuola del Parco e dell'attrezzatura che inserisce in unica sede il Musco, l'archivio e la biblioteca- MMAB), è il **progressivo abbandono di una convenzionale metodologia "consequenziale"**- fondata sul principio di sancire "prima" il disegno coerente e omnicomprensivo del Piano Generale e solo "dopo" procedere alla definizione dei progetti - **sostituendola con una più dialettica visione "contestuale"**. Infatti la standardizzata teoria del processo decisionale articolata in due tempi fornisce, nella prevalenza dei casi, un carattere astratto e atemporale al Piano generale che resta sospeso nella virtuale enunciazione dei puri intenti in quanto privo di definite risorse finanziarie e di crono programmi esecutivi.

La contestualità tra piano e progetto offre invece il vantaggio di poter valutare l'attendibilità di un disegno urbanistico dal grado di comprovata fattibilità delle previsioni da attuare in base a risorse preventivate in tempi di breve o di media durata.

La civiltà in sempre più rapida metamorfosi induce, infine, a preferire la concretezza delle "buone pratiche" all'intangibilità delle "buone intenzioni" proiettate in prospettive a lungo termine.

Quanto detto non deve tuttavia indurre all'equivoco che si voglia ritenere irrilevante o superflua la definizione di una condivisa strategia urbanistica d'insieme, relegando lo sviluppo allo spontaneismo della diretta costruzione di isolate attrezzature. Al contrario invece, **il metodo della progettazione urbana - proteso verso l'attuazione**-introduce un livello di controllo della crescita e della modificazione della strutturazione urbana ancor più rigorosamente definito.

Riportate le considerazioni sopra evidenziate al tema specifico della pianificazione ciclabile si ritiene che la metodologia contestuale di pianificazione e progettazione sia ancora più rispondente in riferimento:

- Alla problematica della questione legata all'acquisizione di aree e all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio che pone, come centrale, l'importanza dell'esatta ubicazione che si può avere esclusivamente con la progettazione del tracciato;
- Le normative e le istruzioni tecniche sulla progettazione delle piste ciclabili sono in continua evoluzione (vedi le recenti istruzioni tecniche per la progettazione della reti ciclabili del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2014). Solo con tale contestualità è possibile tenere sempre aggiornato il Documento d'inquadramento della pianificazione ciclabile.

Al capitolo 5.3 "Grado di flessibilità del BICIPLAN" del presente documento e al capitolo 6 "Dal documento d'inquadramento all'operatività" sono esplicitate prime strategie sperimentali legate ai concetti di contestualità tra pianificazione e progettazione degli interventi connesse a quanto sopra indicato.

1.3.6. Verifica dei tracciati e delle soluzioni tramite sopralluoghi e cartografie e foto aeree a scala di forte dettaglio e tramite il criterio del non consumo di suolo

L'attività del gruppo di lavoro intersettoriale, ed in particolare della componente tecnica inerenti i Servizi Assetto del Territorio e Lavori Pubblici, si è svolta prevalentemente in maniera collegiale al fine di verificare tracciati e soluzioni. Per tali verifiche, oltre ai sopralluoghi, ci si è dotati di cartografie, foto aeree a scala di forte dettaglio e portali informatici quali Google Maps e la sua applicazione Google *Street View*. Nel percorrere metro dopo metro i vari tracciati un criterio guida è stato quello di non prefigurare "nuovo consumo di suolo" e pertanto, rispetto a un tratto ex novo, si è preferito effettuare un adeguamento della viabilità esistente tale da compenetrare l'uso veicolare a quello ciclabile. Il criterio di non prefigurare nuovo consumo di suolo è stato anche alla base di individuare anche differenziate tipologie di piste ciclabili al posto di quella, certamente più risolutiva ma impattante soprattutto in termini di uso di suolo, della "pista ciclabile in sede propria".

2. Gli strumenti della pianificazione urbanistica e degli atti di governo del territorio del Comune di Montelupo Fiorentino sul tema “rete delle piste ciclabili”

2.1. Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico

Il Piano Strutturale del Comune di Montelupo Fiorentino è del 1997 ed il Regolamento Urbanistico è del 1998 con variante generale del 2001 e variante normativa del 2006.

Nel Piano Strutturale, come anche nel Regolamento Urbanistico originario, non sono ubicati specifici percorsi di piste ciclabili. Sia nel Piano Strutturale che nel Regolamento Urbanistico, che è stato elaborato l'anno successivo, in particolare nelle aree di territorio aperto lungo l'Arno e la Pesa si specifica la previsione, però non localizzata, di piste ciclabili.

Nel sistema urbano si individua l'opportunità di realizzazione di piste ciclabili in alternativa all'uso veicolare.

La localizzazione delle piste ciclabili lungo l'Arno e la Pesa sono riferite a specifiche varianti urbanistiche per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e sono dell'anno 2007.

Del 2008 è invece l'ulteriore variante per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per il percorso pedociclabile realizzato dalla Provincia di Firenze per il tratto Camaioni/Stazione Ferroviaria di Montelupo Fiorentino.

Gli altri segmenti di piste ciclabili presenti su viale Cento Fiori, in zona industriale, sono connesse agli interventi inerenti la realizzazione delle opere di urbanizzazione.

2.2. Piano di Azione Comunale (PAC)

Il PAC costituisce l'adempimento di competenza comunale relativo all'accordo che la Regione Toscana ha effettuato con ANCI, URPT, le 10 Provincie e 30 Comuni, firmato il 10 maggio 2007.

Tale accordo di programma contiene le Linee di Indirizzo della strategia congiunta e condivisa per il contenimento dei livelli di concentrazione del Pm10.

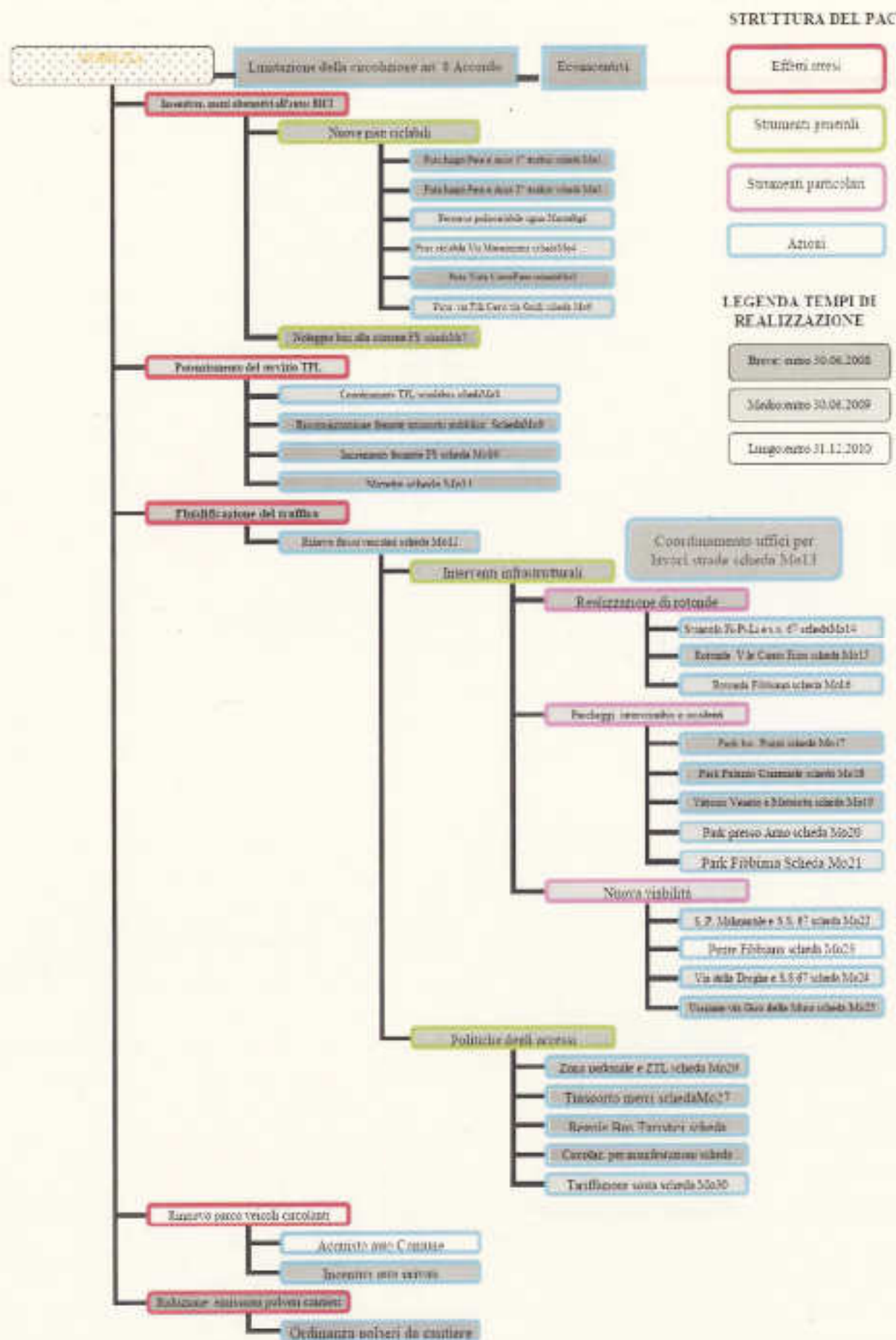
Uno specifico aspetto del PAC riguarda la mobilità e si articola in effetti attesi, strumenti generali, strumenti particolari ed azioni.

Relativamente alla questione ciclabile questa è vista produrre un effetto atteso nell'incentivare mezzi alternativi all'auto prefigurando un noleggio bici alla stazione ed una serie di nuove piste ciclabili lungo l'Arno e la Pesa, il percorso pedociclabile Signa Montelupo, la pista ciclabile lungo via Maremmana, su viale Cento Fiori e su Via Fratelli Cervi.

Nel PAC, all'interno dell'effetto atteso fluidificazione del traffico, con strumenti generali indicati in interventi infrastrutturali e politiche degli accessi, si prefiguravano inoltre realizzazione di rotonde, parcheggi interscambio residenti e nuove viabilità.

Si prefigurava poi inoltre il potenziamento del Servizio TPL.

Si riporta l'estratto della strutturazione del PAC inerente la mobilità ciclabile:



2.3. Regolamento Urbanistico in elaborazione

Alla fine del 2012 è iniziata la revisione nel Regolamento Urbanistico.

Di seguito si riportano per punti gli aspetti più significativi che si relazionano alle strategie sulla mobilità connesse all'identità urbana e del territorio aperto del Comune di Montelupo Fiorentino:

- a. Individuazione di 25 trame urbane, che costituiscono i poli per concludere la riqualificazione urbana iniziata con il primo Regolamento Urbanistico;
- b. Una nuova perimetrazione del sistema urbano da cui fuoriescono in tutte le direzioni l'individuazione di un verde di connettività nel quale progressivamente diminuisce il ruolo urbano e si accresce quello relativo al territorio aperto (un nuovo concetto rispetto a quello delle aree di frangia);
- c. Individuazione di una forte connessione tra le varie trame urbane e col territorio urbanizzato e soddisfacimento dell'accessibilità tramite mobilità dolce;
- d. Una individuazione di gerarchia della viabilità meccanizzata;
- e. Una individuazione della rete della mobilità dolce;
- f. La stazione ferroviaria e le aree ad essa connesse e il parcheggio scambiatore sono individuate quale nuovo cardine della permeabilità urbana.

Gli aspetti di cui ai punti d. ed e. sono connessi ad una tipologia di poli di attrazione individuati sul territorio.

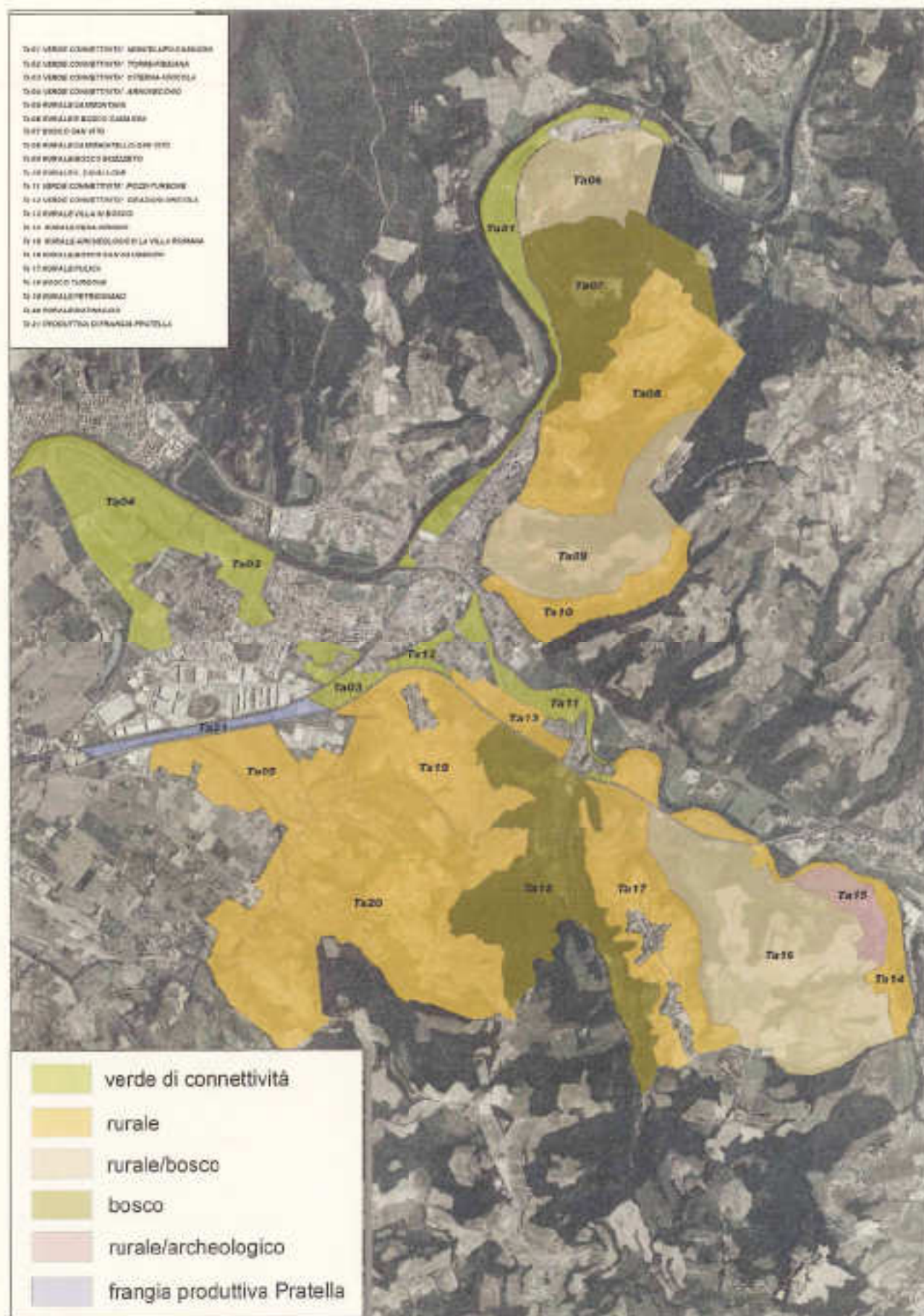
L'individuazione della rete della mobilità dolce connette fra di loro tutte le 25 trame urbane di cui al punto a. e connette fra di loro i poli di attrazione. Inoltre si inserisce profondamente nelle aree a verde di connettività individuato al punto b.

Rispetto alle elaborazioni per il nuovo Regolamento Urbanistico il documento d'inquadramento della pianificazione ciclabile consente di effettuare ulteriori perfezionamenti tesi ad eliminare le criticità degli schemi elaborati che si possono sintetizzare in:

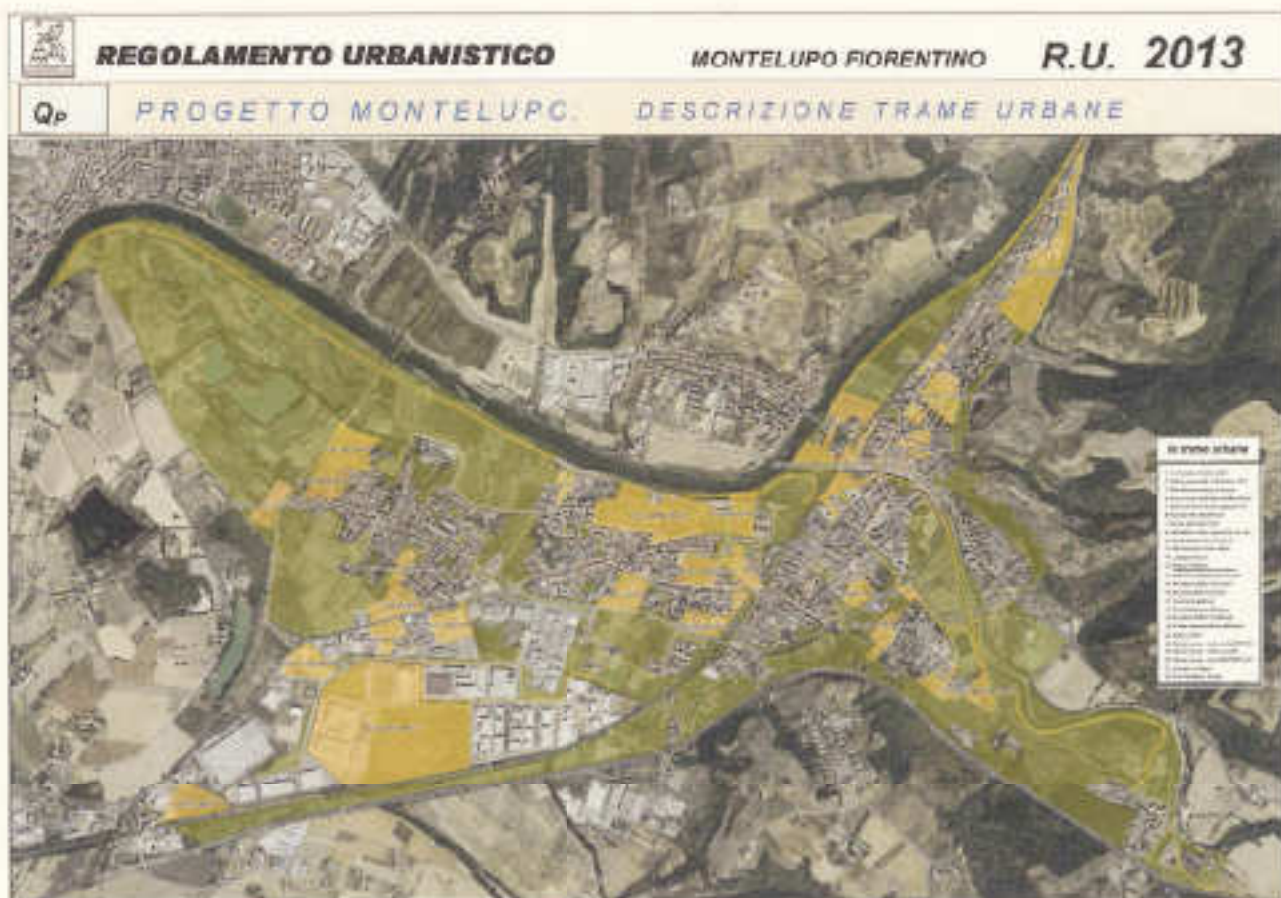
- Non prefigurazione di una differenziazione di tipologia di pista ciclabile codificata ad esempio, in:
 - In sede propria
 - Su sede stradale separata da striscia
 - Su sede stradale separata da barriera
 - Su marciapiede riservato
 - Su marciapiede condiviso con pedoni
 - Su sede stradale
- Individua una serie di percorsi, probabilmente esuberanti, senza una precisazione di un'orditura principale rispetto ad eventuali rami secondari di raccordo.
- Non ipotizza il soddisfacimento dei punti di desiderio tramite situazioni di zone a "30 all'ora" o di giungere a soddisfare l'obiettivo del tragitto con percorsi di distanza dallo stesso pari ad esempio a 200 mt.

Di seguito si riportano una serie di estratti cartografici inerenti le elaborazioni della revisione del Regolamento Urbanistico

Planimetria territorio aperto



Planimetria trame urbane

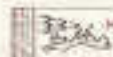


Planimetria sistema del verde e della mobilità dolce

REGOLAMENTO URBANISTICO

MONTELUPO FIORENTINO

R.U. 2013



SISTEMA DEL VERDE E DELLA MOBILITA' DOLCE

Op



Planimetria viabilità meccanizzata e poli di attrazione



REGOLAMENTO URBANISTICO MONTELUPO FIORENTINO **R.U. 2013**

QP

PROGETTO MONTELUPO: VIABILITA' MECCANIZZATA



Planimetria viabilità pedociclabile e poli di attrazione



REGOLAMENTO URBANISTICO

MONTELUPO FIORENTINO

R.U. 2013

Q_p

PROGETTO MONTELUPO:

VIABILITA' PEDOCICLABILE
POLI DI ATTRAZIONE



2.4. Altri strumenti

Nell'anno 2013 il gruppo intersettoriale ed in particolare i Servizi Assetto del Territorio e Lavori Pubblici, hanno redatto il Piano di Eliminazione Barriere Architettoniche (PEBA) con il Programma Comunale di intervento 2013/2015.

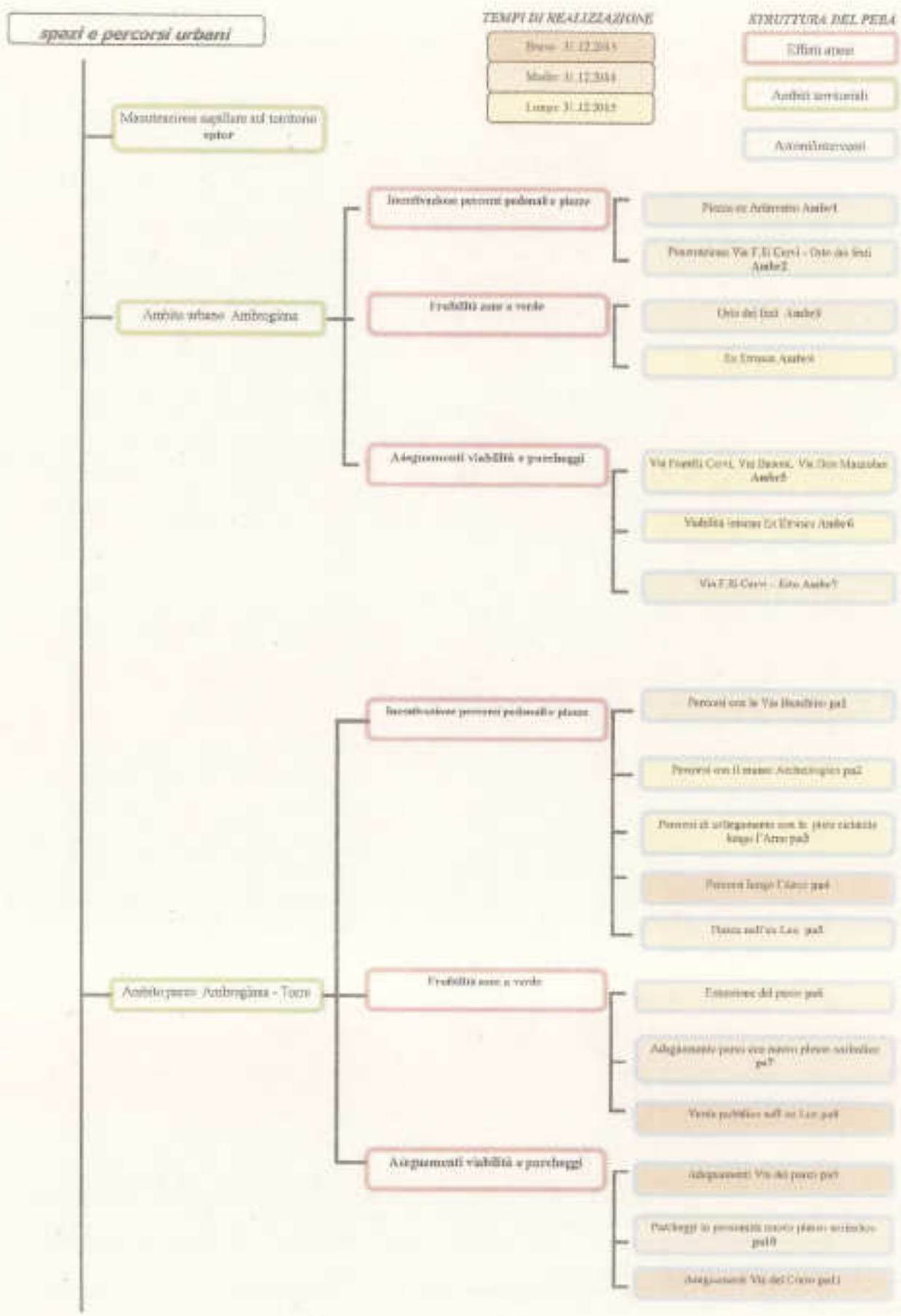
Tale strumento, pur non essendo specificatamente connesso al BICIPLAN, affronta sotto un'altra ottica il problema dell'"accessibilità". I temi affrontati sono quelli degli spazi e percorsi urbani e degli immobili pubblici.

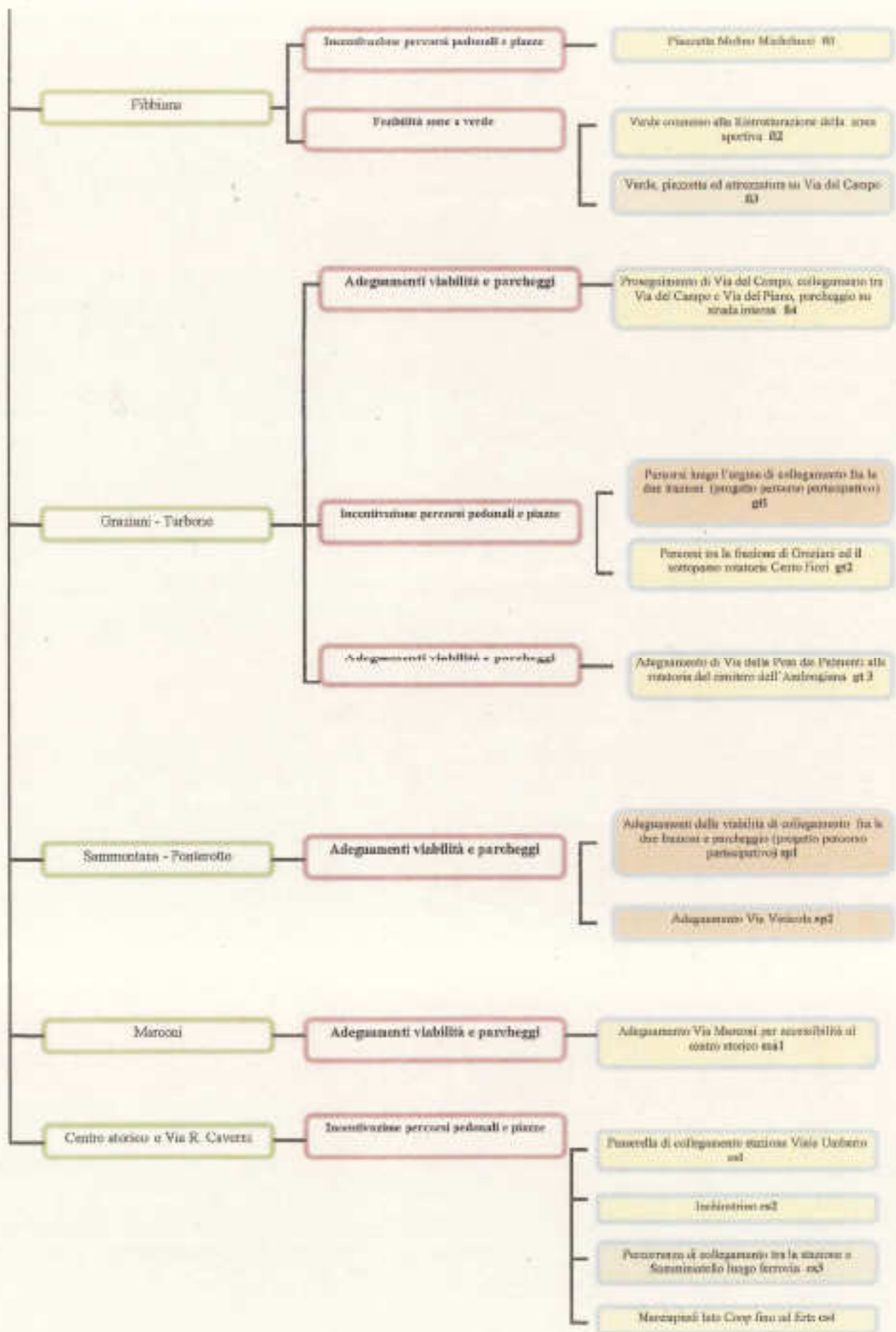
In particolare per specifici ambiti vengono affrontati, quali effetti attesi, l'incentivazione dei percorsi pedonali e piazze, della fruibilità delle zone a verde e degli adeguamenti della viabilità e dei parcheggi.

In riferimento agli immobili affronta la manutenzione capillare sul territorio, l'adeguamento delle strutture cimiteriali, delle strutture sportive e delle strutture culturali.

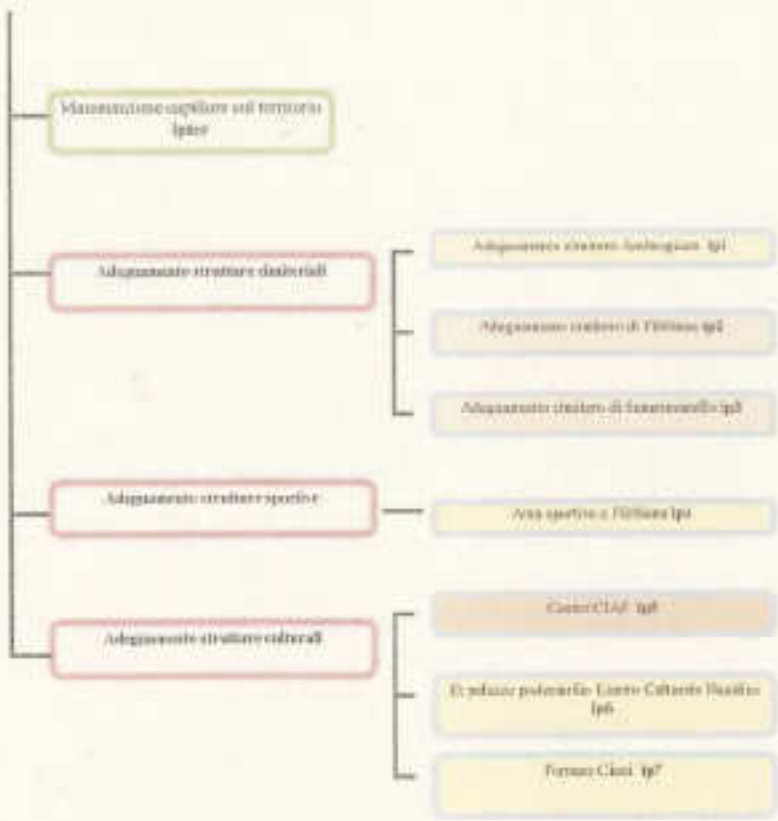
E' facilmente comprensibile come il tema dell'accessibilità teso ad effettuare interventi strutturali nell'ambito circostante all'intervento affinché non esista per nessuno una qualsivoglia barriera architettonica costituisce tema fortemente connesso a quello della pianificazione ciclabile.

Si riporta un estratto del PEBA:





immobili pubblici



ATTIVITÀ DEL PCM

- Item area
- Area area
- Area area

3. Ricognizione della rete di mobilità ciclabile esistente

Sin dalle prime verifiche effettuate dal gruppo di lavoro intersettoriale è emerso con chiarezza che un obiettivo fondamentale è il mantenimento delle ciclo piste esistenti. La lunghezza di queste è già quantitativamente importante (oltre 13 Km) ed assolvono anche ad un ruolo regionale (ciclopista dell'Arno e della Pesa). Pur essendo di realizzazione abbastanza recente (mediamente circa 10-15 anni), la loro ubicazioni in prossimità dei corsi d'acqua e prevalentemente in territorio aperto portano a notevoli problematiche inerenti il loro mantenimento. Il gruppo intersettoriale, pertanto, ha individuato quale strategia per il mantenimento della rete ciclabile esistente la necessità dell'elaborazione di un censimento delle varie tipologie di pista ciclabile (in semipenetrazione, in strada ad uso promiscuo, strada podereale priva di pavimentazione...etc.) e la creazione di specifiche schede che dettagliano gli interventi necessari, i tratti interessati, i costi e note sulle criticità che incidono sulla funzionalità ed indicazioni progettuali.

La rete della mobilità ciclabile esistente è individuata in un apposito grafico del BICIPLAN e sinteticamente evidenzia le seguenti questioni:

- La rete esistente riguarda prevalentemente la funzione tempo libero, svolgendosi lungo il Fiume Arno ed il Torrente Pesa.
- La Ciclopista dell'Arno di lunghezza di oltre 10 Km presenta le seguenti criticità:
 - Nel tratto stazione ferroviaria- Camaioni a nord, su realizzazione della provincia manca ancora del tappetino di finitura che costituisce pertanto una priorità assoluta;
 - La ciclopista è in pratica costituita da due segmenti, uno a valle e uno a monte del Torrente Pesa, e presenta una discontinuità nel fulcro attraversamento Torrente Pesa e zona stazione. Tale discontinuità interrompe l'importante percorso regionale sull'Arno e non consente al momento di far divenire la stazione ferroviaria ed il parcheggio scambiatore quale elemento cardine per il potenziamento del ruolo ciclabile.
 - Il nodo della stazione è un tema fondamentale da affrontare in quanto la sua attuale discontinuità con le piste ciclabili esistenti limita fortemente la sua potenzialità. È emblematico che la Piazza Cavallotti sia piena di biciclette mentre, invece, il parcheggio scambiatore recentemente realizzato nella parte a nord della stazione stessa non sia assolutamente utilizzato per parcheggio bici e quindi interscambio macchina bici e treno bici
 - La ciclopista sul Pesa di collegamento con il Chianti di oltre 7 km ha forti problematiche del mantenimento dell'esistente mentre meno accentuata è la problematica di connessione con la ciclopista dell'Arno in quanto è esistente un circuito ciclabile del centro storico che nel caso in questione ha prefigurato un collegamento in piazza VIII Marzo e lungo l'attuale passerella pedonale.
 - La ciclopista del centro si svolge prevalentemente in zona pedonale e le sue problematiche principali sono quelle relative alla segnaletica ed in qualche caso di visibilità degli incroci pedonali.
 - Nella parte a nord del centro storico è da individuare una zona a 30 all'ora su via Gramsci che si unisca alla zona già presente a 30 all'ora a Samminiatello.

- Nel viale Cento fiori vi è un inizio di un importante ciclopista che nel BICIPLAN viene fortemente ampliata con ruolo di connessione con le principali attrezzature urbane e con la zona dello sport presso il palazzetto comunale.
- Nella zona del Polo produttivo della Pratella (realità di oltre 100 ettari) è presente una ciclopista realizzata insieme alle opere di urbanizzazione di tale area di notevole estensione (oltre 3 km) però scarsamente utilizzata in quanto non connessa ad altre piste ciclabili.

Dal quadro sinteticamente sopra evidenziato, emergano quindi alcuni degli ingredienti fondamentali che costituiscono l'identità essenziale del BICIPLAN:

- Le esistenti piste ciclabili hanno un'estensione importante, sono ubicate in posizioni assolutamente cruciali e pertanto fondamentali sono le azioni di mantenimento dell'esistente in virtù anche delle caratteristiche delle zone da esse attraversate (prevalentemente aree di territorio aperto).
- Assolvono ad una funzione per il tempo libero, ma adeguatamente integrate e con una trama che capillarmente si inserisca nell'ambito urbano hanno tutte le potenzialità per svolgere anche la funzione di mobilità quotidiana;
- Relativamente alla mobilità quotidiana per raggiungere le varie attrezzature urbane già nelle piste ciclabili esistenti vi sono le basi per poter essere alternativi ai veicoli (vedi viale Cento Fiori). È possibile anche assolvere agli spostamenti casa lavoro se saranno effettuati necessari collegamenti della pista ciclabile all'interno dell'area delle Pratella.

4. BICIPLAN: Strategie per il mantenimento, l'ampliamento, miglioramento e "messa a rete" delle piste ciclabili

4.1. Strategie a carattere generale

4.1.1 Mantenimento dell'esistente

Relativamente al mantenimento dell'esistente il BICIPLAN individua, per ogni singola ciclopista, gli interventi necessari (quali ad esempio ripavimentazione, regimazione delle acque, ma anche segnaletica, illuminazione ed attrezzature) rimandando all'operatività la compilazione di singole schede che dettagliano i tratti nei quali tali interventi sono necessari.

All'interno dell'elaborazione del BICIPLAN il gruppo di lavoro ha predisposto anche la scheda tipo per la manutenzione straordinaria delle varie piste di seguito riportata:

Comune di Montelupo Fiorentino Servizio Lavori Pubblici Ufficio Progettazioni		
Progetto:	14-047	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E PRIMI INTERVENTI DI ESTENSIONE E MESSA A RETE DELLE PISTE CICLABILI ESISTENTI
SCHEDA CENSIMENTO INTERVENTI		N°
Denominazione Tracciato: _____ Riferimento Tratto: _____ <small>La denominazione e il riferimento al tracciato deve corrispondere a quanto riportato sugli elaborati di Pianificazione</small>		
<div style="border: 1px solid black; height: 80px; width: 100%;"></div> <p style="text-align: center;"><small>Spazio riservato all'ubicazione dello stato attuale</small></p>		
DESCRIZIONE SOMMARIA STATO ATTUALE:		
DESCRIZIONE SOMMARIA INTERVENTI IN PROGETTO:		
TIPOLOGIA INTERVENTO <small>Selezionare una denominazione e il riferimento al tracciato e indicare con una crocetta</small>		
<input type="checkbox"/> Manutenzione <input type="checkbox"/> Adeguamento <input type="checkbox"/> Completamento Tratto <input type="checkbox"/> Estensione Tratto <input type="checkbox"/> Nuovo Tratto <input type="checkbox"/> Altro		
SOMMA SINTETICA DEL COSTO:		
Note e Indicazioni Progettuali:		

4.1.2 Articolazione della rete tra la funzione tempo libero e quella relativa alla mobilità quotidiana.

Un primo aspetto emerso dalle fasi precedenti è l'opportunità di articolare la rete delle piste ciclabili per "funzione". Nello specifico tra quella avente come scopo preminente il tempo libero da quella per la mobilità ciclabile urbana.

Relativamente alla mobilità ciclabile urbana è stato ritenuto necessario effettuare un'ulteriore articolazione avente per oggetto l'origine e la destinazione ed una specifica inerente i poli di attrazione che venivano serviti.

Nella strutturazione del BICIPLAN vengono pertanto individuate 17 percorsi pedociclabili e per ciascuno di essi effettuato una scheda specifica e un organigramma che tende ad esplicitare gli interventi necessari per la manutenzione dell'esistente e se e in quale misura sia interessate "zone 30" e quali siano i nuovi tratti da realizzare.

Il quadro complessivo che ne esce è che Montelupo può presentare una specifica peculiarità in cui possono sussistere forti correlazioni fra le due differenti reti.

L'articolazione in più percorsi pedociclabili consente di affrontare la questione specifica che riguarda l'uso della bicicletta e cioè che deve essere trovato un sistema che renda veramente credibile l'uso della stessa in un percorso a lei adatto senza "forzare" il ciclista verso percorsi più lunghi e meno diretti verso i poli di attrazione che in pratica portano a non rispettare l'uso appropriato delle viabilità.

4.1.3 La stazione ferroviaria quale cardine per la domanda di trasporto integrato

All'interno delle prime analisi effettuate dal gruppo intersettoriale è risultato opportuno richiedere alla Regione Toscana (D.G. Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale) i dati sul flusso passeggeri della stazione ferroviaria di Montelupo Fiorentino. I dati sono riportati al punto 4.1 del report Montelupo su due ruote (vedi allegato A). Anche dai dati emerge come la stazione ferroviaria del Comune di Montelupo Fiorentino sia un nodo strategico per il territorio comunale e sovracomunale. Passano da Montelupo Fiorentino ben 80 treni al giorno nei giorni feriali (73 il sabato e 44 la domenica) con una media di circa 1.200 passeggeri al giorno (saliti e discesi).

La stazione di Montelupo Fiorentino si colloca quindi al 35° posto rispetto a tutte le stazioni regionali per numero di persone salite e al 23° posto per numero di treni.

Venendo ad una visione pianificatoria la stazione ferroviaria ed il recente parcheggio scambiatore hanno la potenzialità di accrescere ulteriormente il ruolo di cardine di un sistema integrato della mobilità dove la bicicletta, almeno per il territorio del Comune di Montelupo Fiorentino, possa diventare un "attore principale". In riferimento all'attuale constatazione che i parcheggi bici nel parcheggio scambiatore non siano utilizzati, diversamente da quelli in piazza Cavallotti un approfondimento di tale questione ha portato al fatto che esiste certamente una problematica inerente il furto o il danneggiamento della bicicletta più facile in un luogo più distante dall'area urbana, ma esistono ormai accorgimenti per superare tali inconvenienti.

Risulta invece compito del BICIPLAN comunale prefigurare interventi che consentano le connessioni tra le piste ciclabili.

Un primo intervento fondamentale è certamente il completamento del tappetino di finitura della pista ciclabile lungo l'Arno fino a Camaioni che consentirebbe l'utilizzo di tale pista come alternativa all'uso della S.S. 67 per il collegamento della frazione con il capoluogo comunale.

Un ulteriore intervento riguarda prevalentemente il Comune di Capraia e Limite in quanto la previsione del completamento della pista ciclabile di Limite con una parte che attraversasse l'ambito urbano di Capraia e che prefigurasse un attraversamento del ponte esistente su via Don Minzoni consentirebbe un forte potenziamento del ruolo di interscambio bici ferrovia.

Un ulteriore intervento riguarderebbe la realizzazione di nuovi tratti di pista ciclabile di connessione del parcheggio scambiatore con le ciclopiste con funzione urbana e del tempo libero tramite interventi nell'ambito "della puntazza" alla confluenza Pesa Arno, su via Roma e sul Ponte che collega Piazza della Vittoria con il Viale Umberto I. Con questo intervento il rapporto tra la ferrovia e le piste ciclabili sarebbe veramente "integrato" e valorizzerebbe ancor di più il parco urbano dell'Ambrogiana e l'accessibilità alla nuova funzione strategica da individuare nella Villa Medicea.

4.1.4 Il ruolo fondamentale della "dorsale urbana" Via Caverni - Via Fratelli Cervi e Fibiiana (ciclopista urbana n. 1)

Pur essendo evidente il concetto di maglia del BICIPLAN deve essere evidenziato il ruolo strategico svolto dalla dorsale individuata come ciclopista urbana n. 1.

La realizzazione di tale ciclopista effettuata con "tipologia di pista ciclabile" differenti a seconda delle caratteristiche urbane che attraversa, costituisce la spina dorsale di rapporto tra il Capoluogo e il popolato centro di Fibiiana e della zona industriale. Da questa, articolata dal BICIPLAN anche per tratti di maggiore priorità, dipartono tutto un sistema di piste ciclabili che riconnettano alle altre parti dell'area urbana e produttiva e alle piste ciclabili lungo l'Arno e la Pesa.

4.1.5 Il ruolo delle ciclopiste di connessione casa-lavoro

Costituisce elemento fondamentale del BICIPLAN la ciclopista ubicata nel polo produttivo della Pratella ed in particolare i "tiranti" che da questa dipartano per connettersi alle aree urbane al fine di consentire di dare un ruolo significativo alla pista esistente lungo via del Lavoro.

La cosiddetta "dorsale del Lavoro" (ciclopista delle Pratella) con i suoi "tiranti" che la connettono a nord con la ciclo pista urbana n 1 e a sud con la ciclopista lungo via Maremmana consentirebbero di superare "le barriere infrastrutturali" costituite a nord dalla SS.67 e a sud dalla linea ferroviaria e dalla FI-PI-LI.

Importanti altre connessioni della dorsale del lavoro sono con la ciclopista delle due rive e con la denominata ciclopista ovest che consentirebbe la correlazione con

l'importante intervento della "Piazza bottega" presso lo svincolo di Empoli est e con l'abitato di Ponte Rotto.

4.1.6 Il ruolo di alcune ciclopiste connesse a funzioni specifiche quali le attrezzature scolastiche e sportive e di fruizione del parco urbano.

Nel BICIPLAN sono individuate alcune ciclopiste connesse a specifiche funzioni. Una di queste è la ciclopista del Parco che consente una adeguata fruizione del parco urbano dell'Ambrogiana, delle nuove strutture scolastiche e culturali in esso presenti; un'altra è la ciclopista dello sport e delle attrezzature cittadino che consente l'adeguata fruizione del palazzotto dello sport e delle attrezzature pubbliche del Viale Cento Fiori. Ancora con funzioni di fruizione delle attrezzature sportive è individuabile il tratto di nuova pista ciclabile che costeggia le attrezzature sportive da potenziare a Fibbiana.

4.1.7 Il ruolo di presidio ambientale e di sicurezza negli ambiti limitrofi alla linea ferroviaria

Il BICIPLAN prevede che una serie di tratti di piste ciclabili siano ubicate nelle adiacenze della linea ferroviaria.

Le aree nelle adiacenze della linea ferroviaria costituiscono una problematica acuta presente negli ambiti urbani in quanto fonte di degrado e di pericolo, in particolare per fenomeni di incendi derivati dalla scarsa manutenzione delle sponde ferroviarie.

Il prevedere piste ciclabili in tali adiacenze consente di creare un presidio di presenza che oltre a risolvere una serie di connessioni (vedi in particolare a Citerna, Samminiatello e nella frangia tra FI-PI-LI e linea ferroviaria a sud) consente concretamente di effettuare una sorveglianza del territorio e di incolumità agli edifici e alle aree urbane limitrofe.

4.1.8 Dalle singole direttrici all' "effetto rete" tramite l'uso differenziato di tutta la gamma delle tipologie di pista ciclabile

La scelta effettuata dal gruppo di privilegiare il rispetto delle origini/destinazioni individuate e il raggiungimento dei poli di interesse/punti di desiderio e che ciò fosse prioritario rispetto alla tipologia di pista ciclabile ha conseguentemente comportato che nella stessa pista ciclabile si ipotizzasse di cambiare la sua tipologia (in sede propria, su sede stradale separata da striscia, separata da barriera, su marciapiede riservato, su marciapiede condiviso con pedoni, su rete stradale, zona 30).

Il cambiamento di tipologia di pista ciclabile si è verificato, poi, indispensabile via via che ci si confrontava con la specifica situazione delle caratteristiche urbane attraversate e nel presupposto di limitare l'uso di suolo (rispetto ad un nuovo tracciato in sede propria l'adeguamento di una viabilità esistente comporta nella prevalenza una limitazione dell'uso del suolo).

L'adeguamento della viabilità esistente, inoltre, risulta coerente con un altro principio che il pensare la bicicletta quale componente fondamentale della mobilità deve comportare di incidere su scelte sulla viabilità in quanto la pista ciclabile non è in aggiunta ma componente per aver un sistema integrato di trasporto.

L'aver privilegiato il raggiungimento dei punti di desiderio, eventualmente a discapito di una piena funzionalità di tipologia di pista ciclabile (quella in sede propria), consente inoltre di prefigurare la concreta possibilità di giungere ad una quantità di piste ciclabili di oltre il doppio di quelle attualmente esistenti.

4.2. Interventi di estensione delle piste ciclabili

Nei vari sotto articoli verranno analizzate singolarmente le piste ciclabili individuate dal BICIPLAN tramite schede analitiche specifiche. La lettura delle schede renderà facilmente comprensibile che gli approfondimenti effettuati non sono fini a se stessi ma nella previsione di una "messa a rete tra i vari percorsi".

A tale scopo sono analizzati nelle schede gli effetti attesi e la correlazione con le altre piste.

In riferimento all'elaborato grafico in scala 1:10.000 denominato "struttura del BICIPLAN/denominazione tracciati" sono state elaborate schede relative ad ogni singola ciclopista che concorre alla costituzione della maglia ciclabile individuata dal BICIPLAN.

Nelle schede la ciclopista è descritta secondo le seguenti voci:

- **Priorità:** rispetto a tre livelli (elevata, media, bassa) viene indicata la priorità di realizzazione. Nell'organigramma della strutturazione degli interventi, di cui al capitolo 5.2, sono differenziate le priorità per singoli tratti
- **Origine/destinazione; effetti attesi; lunghezza:** viene sinteticamente descritto il tracciato, il ruolo e gli effetti attesi gli elementi progettuali più importanti e la lunghezza del tracciato previsto
- **Funzione:** viene descritta la funzione che assolve specificando nel caso di più funzioni quella prevalente
- **Tipologia d'intervento:** viene sinteticamente descritto se si tratta di intervento sull'esistente, nuovi tratti o se riguardano zone a 30 all'ora già esistente o da prevedere. Nell'organigramma della strutturazione degli interventi è effettuata una specifica per ogni singolo tratto d'intervento
- **Tipologia di pista ciclabile:** vengono specificate le varie tipologie di pista ciclabile individuate lungo il tracciato con specifica di quelle risolte con "zona 30"
- **Centri d'interesse serviti:** sono descritte le attività, poli di attrazione serviti
- **Correlazione con le altre piste:** sono individuate tutte le altre piste previste dal BICIPLAN che sono correlate a quella descritta dalla scheda.

In ogni singola scheda è riportato un estratto della planimetria che consente l'individuazione della pista descritta.

INDICE SCHEDE ANALITICHE

Ciclopista dell'Arno (scheda 1)

Ciclopista della Pesa (scheda 2)

Ciclopista delle due rive (scheda 3)

Ciclopista delle Pratella (PIP) (scheda 4)

Ciclopista urbana n. 1 (scheda 5)

Ciclopista urbana n. 2 (scheda 6)

Ciclopista urbana n. 3 (scheda 7)

Ciclopista urbana n. 4 (scheda 8)

Ciclopista urbana n. 5 (scheda 9)

Percorsi ciclabili del Parco (scheda 10)

Ciclopista di Limite (scheda 11)

Ciclopista del Centro (scheda 12)

Ciclopista dello sport e delle attrezzature cittadine (scheda 13)

Ciclopista nord (scheda 14)

Ciclopista ovest (scheda 15)

Ciclopista sud porzione (scheda 16)

Ciclopista Fibbiana/strada mercato/Polo Pratella (scheda 17)

Comune di Montelupo Fiorentino
BICI-PLAN COMUNALE

2014
 Luglio 2014

DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO DELLA PIANIFICAZIONE CICLABILE
 PROGRAMMA STRATEGICO PER PROMUOVERE LA CICLABILITA' URBANA

PRIORITÀ PREVISTA DAL BICI-PLAN

ELEVATA **MEDIA** **BASSA**

Scheda
1

CICLOPISTA DELL'ARNO

Origine **Destinazione** **Effetti attesi** **Lunghezza**
 km **10,203**

Appartiene alla rete regionale della mobilità ciclabile di interesse sovracomunali lungo il tracciato dell'Arno. Gli interventi consentono di dare continuità alla ciclopiستا attualmente costituita da due tratti disgiunti a nord ed a sud del torrente Pesa. Gli interventi fondamentali sono sul ponte della Pesa, via Roma e ambito "puntazza", e quelli manutentive dalla stazione a Camaloni. Gli interventi di manutenzione riguardano prevalentemente il tratto tra la stazione e Camaloni.

Funzione Tempo libero (tl): prevalentemente
 Mobilità quotidiana (mo quo)

Tipologia d'intervento

Manutenzione dell'esistente (me) 30 Zona 30 all'ora località Torre
 Nuovi tratti (nt)

Tipologia di pista ciclabile

1 in sede propria (prevalentemente) 4 su marciapiede riservato
 2 su sede stradale sep. da striscia 5 su marciapiede condiviso con pedoni
 3 su sede stradale sep. da barriera 6 su rete stradale
 7 zona "30 all'ora"

Centri di interesse serviti Attività ricreativa, sportiva, culturale, stazione

Correlazione con altre piste

1 Ciclo Arno 7 Ciclo urbana 3 13 Ciclo sport
 2 Ciclo Pesa 8 Ciclo urbana 4 14 Ciclo Nord
 3 Ciclo 2 Rive 9 Ciclo urbana 5 15 Ciclo Ovest
 4 Ciclo Pratella 10 Ciclo parco 16 Ciclo Sud
 5 Ciclo urbana 1 11 Ciclo Limite 17 Ciclo Fibianna/Pratella
 6 Ciclo urbana 2 12 Ciclo centro



Comune di Montelupo Fiorentino
BICI-PLAN COMUNALE

2014

Luglio 2014

DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO DELLA PIANIFICAZIONE CICLABILE
 PROGRAMMA STRATEGICO PER PROMUOVERE LA CICLABILITA' URBANA

PRIORITÀ PREVISTA DAL BICI-PLAN

ELEVATA MEDIA BASSA

Scheda
 2

CICLOPISTA DELLA PESA

Origine **Destinazione** **Effetti attesi** **Lunghezza**
 km 7,611

Di interesse sovracomunali di connessione con il chianti. Tramite la ciclopiستا del centro si connette a quella dell'Arno creando quindi una connessione tra le piste con funzione per il tempo libero e quelle per la mobilità quotidiana. Il nuovo tracciato riguarda prevalentemente quello sull'argine Grazianni- Turbone mentre gli interventi manutenzione dell'esistente riguardano prevalentemente interventi periodici su tutto il tracciato.

Funzione Tempo libero (tl): prevalentemente
 Mobilità quotidiana (mo quo)

Tipologia d'intervento

Manutenzione dell'esistente (me) 30 Zona 30 all'ora
 Nuovi tratti (nt)

Tipologia di pista ciclabile

1 in sede propria (prevalentemente) 4 su marciapiede riservato
 2 su sede stradale sep. da striscia 5 su marciapiede condiviso con pedoni
 3 su sede stradale sep. da barriera 7 zona "30 all'ora"

Centri di interesse serviti Attività ricreativa, sportiva, culturale

Correlazione con altre piste

1 Ciclo Arno 7 Ciclo urbana 3 13 Ciclo sport
 2 Ciclo Pesa 8 Ciclo urbana 4 14 Ciclo Nord
 3 Ciclo 2 Rive 9 Ciclo urbana 5 15 Ciclo Ovest
 4 Ciclo Pratella 10 Ciclo parco 16 Ciclo Sud
 5 Ciclo urbana 1 11 Ciclo Limite 17 Ciclo Fibbiana/Pratella
 6 Ciclo urbana 2 12 Ciclo centro



Comune di Montelupo Fiorentino
BICI-PLAN COMUNALE 2014
 Luglio 2014

DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO DELLA PIANIFICAZIONE CICLABILE
 PROGRAMMA STRATEGICO PER PROMUOVERE LA CICLABILITA' URBANA

PRIORITÀ PREVISTA DAL BICI-PLAN		Scheda 3
ELEVATA	MEDIA	BASSA

CICLOPISTA DELLE 2 RIVE

Origine	Destinazione	Effetti attesi	Lunghezza km 2,007
Di interesse sovracomunali di connessione con la riva destra dell'Arno. Origine SS67 e destinazione strada provinciale di Limite. La realizzazione della pista è connessa alla realizzazione della nuova viabilità provinciale e del nuovo ponte a Fibianna. Si tratta di realizzare per intero un nuovo tracciato che oltre a connettersi con la SS67 si collega anche al polo produttivo delle Pratelle. È da relazionarsi, inoltre, con l'area protetta di Arno vecchio e alle piste ciclabili di Erapoli.			

Funzione	<input checked="" type="checkbox"/> Tempo libero (dl) <input checked="" type="checkbox"/> Mobilità quotidiana (no quo), prevalentemente
-----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tipologia d'intervento	<input type="checkbox"/> Manutenzione dell'esistente (me) <input checked="" type="checkbox"/> Nuovi tratti (nt)
-------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tipologia di pista ciclabile	<input type="checkbox"/> 4 su marciapiede riservato <input type="checkbox"/> 5 su marciapiede condiviso con pedoni <input type="checkbox"/> 6 su rete stradale <input checked="" type="checkbox"/> 7 zona "30 all'ora"
-------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Centri di interesse serviti	Polo produttivo Pratella e aree urbane ○ ○
------------------------------------	-----------------------------------------------

Correlazione con altre piste	<input checked="" type="checkbox"/> 1 Ciclo Arno <input type="checkbox"/> 2 Ciclo Pesa <input type="checkbox"/> 3 Ciclo 2 Rive <input checked="" type="checkbox"/> 4 Ciclo Pratella <input checked="" type="checkbox"/> 5 Ciclo urbana 1 <input type="checkbox"/> 6 Ciclo urbana 2 <input type="checkbox"/> 7 Ciclo urbana 3 <input type="checkbox"/> 8 Ciclo urbana 4 <input type="checkbox"/> 9 Ciclo urbana 5 <input type="checkbox"/> 10 Ciclo parco <input checked="" type="checkbox"/> 11 Ciclo Limite <input type="checkbox"/> 12 Ciclo centro <input type="checkbox"/> 13 Ciclo sport <input type="checkbox"/> 14 Ciclo Nord <input type="checkbox"/> 15 Ciclo Ovest <input type="checkbox"/> 16 Ciclo Sud <input type="checkbox"/> 17 Ciclo Fibianna/Pratella
-------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Comune di Montelupo Fiorentino
BICI-PLAN COMUNALE

2014

Luglio 2014

DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO DELLA PIANIFICAZIONE CICLABILE

PROGRAMMA STRATEGICO PER PROMUOVERE LA CICLABILITA' URBANA

PRIORITÀ PREVISTA DAL BICI-PLAN

ELEVATA **MEDIA** BASSA

Scheda
4

CICLOPISTA DELLE PRATELLA (PIP)

Origine **Destinazione** **Effetti attesi** **Lunghezza**
 km 3,227

Di interesse comunale di correlazione tra l'area urbana e l'ambito lavorativo. La prevalenza della pista è già realizzata, ma scarsamente utilizzata in quanto non connessa ad altre piste. Tramite porzioni di nuovo tracciato in particolare su via del Lavoro e su via della Pratella e su via Impruneta si tende a creare un circuito che serve l'intera area produttiva e connette alle vicine aree urbane. Gli interventi di manutenzione riguardano prevalentemente la ripulitura.

Funzione Tempo libero (ll)
 Mobilità quotidiana (mo quo). Funzione connessione casa lavoro

Tipologia d'intervento

Manutenzione dell'esistente (me) 30 Zona 30 all'ora
 Nuovi tratti (nt)

Tipologia di pista ciclabile

1 in sede propria 4 su marciapiede riservato
 2 su sede stradale sep. da striscia 5 su marciapiede condiviso con pedoni
 3 su sede stradale sep. da barriera 6 su rete stradale
 7 zona "30 all'ora"

Centri di interesse serviti Polo produttivo Pratella e aree urbane

Correlazione con altre piste

<input type="checkbox"/> 1 Ciclo Arno	<input type="checkbox"/> 7 Ciclo urbana 3	<input type="checkbox"/> 13 Ciclo sport
<input type="checkbox"/> 2 Ciclo Pesa	<input type="checkbox"/> 8 Ciclo urbana 4	<input type="checkbox"/> 14 Ciclo Nord
<input checked="" type="checkbox"/> 3 Ciclo 2 Rive	<input type="checkbox"/> 9 Ciclo urbana 5	<input type="checkbox"/> 15 Ciclo Ovest
<input type="checkbox"/> 4 Ciclo PrateLLa	<input type="checkbox"/> 10 Ciclo parco	<input checked="" type="checkbox"/> 16 Ciclo Sud
<input checked="" type="checkbox"/> 5 Ciclo urbana 1	<input type="checkbox"/> 11 Ciclo Limite	<input checked="" type="checkbox"/> 17 Ciclo Fibbiana/Pratella
<input checked="" type="checkbox"/> 6 Ciclo urbana 2	<input type="checkbox"/> 12 Ciclo centro	



Comune di Montelupo Fiorentino
BICI-PLAN COMUNALE

2014

Luglio 2014

DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO DELLA PIANIFICAZIONE CICLABILE

PROGRAMMA STRATEGICO PER PROMUOVERE LA CICLABILITA' URBANA

PRIORITÀ PREVISTA DAL BICI-PLAN

Scheda
5

CICLOPISTA URBANA N. 1

ELEVATA MEDIA BASSA

Origine Destinazione Effetti attesi

Lunghezza
km 3,837

Di interesse comunale costituisce la "dorsale principale" di connessione tra le frazioni di Fibiiana, San Quirico, Ambrosiana, Erta ed il Capoluogo. Nel programma strategico a tale dorsale si connettono la prevalenza di tutte le altre piste. È la ciclopiستا fondamentale per gli spostamenti della mobilità quotidiana e si correla, inoltre, sia alla ciclopiستا dell'Arno e della Pesa che hanno funzione prevalente per il tempo libero

Funzione Tempo libero (tl)
 Mobilità quotidiana (mq)

Tipologia d'intervento

Manutenzione dell'esistente (me) Zona 30 all'ora

Nuovi tratti (nt)

Tipologia di pista ciclabile

- 1 in sede propria
- 2 su sede stradale sep. da striscia
- 3 su sede stradale sep. da barriera
- 4 su marciapiede riservato
- 5 su marciapiede condiviso con pedoni
- 6 su rete stradale
- 7 zona "30 all'ora" San Quirico

Centri di interesse serviti

Centri di interesse nell'area urbana

Correlazione con altre piste

- 1 Ciclo Arno
- 2 Ciclo Pesa
- 3 Ciclo 2 Rive
- 4 Ciclo Pratella
- 5 Ciclo urbana 1
- 6 Ciclo urbana 2
- 7 Ciclo urbana 3
- 8 Ciclo urbana 4
- 9 Ciclo urbana 5
- 10 Ciclo parco
- 11 Ciclo Limite
- 12 Ciclo centro
- 13 Ciclo sport
- 14 Ciclo Nord
- 15 Ciclo Ovest
- 16 Ciclo Sud
- 17 Ciclo Fibiiana/Pratella



Comune di Montelupo Fiorentino
BICI-PLAN COMUNALE

2014

Luglio 2014

DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO DELLA PIANIFICAZIONE CICLABILE
 PROGRAMMA STRATEGICO PER PROMUOVERE LA CICLABILITA' URBANA

PRIORITÀ PREVISTA DAL BICI-PLAN

ELEVATA **MEDIA** BASSA

Scheda
 6

CICLOPISTA URBANA N. 2

Origine **Destinazione** **Effetti attesi** **Lunghezza km**

Di interesse comunale di connessione tra la dorsale urbana (ciclopiستا urbana n. 1), l'abitato di Citerna ed il Polo produttivo della Pratella. Si tratta di creare un "tirante" che dalla "dorsale" connette le parti urbane e lavorative a monte ed a valle della SS.67. È da realizzare per intero.

Funzione Tempo libero (ll)
 Mobilità quotidiana (mo quo) e lavorativa

Tipologia d'intervento

Manutenzione dell'esistente (me)
 Nuovi tratti (nt) intero tracciato 30 Zona 30 all'ora (Citerna)

Tipologia di pista ciclabile

1 in sede propria
 2 su sede stradale sep. da striscia
 3 su sede stradale sep. da barriera
 4 su marciapiede riservato
 5 su marciapiede condiviso con pedoni
 6 su rete stradale
 7 zona "30 all'ora" (Citerna)

Centri di interesse serviti

Centri di interesse nell'area urbana

Correlazione con altre piste

<input type="checkbox"/> 1 Ciclo Arno	<input type="checkbox"/> 7 Ciclo urbana 3	<input type="checkbox"/> 13 Ciclo sport
<input type="checkbox"/> 2 Ciclo Pesa	<input type="checkbox"/> 8 Ciclo urbana 4	<input type="checkbox"/> 14 Ciclo Nord
<input type="checkbox"/> 3 Ciclo 2 Rive	<input type="checkbox"/> 9 Ciclo urbana 5	<input type="checkbox"/> 15 Ciclo Ovest
<input checked="" type="checkbox"/> 4 Ciclo Pratella	<input type="checkbox"/> 10 Ciclo parco	<input type="checkbox"/> 16 Ciclo Sud
<input checked="" type="checkbox"/> 5 Ciclo urbana 1	<input type="checkbox"/> 11 Ciclo Limite	<input type="checkbox"/> 17 Ciclo Fibbiana/Pratella
<input type="checkbox"/> 6 Ciclo urbana 2	<input type="checkbox"/> 12 Ciclo centro	



Comune di Montelupo Fiorentino
BICI-PLAN COMUNALE

2014

Luglio 2014

DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO DELLA PLANIFICAZIONE CICLABILE

PROGRAMMA STRATEGICO PER PROMUOVERE LA CICLABILITA' URBANA

PRIORITÀ PREVISTA DAL BICI-PLAN

ELEVATA MEDIA **BASSA**

Scheda
7

CICLOPISTA URBANA N. 3

Origine **Destinazione** **Effetti attesi**

Lunghezza
km 0,363

Di interesse comunale di connessione tra la dorsale urbana e l'abitato di Vinicola. Si tratta di creare un tirante che dalla dorsale connette le parti urbane a monte e a valle della SS.67. Una parte della pista è una zona a 30 all'ora in via di Vinicola ed una parte è un nuovo tracciato nella parte retrostante di via Salvemini. Il tratto di via Salvemini è strategico anche per creare un presidio alla zona adiacente al tratto ferroviario.

Funzione Tempo libero (ll)
 Mobilità quotidiana (mo quo)

Tipologia d'intervento

Manutenzione dell'esistente (me)
 Nuovi tratti (nt) intero tracciato 30 Zona 30 all'ora

Tipologia di pista ciclabile

1 in sede propria 4 su marciapiede riservato
 2 su sede stradale sep. da striscia 5 su marciapiede condiviso con pedoni
 3 su sede stradale sep. da barriera 6 su rete stradale
 7 zona "30 all'ora"

Centri di interesse serviti

 Centri di interesse nell'area urbana

Correlazione con altre piste

<input type="checkbox"/> 1 Ciclo Arno	<input type="checkbox"/> 7 Ciclo urbana 3	<input type="checkbox"/> 13 Ciclo sport
<input type="checkbox"/> 2 Ciclo Pesa	<input type="checkbox"/> 8 Ciclo urbana 4	<input type="checkbox"/> 14 Ciclo Nord
<input type="checkbox"/> 3 Ciclo 2 Rive	<input type="checkbox"/> 9 Ciclo urbana 5	<input type="checkbox"/> 15 Ciclo Ovest
<input type="checkbox"/> 4 Ciclo Pratella	<input type="checkbox"/> 10 Ciclo parco	<input type="checkbox"/> 16 Ciclo Sud
<input checked="" type="checkbox"/> 5 Ciclo urbana 1	<input type="checkbox"/> 11 Ciclo Limite	<input type="checkbox"/> 17 Ciclo Fibbiana/Pratella
<input type="checkbox"/> 6 Ciclo urbana 2	<input type="checkbox"/> 12 Ciclo centro	



Comune di Montelupo Fiorentino

BICI-PLAN COMUNALE

2014

Luglio 2014

DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO DELLA PIANIFICAZIONE CICLABILE

PROGRAMMA STRATEGICO PER PROMUOVERE LA CICLABILITA' URBANA

PRIORITA' PREVISTA DAL BICI-PLAN

ELEVATA

MEDIA

BASSA

Scheda

8

CICLOPISTA URBANA N. 4

Origine **Destinazione** **Effetti attesi** **Lunghezza**

km 1,047

Di interesse comunale con ruolo di dorsale intermedia di connessione fra le frazioni di Fibianna Torre San Quirico con il parco dell'Ambrogiana ed il Plesso scolastico. Si tratta di realizzare una pista su via Banti e su via Giordano Bruno e nella frazione di San Quirico. Il suo principale ruolo è la sua correlazione con la ciclopiستا dell'Arno, la dorsale urbana principale ed i percorsi ciclabili del parco e la sua ubicazione intermedia svolge un'importante funzione di connessione con la nuova scuola nel Parco.

Funzione

Tempo libero (ll)

Mobilità quotidiana (mo quo) e scolastica

Tipologia d'intervento

Manutenzione dell'esistente (me)

Nuovi tratti (nt)

30 Zona 30 all'ora (San Quirico)

Tipologia di pista ciclabile

1 in sede propria

2 su sede stradale sep. da striscia

3 su sede stradale sep. da barriera

4 su marciapiede riservato

5 su marciapiede condiviso con pedoni

6 su rete stradale

7 zona "30 all'ora"

Centri di interesse serviti

Centri di interesse nell'area urbana, culturale e tempo libero e scolastico

Correlazione con altre piste

1 Ciclo Arno

2 Ciclo Pesa

3 Ciclo 2 Rive

4 Ciclo Pratella

5 Ciclo urbana 1

6 Ciclo urbana 2

7 Ciclo urbana 3

8 Ciclo urbana 4

9 Ciclo urbana 5

10 Ciclo parco

11 Ciclo Limite

12 Ciclo centro

13 Ciclo sport

14 Ciclo Nord

15 Ciclo Ovest

16 Ciclo Sud

17 Ciclo Fibianna/Pratella



Comune di Montelupo Fiorentino
BICI-PLAN COMUNALE

2014

Luglio 2014

DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO DELLA PIANIFICAZIONE CICLABILE

PROGRAMMA STRATEGICO PER PROMUOVERE LA CICLABILITA' URBANA

PRIORITA' PREVISTA DAL BICI-PLAN

Scheda

9

ELEVATA MEDIA BASSA

CICLOPISTA URBANA N. 5

Origine **Destinazione** **Effetti attesi** **Lunghezza**
 km 2,034

Di interesse comunale con ruolo di dorsale di connessione della frazione di Samminiatello con il centro storico e la stazione. È costituita da due rami paralleli di cui uno che svolge un importante ruolo di riqualificazione dell'area a ridosso della ferrovia. Il tracciato è in zona a 30 all'ora su via Gramsci e in sede propria nell'area a ridosso della ferrovia

Funzione

- Tempo libero (ll)
 Mobilità quotidiana (mo quo) e lavorativa

Tipologia d'intervento

- Manutenzione dell'esistente (me)
 Nuovi tratti (nt) 30 Zona 30 all'ora (Via Gramsci)

Tipologia di pista ciclabile

- 1 in sede propria
 2 su sede stradale sep. da striscia
 3 su sede stradale sep. da barriera
 4 su marciapiede riservato
 5 su marciapiede condiviso con pedoni
 6 su rete stradale
 7 zona "30 all'ora"

Centri di interesse serviti

- Centri di interesse nell'area urbana, della mobilità e attività culturali

Correlazione con altre piste

- 1 Ciclo Arno 7 Ciclo urbana 3 13 Ciclo sport
 2 Ciclo Pesa 8 Ciclo urbana 4 14 Ciclo Nord
 3 Ciclo 2 Rive 9 Ciclo urbana 5 15 Ciclo Ovest
 4 Ciclo Pratella 10 Ciclo parco 16 Ciclo Sud
 5 Ciclo urbana 1 11 Ciclo Limite 17 Ciclo Fibbiana/Pratella
 6 Ciclo urbana 2 12 Ciclo centro



PRIORITÀ PREVISTA DAL BICI-PLAN	Scheda 10
ELEVATA MEDIA BASSA	



Origine	Destinazione	Effetti attesi
Di interesse comunale di fruizione del parco urbano del plesso scolastico e della cultura e di correlazione con la ciclopista dell'Arno. Ha un ruolo fondamentale di correlazione tra le due più importanti dorsali (quella sull'Arno e su via Fratelli Cervi) ed in particolare tra la funzione per il tempo libero e quella della mobilità quotidiana. La priorità è individuata come bassa in quanto il tracciato è prevalentemente già esistente.		
Lunghezza	km 1,764	

Funzione	<input type="checkbox"/> Tempo libero (tf) <input checked="" type="checkbox"/> Mobilità quotidiana (mo quo)
-----------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tipologia d'intervento	<input checked="" type="checkbox"/> Manutenzione dell'esistente (me) <input checked="" type="checkbox"/> Nuovi tratti (nt)
-------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tipologia di pista ciclabile	<input type="checkbox"/> 4 su marciapiede riservato <input type="checkbox"/> 5 su marciapiede condiviso con pedoni <input type="checkbox"/> 6 su rete stradale <input type="checkbox"/> 7 zona "30 all'ora"
-------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Centri di interesse serviti	<input type="radio"/> <input type="radio"/> Centri di interesse nell'area urbana, culturale, scolastica e ricreativa
------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Correlazione con altre piste		
<input checked="" type="checkbox"/> 1 Ciclo Arno <input type="checkbox"/> 2 Ciclo Pesa <input type="checkbox"/> 3 Ciclo 2 Rive <input type="checkbox"/> 4 Ciclo Pratiella <input checked="" type="checkbox"/> 5 Ciclo urbana 1 <input type="checkbox"/> 6 Ciclo urbana 2	<input type="checkbox"/> 7 Ciclo urbana 3 <input checked="" type="checkbox"/> 8 Ciclo urbana 4 <input type="checkbox"/> 9 Ciclo urbana 5 <input type="checkbox"/> 10 Ciclo parco <input type="checkbox"/> 11 Ciclo Limite <input type="checkbox"/> 12 Ciclo centro	<input type="checkbox"/> 13 Ciclo sport <input type="checkbox"/> 14 Ciclo Nord <input type="checkbox"/> 15 Ciclo Ovest <input type="checkbox"/> 16 Ciclo Sud <input type="checkbox"/> 17 Ciclo Fibbiana/Pratiella

PRIORITA' PREVISTA DAL BICI-PLAN	Scheda 11
ELEVATA MEDIA BASSA	



Origine	Destinazione	Effetti attesi	Lunghezza km 2,472
Di interesse sovracomunale di connessione fra le due rive dell'Arno sia in località Fibbiana che sul ponte esistente dell'Arno presso la stazione ferroviaria. Si tratta di completare la ciclopista esistente nel comune di Limite e connetterla tramite intervento sul ponte di via Don Minzoni con le ciclopiste nel comune di Montelupo Fiorentino. Il suo ruolo assumerebbe maggior significato con la realizzazione della ciclopista delle due rive.			

Funzione	<input type="checkbox"/> Tempo libero (ff) <input checked="" type="checkbox"/> Mobilità quotidiana (mo quo)
-----------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tipologia d'intervento	<input checked="" type="checkbox"/> Manutenzione dell'esistente (me) <input checked="" type="checkbox"/> Nuovi tratti (nt) (sul ponte di Via Don Minzoni)
-------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tipologia di pista ciclabile	<input type="checkbox"/> 4 su marciapiede riservato <input type="checkbox"/> 5 su marciapiede condiviso con pedoni <input type="checkbox"/> 6 su rete stradale <input checked="" type="checkbox"/> 7 zona "30 all'ora" (Capraia)
-------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Centri di interesse serviti	Centri di interesse nell'area urbana
○ ○	

Correlazione con altre piste			
<input checked="" type="checkbox"/> 1 Ciclo Arno	<input type="checkbox"/> 7 Ciclo urbana 3	<input type="checkbox"/> 13 Ciclo sport	
<input type="checkbox"/> 2 Ciclo Pesa	<input type="checkbox"/> 8 Ciclo urbana 4	<input type="checkbox"/> 14 Ciclo Nord	
<input checked="" type="checkbox"/> 3 Ciclo 2 Rive	<input type="checkbox"/> 9 Ciclo urbana 5	<input type="checkbox"/> 15 Ciclo Ovest	
<input type="checkbox"/> 4 Ciclo Pratella	<input type="checkbox"/> 10 Ciclo parco	<input type="checkbox"/> 16 Ciclo Sud	
<input type="checkbox"/> 5 Ciclo urbana 1	<input type="checkbox"/> 11 Ciclo Limite	<input type="checkbox"/> 17 Ciclo Fibbiana/Pratella	
<input type="checkbox"/> 6 Ciclo urbana 2	<input type="checkbox"/> 12 Ciclo centro		

Comune di Montelupo Fiorentino
BICI-PLAN COMUNALE

2014

Luglio 2014

DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO DELLA PIANIFICAZIONE CICLABILE

PROGRAMMA STRATEGICO PER PROMUOVERE LA CICLABILITA' URBANA

PRIORITÀ PREVISTA DAL BICI-PLAN

ELEVATA	MEDIA	BASSA
---------	-------	-------

Scheda
12

CICLOPISTA DEL CENTRO

Origine	Destinazione	Effetti attesi	Lunghezza km 1,158
Di interesse comunale di fruizione del Centro storico e di connessione col il "centro allargato" (Piazza dell'Unione Europea). Significativo è il suo ruolo di connessione con la ciclopiستا urbana di Samminiatello e con quella legata all'area urbana presso il Municipio e di connessione con la ciclopiستا con funzione prevalentemente sportiva di correlazione con il palazzetto dello sport.			

Funzione	<input type="checkbox"/> Tempo libero (lf) <input checked="" type="checkbox"/> Mobilità quotidiana (mo qu) e attività sportive
-----------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tipologia d'intervento	<input checked="" type="checkbox"/> Manutenzione dell'esistente (me) <input type="checkbox"/> Nuovi tratti (nt)
-------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tipologia di pista ciclabile	<input type="checkbox"/> 4 su marciapiede riservato <input type="checkbox"/> 5 su marciapiede condiviso con pedoni <input type="checkbox"/> 6 su rete stradale <input checked="" type="checkbox"/> 7 zona "30 all'ora" e/o pedonale
-------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Centri di interesse serviti	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Centri di interesse nell'area urbana, culturale scolastica e ricreativa	

Correlazione con altre piste	
<input checked="" type="checkbox"/> 1 Ciclo Arno <input checked="" type="checkbox"/> 2 Ciclo Pesa <input type="checkbox"/> 3 Ciclo 2 Rive <input type="checkbox"/> 4 Ciclo Pratella <input type="checkbox"/> 5 Ciclo urbana 1 <input type="checkbox"/> 6 Ciclo urbana 2	<input type="checkbox"/> 7 Ciclo urbana 3 <input type="checkbox"/> 8 Ciclo urbana 4 <input checked="" type="checkbox"/> 9 Ciclo urbana 5 <input type="checkbox"/> 10 Ciclo parco <input type="checkbox"/> 11 Ciclo Limite <input type="checkbox"/> 12 Ciclo centro <input checked="" type="checkbox"/> 13 Ciclo sport <input type="checkbox"/> 14 Ciclo Nord <input type="checkbox"/> 15 Ciclo Ovest <input type="checkbox"/> 16 Ciclo Sud <input type="checkbox"/> 17 Ciclo Fabbiana/Pratella



Comune di Montelupo Fiorentino
BICI-PLAN COMUNALE

2014

Luglio 2014

DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO DELLA PIANIFICAZIONE CICLABILE

PROGRAMMA STRATEGICO PER PROMUOVERE LA CICLABILITA' URBANA

PRIORITÀ PREVISTA DAL BICI-PLAN

ELEVATA MEDIA BASSA

Scheda

13

**CICLOPISTA DELLO SPORT E DELLE
 ATTREZZATURE CITTADINE**

Origine **Destinazione** **Effetti attesi** **Lunghezza**
 km 1,683

Di interesse comunale è chiamata a svolgere un duplice ruolo di fruizione delle attrezzature del palazzotto e di quelle ubicate su viale Cento Fiori (AUSL, Comune, Uffici direzionali etc...). Il nuovo tracciato è da riferirsi prevalentemente a via Marconi e all'attraversamento della Pesa che consente un'importante connessione tra la riva sinistra del Pesa e le parti urbane ed in centro storico in riva destra.

Funzione
 Tempo libero (tl)
 Mobilità quotidiana (mo qu) e attività sportive

Tipologia d'intervento
 Manutenzione dell'esistente (me)
 Nuovi tratti (nt) 30 Zona 30 all'ora

Tipologia di pista ciclabile
 1 in sede propria
 2 su sede stradale sep. da striscia
 3 su sede stradale sep. da barriera
 4 su marciapiede riservato
 5 su marciapiede condiviso con pedoni
 6 su rete stradale
 7 zona "30 all'ora"

Centri di interesse serviti
 Centri di interesse nell'area urbana, culturale scolastica e ricreativa

Correlazione con altre piste

<input type="checkbox"/> 1 Ciclo Arno	<input type="checkbox"/> 7 Ciclo urbana 3	<input type="checkbox"/> 13 Ciclo sport
<input checked="" type="checkbox"/> 2 Ciclo Pesa	<input type="checkbox"/> 8 Ciclo urbana 4	<input type="checkbox"/> 14 Ciclo Nord
<input type="checkbox"/> 3 Ciclo 2 Rive	<input type="checkbox"/> 9 Ciclo urbana 5	<input type="checkbox"/> 15 Ciclo Ovest
<input type="checkbox"/> 4 Ciclo Pratella	<input type="checkbox"/> 10 Ciclo parco	<input type="checkbox"/> 16 Ciclo Sud
<input type="checkbox"/> 5 Ciclo urbana 1	<input type="checkbox"/> 11 Ciclo Limite	<input type="checkbox"/> 17 Ciclo Fibbiana/Pratella
<input type="checkbox"/> 6 Ciclo urbana 2	<input checked="" type="checkbox"/> 12 Ciclo centro	



PRIORITA' PREVISTA DAL BICI-PLAN	Scheda 14			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;">ELEVATA</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">MEDIA</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">BASSA</td> </tr> </table>	ELEVATA	MEDIA	BASSA	CICLOPISTA NORD
ELEVATA	MEDIA	BASSA		



Origine	Effetti attesi
Di interesse comunale di collegamento con l'abitato di Camaioni. Costituisce un breve tratto ma di importante connessione tra la ciclopiستا dell'Arno e l'abitato. Tramite la ciclopiستا Camaioni può essere collegata funzionalmente alla stazione ferroviaria e all'abitato di Montelupo senza gravare dal punto di vista veicolare sulla SS67	
Lunghezza km 0,563	

Funzione	<input checked="" type="checkbox"/> Tempo libero (tl) <input checked="" type="checkbox"/> Mobilità quotidiana (mo quo) prevalentemente
-----------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tipologia d'intervento	<input type="checkbox"/> Manutenzione dell'esistente (me) <input checked="" type="checkbox"/> Nuovi tratti (nt)
<input type="checkbox"/> 30 Zona 30 all'ora	

Tipologia di pista ciclabile	<input type="checkbox"/> 4 su marciapiede riservato <input type="checkbox"/> 5 su marciapiede condiviso con pedoni <input type="checkbox"/> 6 su rete stradale <input type="checkbox"/> 7 zona "30 all'ora"
<input checked="" type="checkbox"/> 1 in sede propria <input type="checkbox"/> 2 su sede stradale sep. da striscia <input type="checkbox"/> 3 su sede stradale sep. da barriera	

Centri di interesse serviti	Area urbana del Capoluogo e Tempo libero
○ ○	

Correlazione con altre piste	
<input checked="" type="checkbox"/> 1 Cielo Arno <input type="checkbox"/> 2 Cielo Pesa <input type="checkbox"/> 3 Cielo 2 Rive <input type="checkbox"/> 4 Cielo Pratella <input type="checkbox"/> 5 Cielo urbana 1 <input type="checkbox"/> 6 Cielo urbana 2	<input type="checkbox"/> 7 Cielo urbana 3 <input type="checkbox"/> 8 Cielo urbana 4 <input type="checkbox"/> 9 Cielo urbana 5 <input type="checkbox"/> 10 Cielo parco <input type="checkbox"/> 11 Cielo Limite <input type="checkbox"/> 12 Cielo centro <input type="checkbox"/> 13 Cielo sport <input type="checkbox"/> 14 Cielo Nord <input type="checkbox"/> 15 Cielo Ovest <input type="checkbox"/> 16 Cielo Sud <input type="checkbox"/> 17 Cielo Fibbiana/Pratella

Comune di Montelupo Fiorentino
BICI-PLAN COMUNALE

2014

Luglio 2014

DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO DELLA PIANIFICAZIONE CICLABILE
 PROGRAMMA STRATEGICO PER PROMUOVERE LA CICLABILITA' URBANA

PRIORITA' PREVISTA DAL BICI-PLAN

Scheda
 15

CICLOPISTA OVEST

ELEVATA MEDIA **BASSA**

Origine **Destinazione** **Effetti attesi**

Lunghezza
 km 2,020

Di interesse comunale dalla frazione di Ponte rotto al polo produttivo delle Pratelle. Con la previsione della "piazza bottega" in prossimità dello svincolo di Empoli est può svolgere un importante ruolo di fruizione con questo centro artigianale commerciale. Inoltre può effettuare un'importante connessione con la zona di Empoli e con l'ambito sud di Sammoniana connettendosi alla prevista ciclopiستا sud (n 16)

Funzione
 Tempo libero (tl)
 Mobilità quotidiana (mo quo) e lavoro

Tipologia d'intervento

Manutenzione dell'esistente (me)
 Nuovi tratti (nt) 30 Zona 30 all'ora

Tipologia di pista ciclabile

1 in sede propria
 2 su sede stradale sep. da striscia
 3 su sede stradale sep. da barriera
 4 su marciapiede riservato
 5 su marciapiede condiviso con pedoni
 6 su rete stradale
 7 zona "50 all'ora"

Centri di interesse serviti

Centri di interesse dell'area urbana commerciale e produttivo

Correlazione con altre piste

<input type="checkbox"/> 1 Ciclo Arno	<input type="checkbox"/> 7 Ciclo urbana 3	<input type="checkbox"/> 13 Ciclo sport
<input type="checkbox"/> 2 Ciclo Pesa	<input type="checkbox"/> 8 Ciclo urbana 4	<input type="checkbox"/> 14 Ciclo Nord
<input type="checkbox"/> 3 Ciclo 2 Rive	<input type="checkbox"/> 9 Ciclo urbana 5	<input type="checkbox"/> 15 Ciclo Ovest
<input type="checkbox"/> 4 Ciclo Pratella	<input type="checkbox"/> 10 Ciclo parco	<input checked="" type="checkbox"/> 16 Ciclo Sud
<input type="checkbox"/> 5 Ciclo urbana 1	<input type="checkbox"/> 11 Ciclo Limite	<input type="checkbox"/> 17 Ciclo Fibbiana/Pratella
<input type="checkbox"/> 6 Ciclo urbana 2	<input type="checkbox"/> 12 Ciclo centro	



PRIORITÀ PREVISTA DAL BICI-PLAN	Scheda 16
ELEVATA MEDIA BASSA	

Origine	Destinazione	Effetti attesi
Di interesse comunale di connessione fra Sarnimontana e le aree produttive di Castellucci e Pratella consente inoltre di connettere l'ambito sud a valle della FI-PI-LI e della ferrovia con l'ambito nord. I nuovi tracciati riguardano prevalentemente tratti di via Marenmiana e di via della Pratella		
Funzione	<input type="checkbox"/> Tempo libero (tl) <input checked="" type="checkbox"/> Mobilità quotidiana (mo quo) e lavoro	Lunghezza km 2,355
Tipologia d'intervento	<input type="checkbox"/> Manutenzione dell'esistente (me) <input checked="" type="checkbox"/> Nuovi tratti (nt) (intero tracciato)	<input type="checkbox"/> 30 Zona 30 all'ora
Tipologia di pista ciclabile	<input checked="" type="checkbox"/> 1 in sede propria <input type="checkbox"/> 2 su sede stradale sep. da striscia <input type="checkbox"/> 3 su sede stradale sep. da barriera <input type="checkbox"/> 4 su marciapiede riservato <input type="checkbox"/> 5 su marciapiede condiviso con pedoni <input type="checkbox"/> 6 su rete stradale <input type="checkbox"/> 7 zona "30 all'ora"	
Centri di interesse serviti	○ ○	Centri di interesse dell'area urbana e produttiva
Correlazione con altre piste	<input type="checkbox"/> 1 Ciclo Arno <input type="checkbox"/> 2 Ciclo Pesa <input type="checkbox"/> 3 Ciclo 2 Rive <input checked="" type="checkbox"/> 4 Ciclo Pratella <input type="checkbox"/> 5 Ciclo urbana 1 <input type="checkbox"/> 6 Ciclo urbana 2 <input type="checkbox"/> 7 Ciclo urbana 3 <input type="checkbox"/> 8 Ciclo urbana 4 <input type="checkbox"/> 9 Ciclo urbana 5 <input type="checkbox"/> 10 Ciclo parco <input type="checkbox"/> 11 Ciclo Limite <input type="checkbox"/> 12 Ciclo centro <input type="checkbox"/> 13 Ciclo sport <input type="checkbox"/> 14 Ciclo Nord <input checked="" type="checkbox"/> 15 Ciclo Ovest <input type="checkbox"/> 16 Ciclo Sud <input type="checkbox"/> 17 Ciclo Fibbiana/Pratella	



CICLOPISTA SUD

<p>PRIORITA' PREVISTA DAL BICI-PLAN</p>		Scheda 17
ELEVATA	MEDIA	BASSA

CICLOPISTA FIBBIANA- STRADA MERCATO- POLO PRATELLA



Origine	Destinazione	Effetti attesi	Lunghezza km 0,679
<p>Di interesse comunale di connessione fra la frazione di Fibbiana, la strada mercato e il polo produttivo delle Pratelle. Tale pista ciclabile consentirebbe di limitare l'uso veicolare sia nell'abitato di Fibbiana che sulla statale 67 per connettere il popoloso centro alla fascia commerciale- artigianale sulla fascia della SS67 e di connessione con il polo produttivo delle Pratelle</p>			

Funzione	<input type="checkbox"/> Tempo libero (tl) <input checked="" type="checkbox"/> Mobilità quotidiana (mo quo) e lavoro
-----------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tipologia d'intervento	<input type="checkbox"/> Manutenzione dell'esistente (me) <input checked="" type="checkbox"/> Nuovi tratti (nt) (intero tracciato)
-------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tipologia di pista ciclabile	<input type="checkbox"/> 4 su marciapiede riservato <input type="checkbox"/> 5 su marciapiede condiviso con pedoni <input checked="" type="checkbox"/> 1 in sede propria <input checked="" type="checkbox"/> 2 su sede stradale sep. da striscia <input type="checkbox"/> 3 su sede stradale sep. da barriera
-------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Centri di interesse serviti	<input type="radio"/> <input type="radio"/> Centri di interesse dell'area urbana, commerciale e produttiva
------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Correlazione con altre piste	<input type="checkbox"/> 1 Ciclo Arno <input type="checkbox"/> 2 Ciclo Pesa <input type="checkbox"/> 3 Ciclo 2 Rive <input checked="" type="checkbox"/> 4 Ciclo Pracella <input checked="" type="checkbox"/> 5 Ciclo urbana 1 <input type="checkbox"/> 6 Ciclo urbana 2 <input type="checkbox"/> 7 Ciclo urbana 3 <input type="checkbox"/> 8 Ciclo urbana 4 <input type="checkbox"/> 9 Ciclo urbana 5 <input type="checkbox"/> 10 Ciclo parco <input type="checkbox"/> 11 Ciclo Limite <input type="checkbox"/> 12 Ciclo centro <input type="checkbox"/> 13 Ciclo sport <input type="checkbox"/> 14 Ciclo Nord <input type="checkbox"/> 15 Ciclo Ovest <input type="checkbox"/> 16 Ciclo Sud <input type="checkbox"/> 17 Ciclo Fibbiana/Pratella
-------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5. STRUTTURA DEL BICIPLAN

5.1. Identità

Il BICIPLAN sul territorio di Montelupo Fiorentino individua una configurazione che potremo definire costituita da un sistema di "pettini". Per ogni pettine esiste un dorso e una serie di denti che consentano una trasversalità che ben si concilia con l'effetto trama / rete che si vuol dare alle piste ciclabili. Essendo in presenza di un sistema di "pettini" questo comporta che al dorso e ai pettini segue un altro dorso ed altri pettini.

Sono individuabili le seguenti:

Dorsali principali

Ciclopista dell'Arno
Ciclopista della Pesa
Ciclopista urbana n. 1
Ciclopista urbana n. 5
Ciclopista di Limite
Ciclopista delle Pratella (PIP)
Ciclopista sud porzione
Ciclopista nord

Dorsali intermedie

Ciclopista urbana n. 4
Percorsi ciclabili del Parco
Ciclopista ovest

Pettini/ tiranti

Ciclopista delle due rive
Ciclopista urbana n.2
Ciclopista urbana n. 3
Ciclopista del Centro
Ciclopista dello sport e delle attrezzature cittadine
Ciclopista sud porzione
Ciclopista Fibbiana/strada mercato/Polo Pratella

Il BICIPLAN individua le seguenti priorità:

Dorsali principali

- | | |
|----------------------------------------------|-------------------------|
| - Ciclopista dell'Arno (scheda 1) | <i>priorità elevata</i> |
| - Ciclopista della Pesa (scheda 2) | <i>priorità elevata</i> |
| - Ciclopista urbana n. 1 (scheda 5) | <i>priorità elevata</i> |
| - Ciclopista delle Pratella (PIP) (scheda 4) | <i>priorità media</i> |
| - Ciclopista urbana n. 5 (scheda 9) | <i>priorità media</i> |
| - Ciclopista di Limite (scheda 11) | <i>priorità media</i> |
| - Ciclopista sud porzione (scheda 16) | <i>priorità media</i> |
| - Ciclopista nord (scheda 14) | <i>priorità bassa</i> |

Dorsali intermedie

- | | |
|--------------------------------------------|-----------------------|
| - Ciclopista urbana n. 4 (scheda 8) | <i>priorità media</i> |
| - Percorsi ciclabili del Parco (scheda 10) | <i>priorità media</i> |
| - Ciclopista ovest (scheda 15) | <i>priorità bassa</i> |

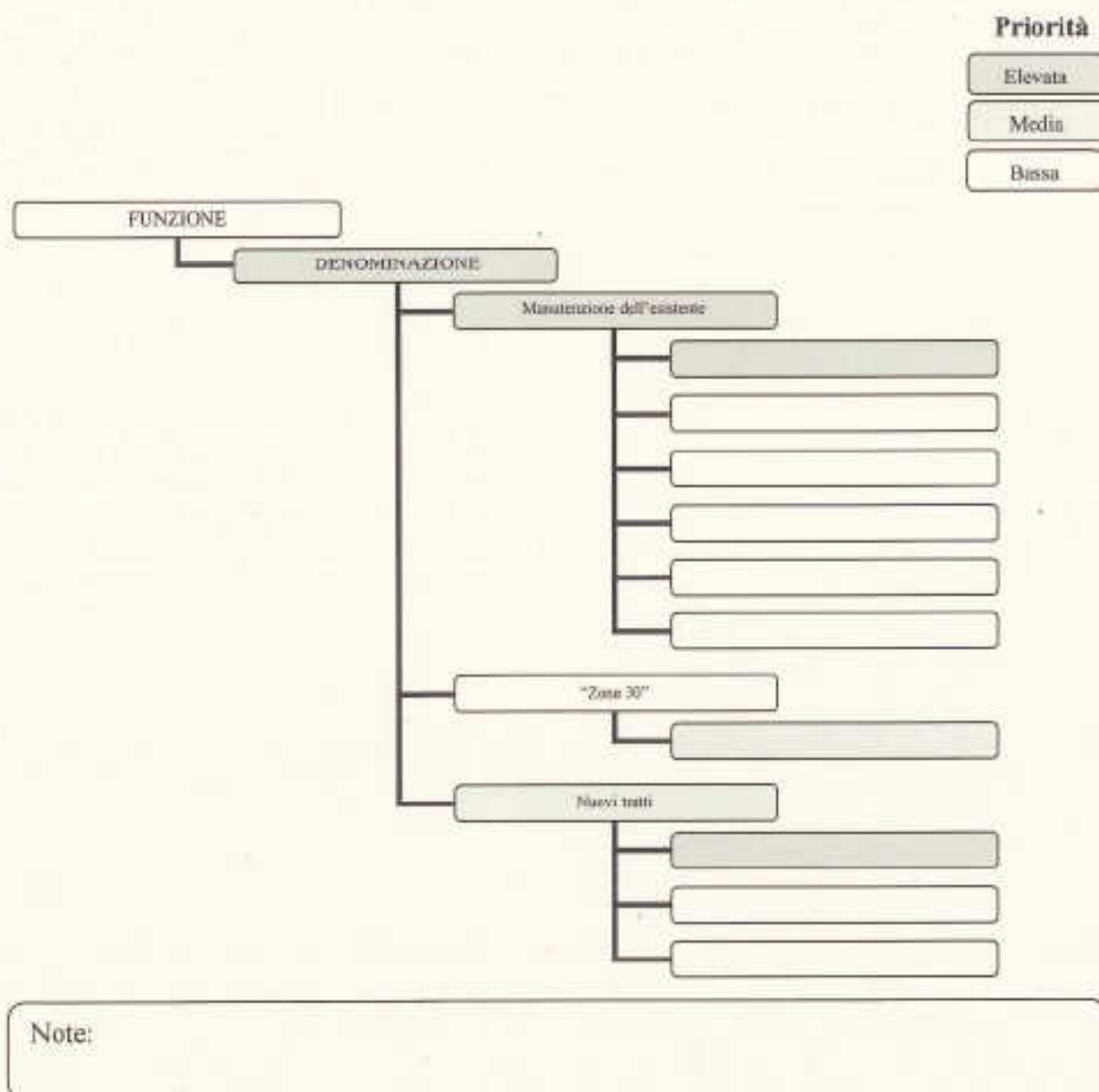
Pettini/ tiranti

- | | |
|---------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| - Ciclopista urbana n. 2 (scheda 6) | <i>priorità media</i> |
| - Ciclopista dello sport e delle attrezzature cittadine (scheda 13) | <i>priorità media</i> |
| - Ciclopista sud porzione (scheda 16) | <i>priorità media</i> |
| - Ciclopista Fibbiana/strada mercato/Polo Pratella (scheda 17) | <i>priorità media</i> |
| - Ciclopista delle due rive (scheda 3) | <i>priorità bassa</i> |
| - Ciclopista urbana n. 3 (scheda 7) | <i>priorità bassa</i> |
| - Ciclopista del Centro (scheda 12) | <i>priorità bassa</i> |

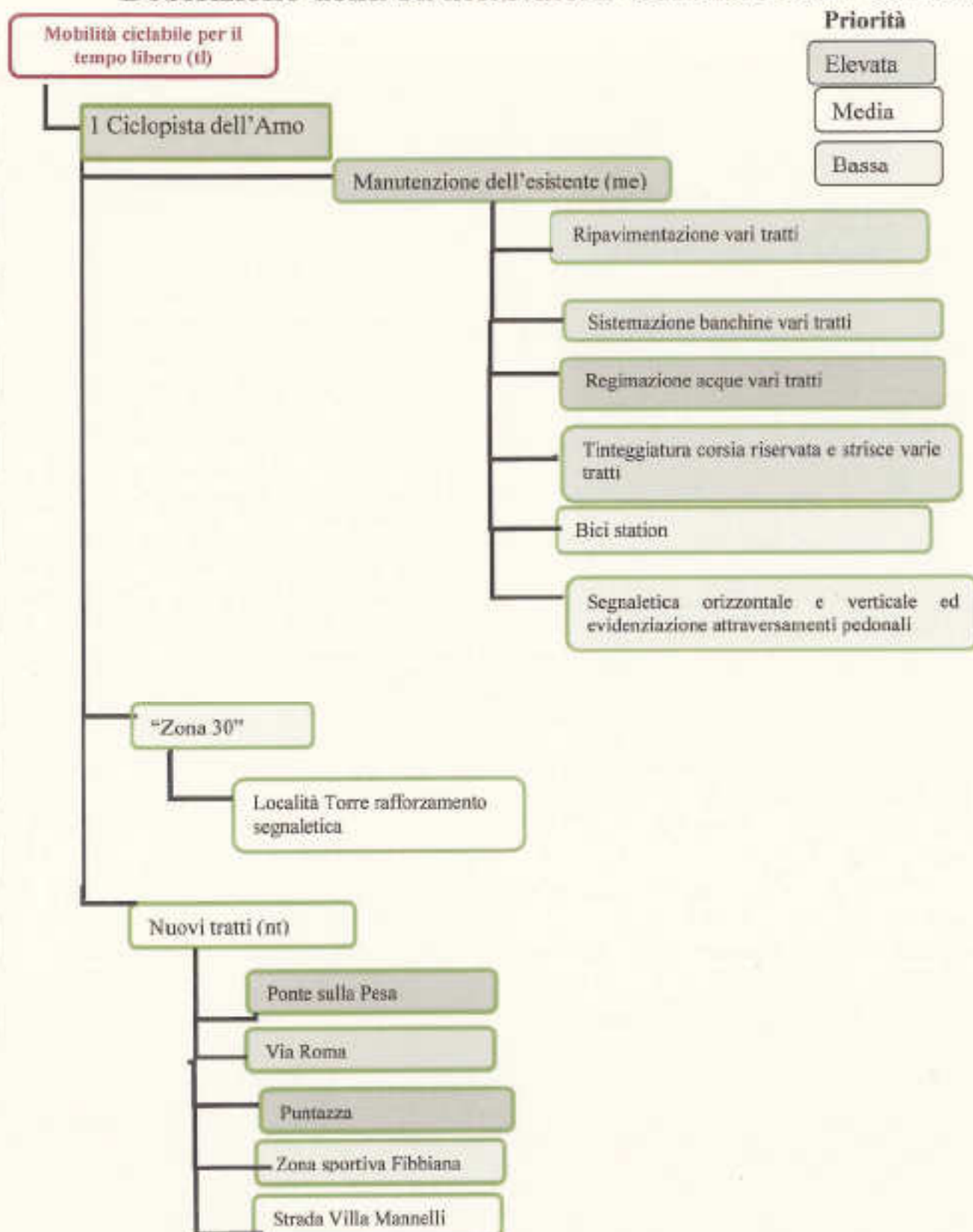
5.2. Articolazione delle priorità per tipo d'intervento e per singola ciclopista

In riferimento alle singole schede descrittive delle ciclopiste, individuate nel capitolo 4 (BICIAN: Strategie per il mantenimento, l'ampliamento e il miglioramento e la messa a rete delle piste ciclabili), è stato elaborato un diagramma per ogni pista ciclabile articolato nel seguente modo:

- articolazione per funzione (prevalentemente per tempo libero o mobilità quotidiana)
- articolazione per tipo di intervento (manutenzione dell'esistente, zone 30 all'ora e nuovi tratti)
- individuazione per ciascun intervento di un grado di priorità (elevata, media e bassa)
- note sintetiche che specificano le motivazioni della valutazione di priorità.

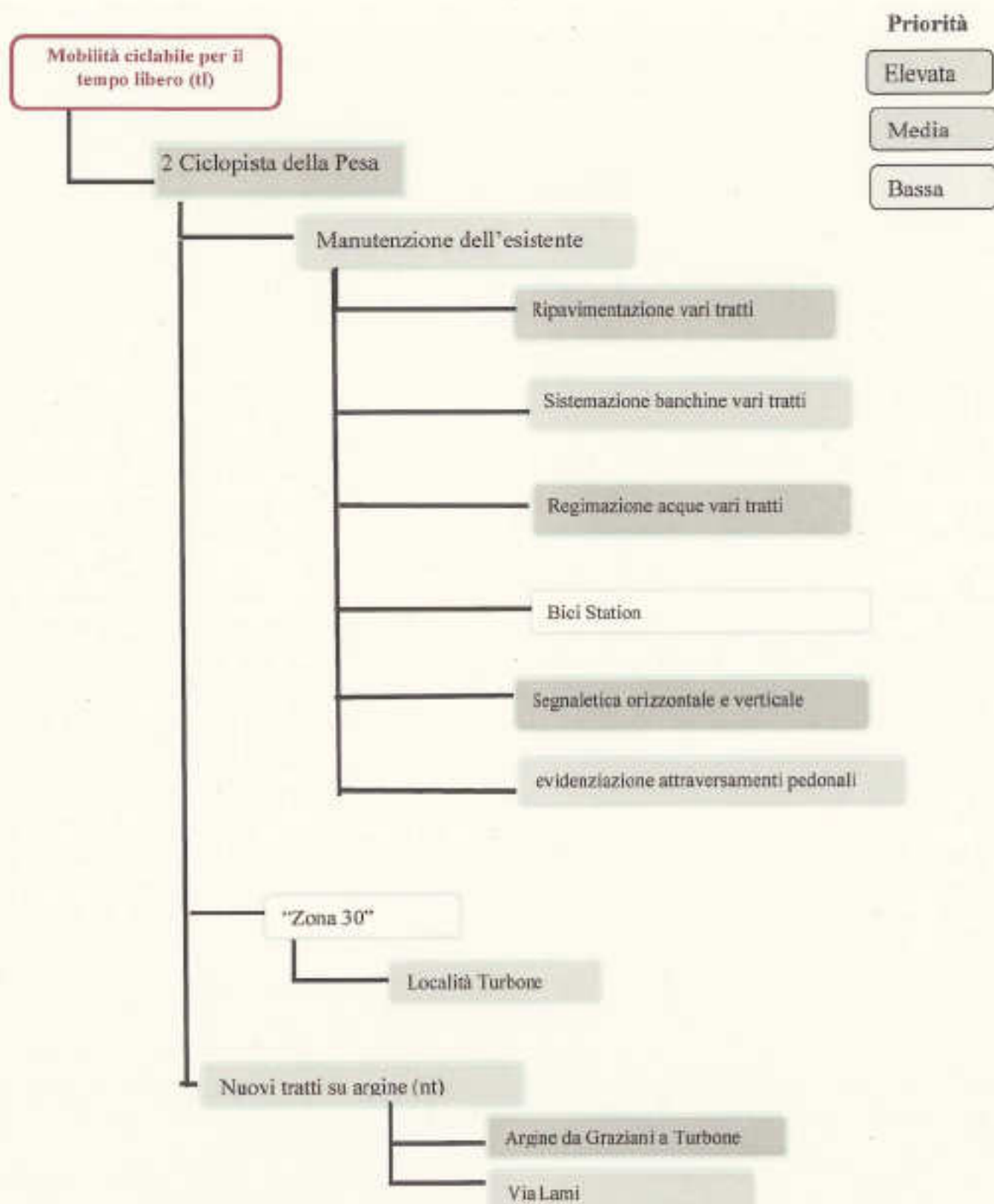


Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale

**Note:**

La complessiva valutazione di priorità elevata deriva dall'importanza del ruolo della pista. È considerata priorità elevata negli interventi di manutenzione dell'esistente per i numerosi tratti che necessitano di ripristini e/o pavimentazione (vedi tratto stazione Camaioni). Per quanto riguarda i nuovi tratti sono considerati a priorità alta gli interventi su via Roma e sulla Puntazza in quanto risolutivi nel collegare la ciclopista dell'Arno a nord e a sud della Pesa e per risolvere il nodo stazione

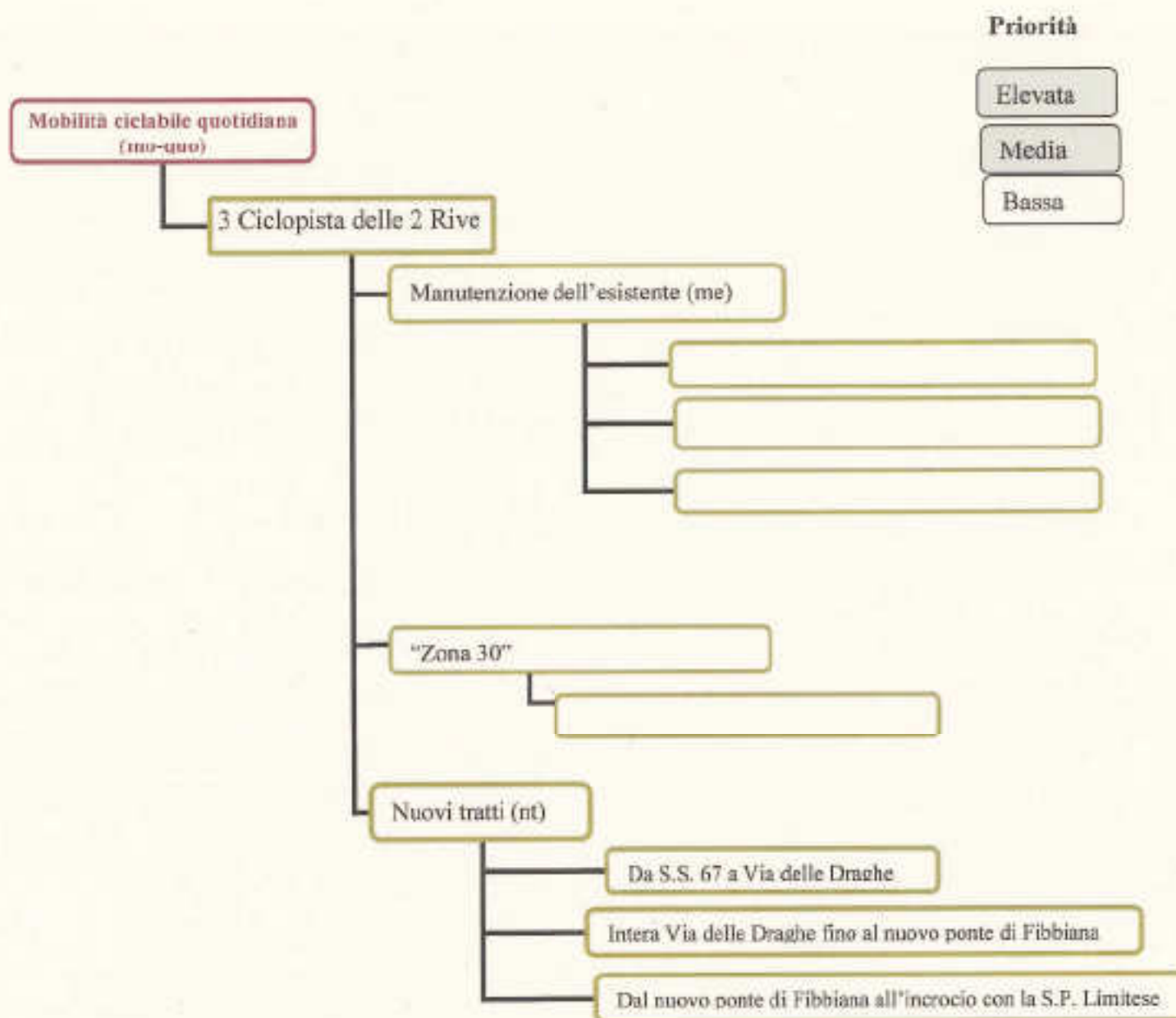
Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale

**Note:**

Pur risultando il tracciato già prevalentemente esistente la ricognizione sugli interventi di manutenzione straordinaria ha evidenziato numerosi tratti che necessitano di interventi. Anche i nuovi tratti previsti sono assai importanti per la funzionalità della pista con particolare riferimento all'importante ruolo di collegamento fra le frazioni ed il capoluogo (vedi anche i processi partecipativi effettuati in questi anni).

Per le motivazioni sopra specificate le priorità di intervento di manutenzione dell'esistente e realizzazione di nuovi tratti risultano elevate

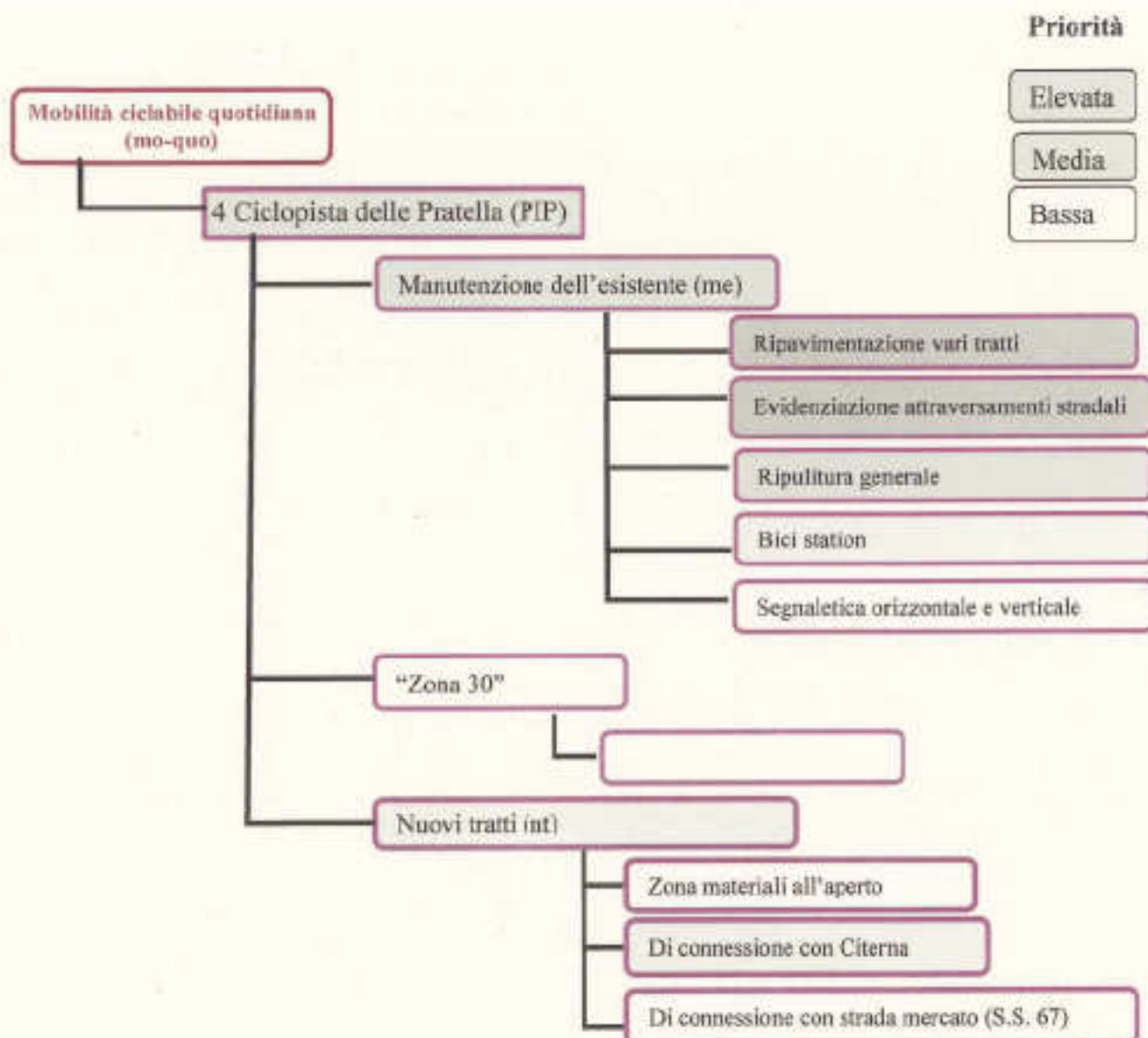
Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale

**Note:**

La complessiva valutazione di priorità bassa deriva sostanzialmente dal fatto che la ciclopista è connessa alla realizzazione del nuovo tratto di strada provinciale che dalla S.S. 67, tramite nuova viabilità su via delle Draghe e nuovo ponte sull'Arno a Fibbiana si connette su via Limitese.

Tale viabilità ha costi elevati e non sono ancora certi i tempi di realizzazione. Qualora tale arteria fosse considerata strategica a livello regionale e pertanto con tempi di realizzazione ravvicinati, la priorità del ruolo di tale ciclopista sarebbe da considerarsi elevata.

Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale

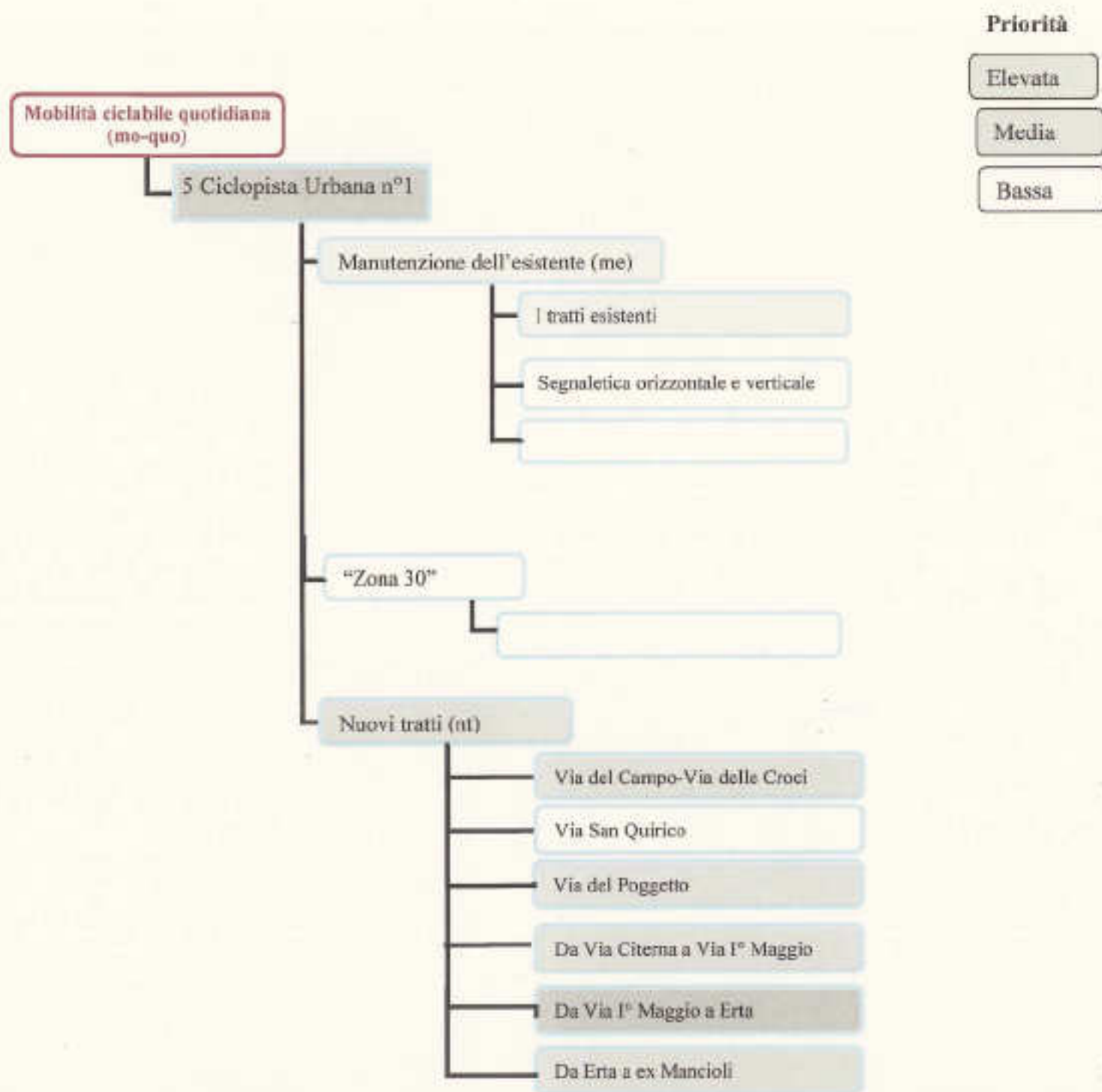


Note:

La complessiva valutazione di priorità media deriva dal fatto che la pista è sostanzialmente esistente, ma scarsamente utilizzata, in quanto non connessa ad altre piste ciclabili. La priorità elevata riguarda invece la manutenzione dell'esistente.

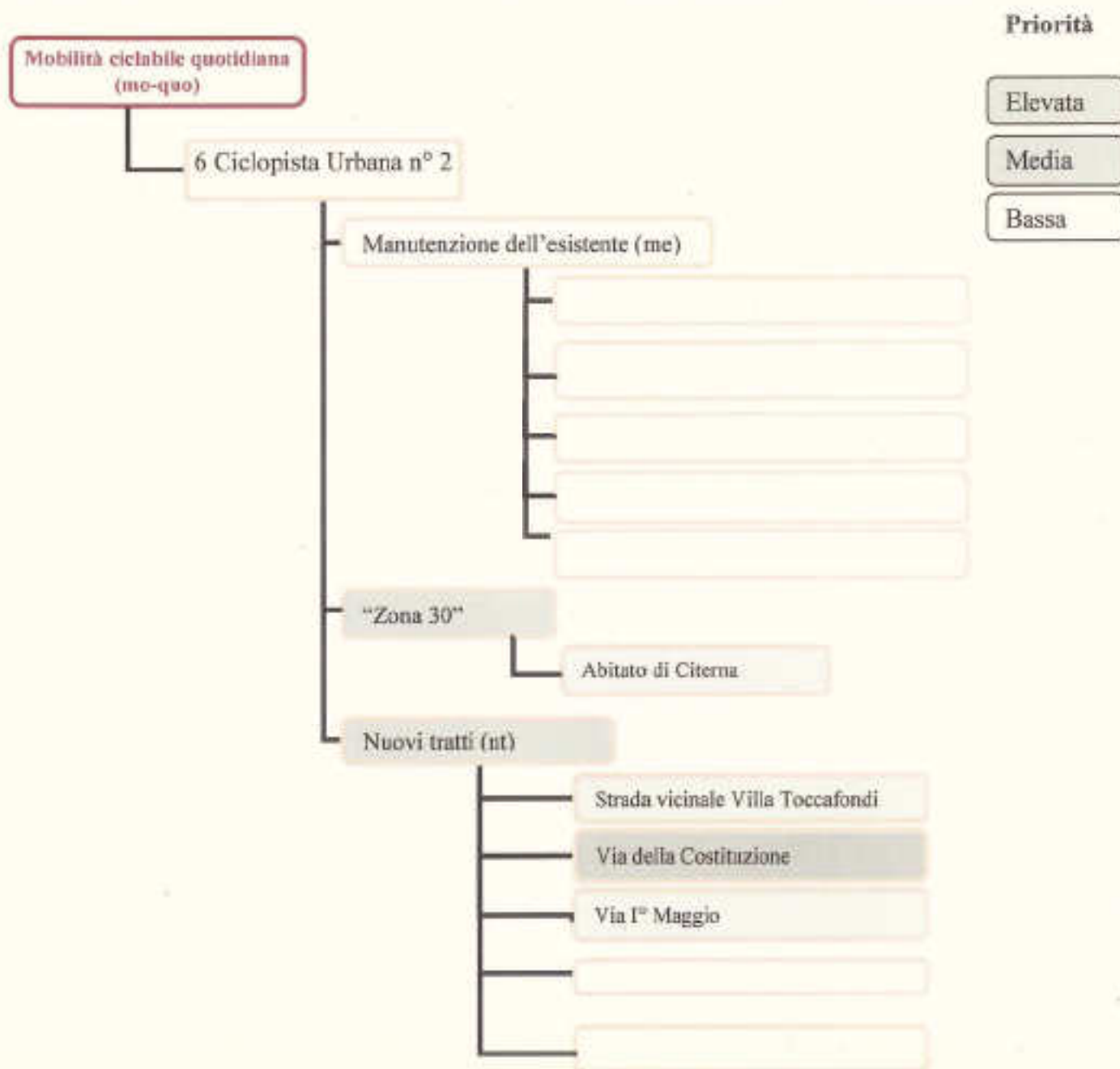
Occorre pertanto, che siano realizzate almeno la ciclopista sud e quella urbana n. 1 e n. 2 per darle un ruolo significativo.

Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale

**Note:**

La valutazione complessiva di priorità elevata deriva dal fatto che tale ciclopista costituisce la dorsale principale per gli spostamenti della mobilità quotidiana e di connessione tra le frazioni di Fibbiana, San Quirico, Erta e Capoluogo. Nel programma strategico a tale dorsale si connettono la prevalenza di tutte le altre piste. Si correla inoltre alla ciclopista dell'Arno e della Pesa. Gli interventi di nuovi tratti a priorità elevata sono connessi a quelli degli operatori privati nei comparti edificatori ex Vae, ex Artinvetro, ed ex Etrusca.

Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale

**Note:**

La complessiva valutazione di priorità media deriva dal fatto che tale ciclopista costituisce il tirante fondamentale di connessione tra l'area urbana a nord della S.S. 67 ed il polo produttivo delle Pratella diramandosi dalla prevista dorsale principale (ciclopista urbana n.1).

Tale ciclopista, pertanto, oltre alla mobilità quotidiana per le attrezzature urbane può costituire un riferimento importante per la mobilità legata alla attività lavorativa in quanto si connetterebbe alla ciclopista della Pratella.

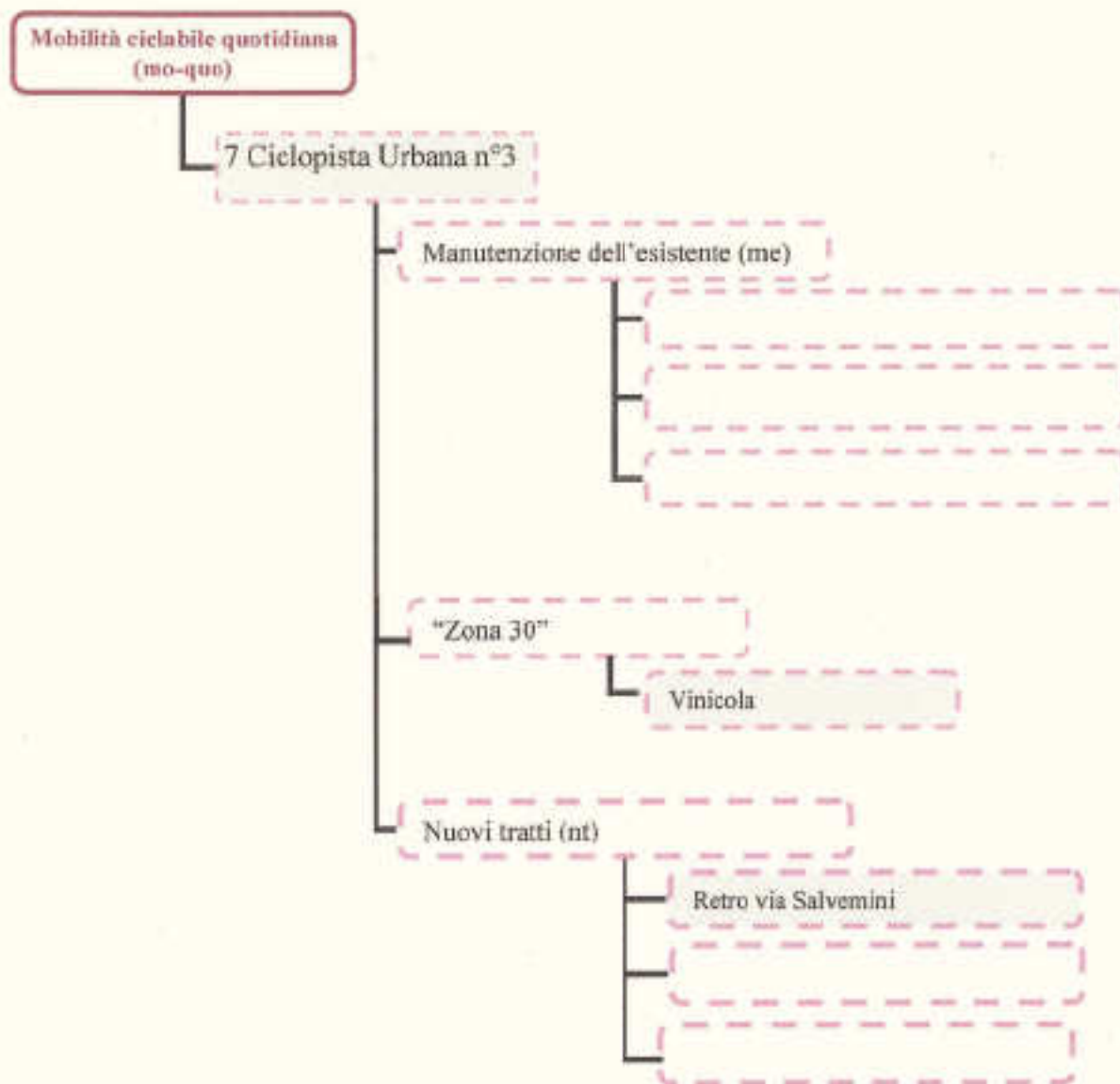
Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale

Priorità

Elevata

Media

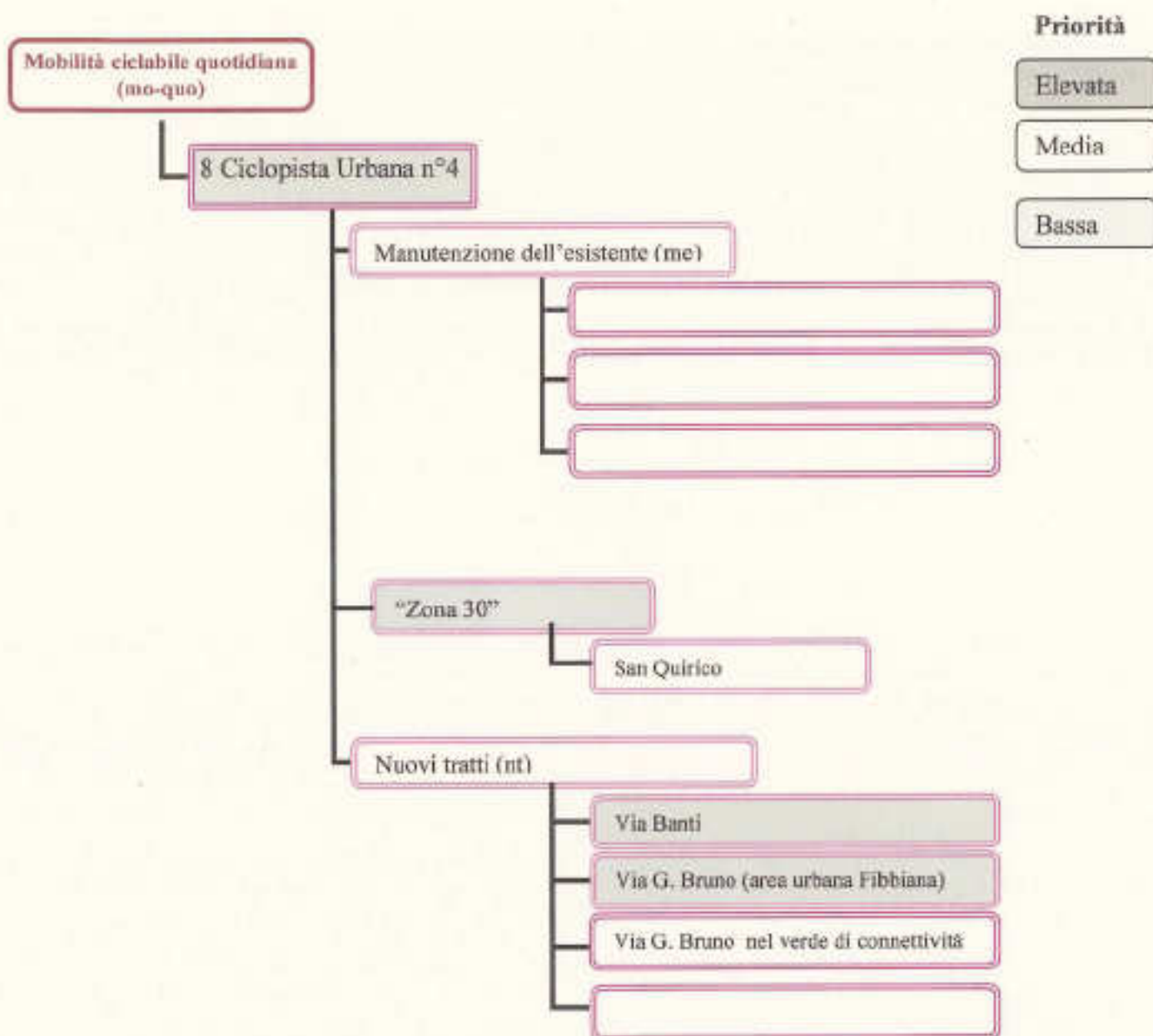
Bassa



Note:

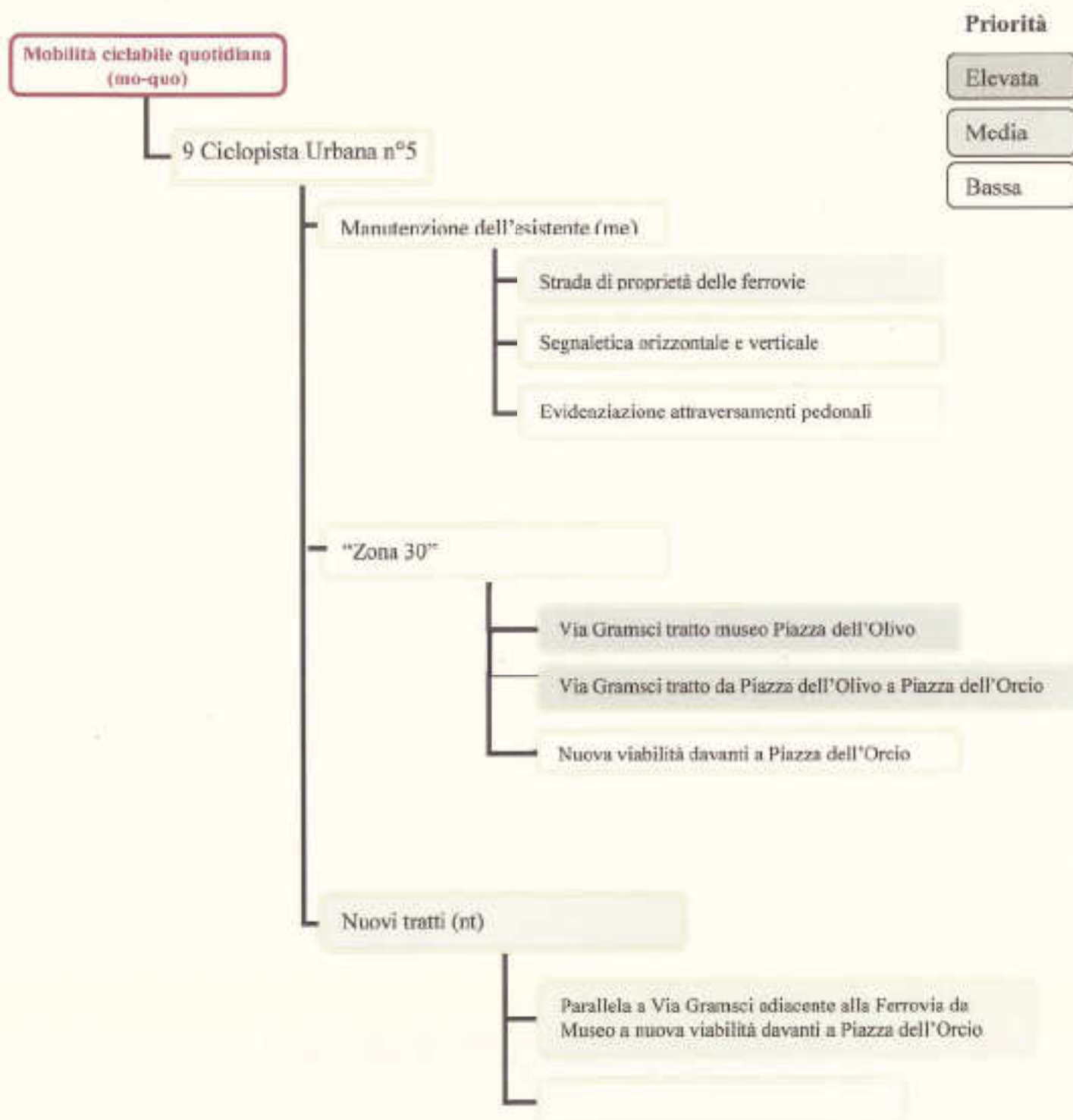
la complessiva valutazione di priorità bassa deriva dal fatto che la ciclopista ha limitata lunghezza e assume un significato esclusivamente dopo la realizzazione della ciclopista urbana 1 nel tratto Erta inizio di via Fratelli Cervi. Nel tratto che attraversa l'abitato di Vinicola individuato quale zona a 30 all'ora non sembrano sussistere particolari difficoltà realizzative che invece si riscontrano nel tratto a ridosso della ferrovia sul retro di Via Salvemini.

Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale

**Note:**

La valutazione complessiva di priorità media deriva dal fatto dell'importante ruolo di dorsale intermedia che la ciclopista può assolvere nel programma strategico complessivo connettendo le frazioni di Fibbiana Torre e San Quirico con il parco dell'Ambrogiana e di connessione con la nuova scuola nel parco.

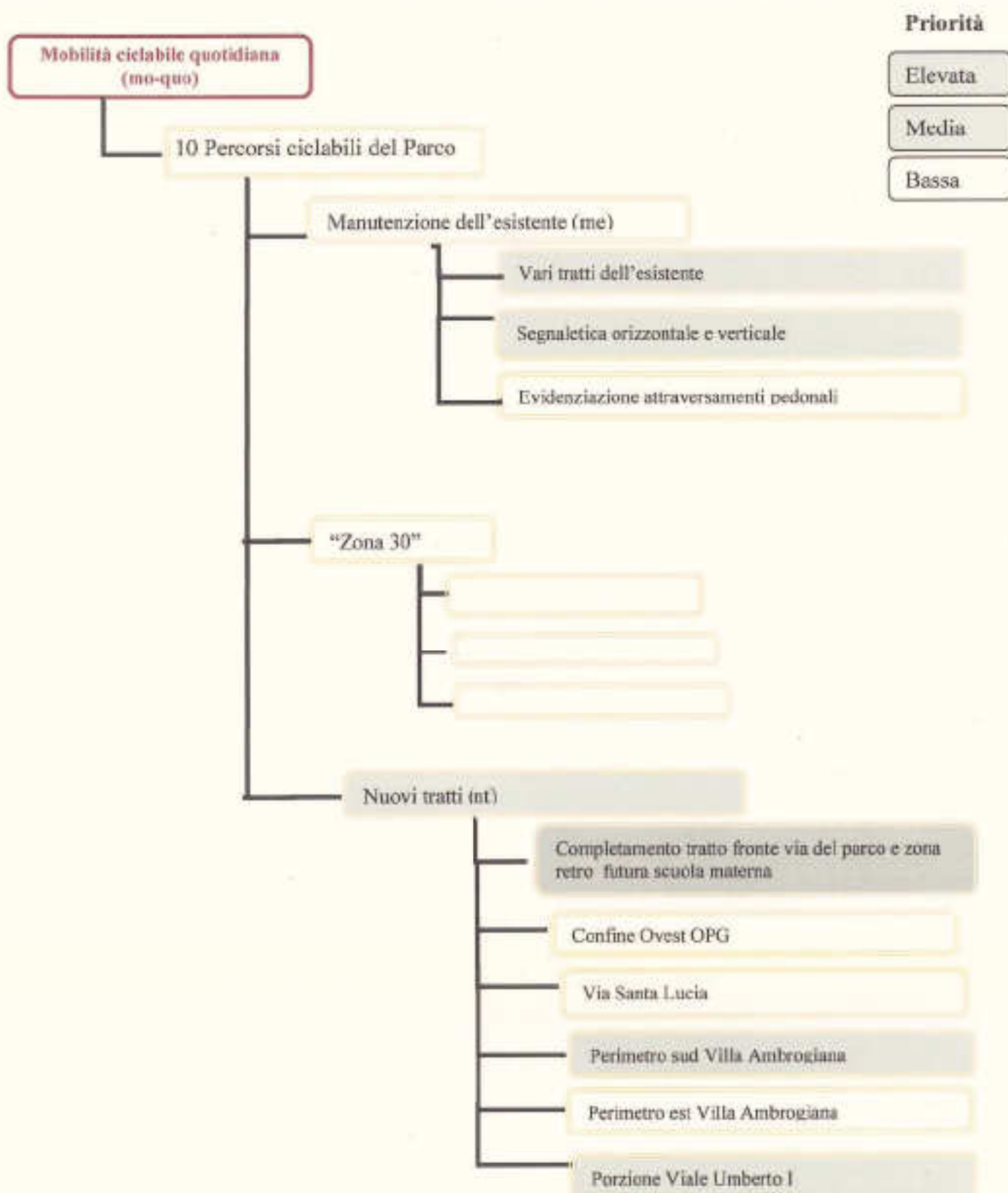
Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale

**Note:**

la valutazione complessiva di priorità media deriva dal ruolo di dorsale di connessione della frazione di Samminiatello con il centro storico e la stazione. Già adesso però, porzioni di tale pista sono in zona trenta all'ora (a Samminiatello) e tale zona dovrebbe essere poi estesa a tutta via Gramsci.

La parte della pista adiacente alla rete ferroviaria è individuata a priorità bassa in quanto nel programma strategico assolve principalmente il ruolo di presidio di sicurezza.

Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale

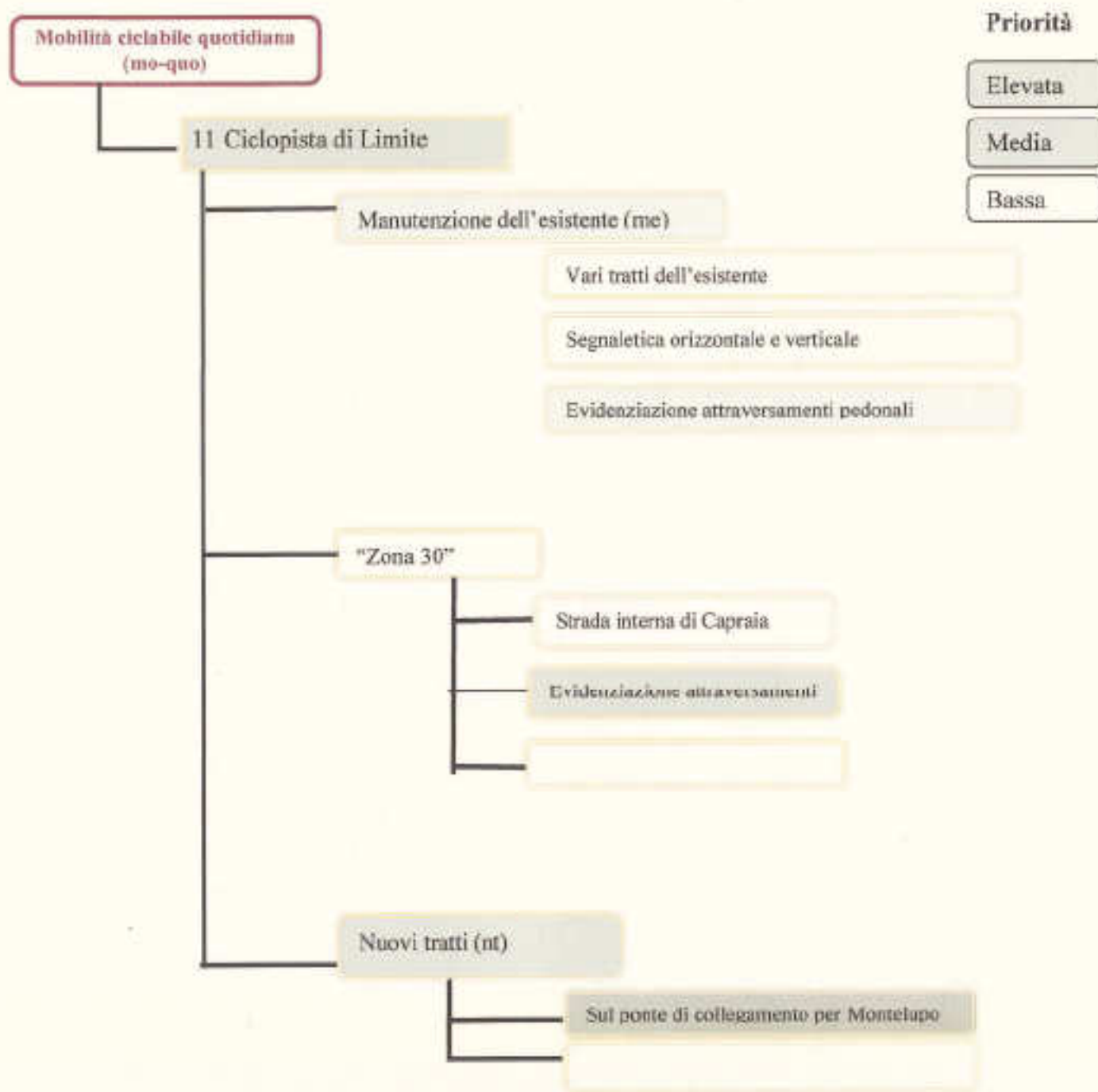


Note:

La valutazione complessiva di priorità media deriva dal fatto che si tratta di un percorso già esistente nel parco dell'Ambrogiana. La priorità maggiore sono gli interventi in prossimità alla nuova scuola nel parco.

Gli altri nuovi tratti costituirebbero certamente un arricchimento importante di tale pista ciclabile e sono in parte connessi alle decisioni sulle funzioni dell'OPG.

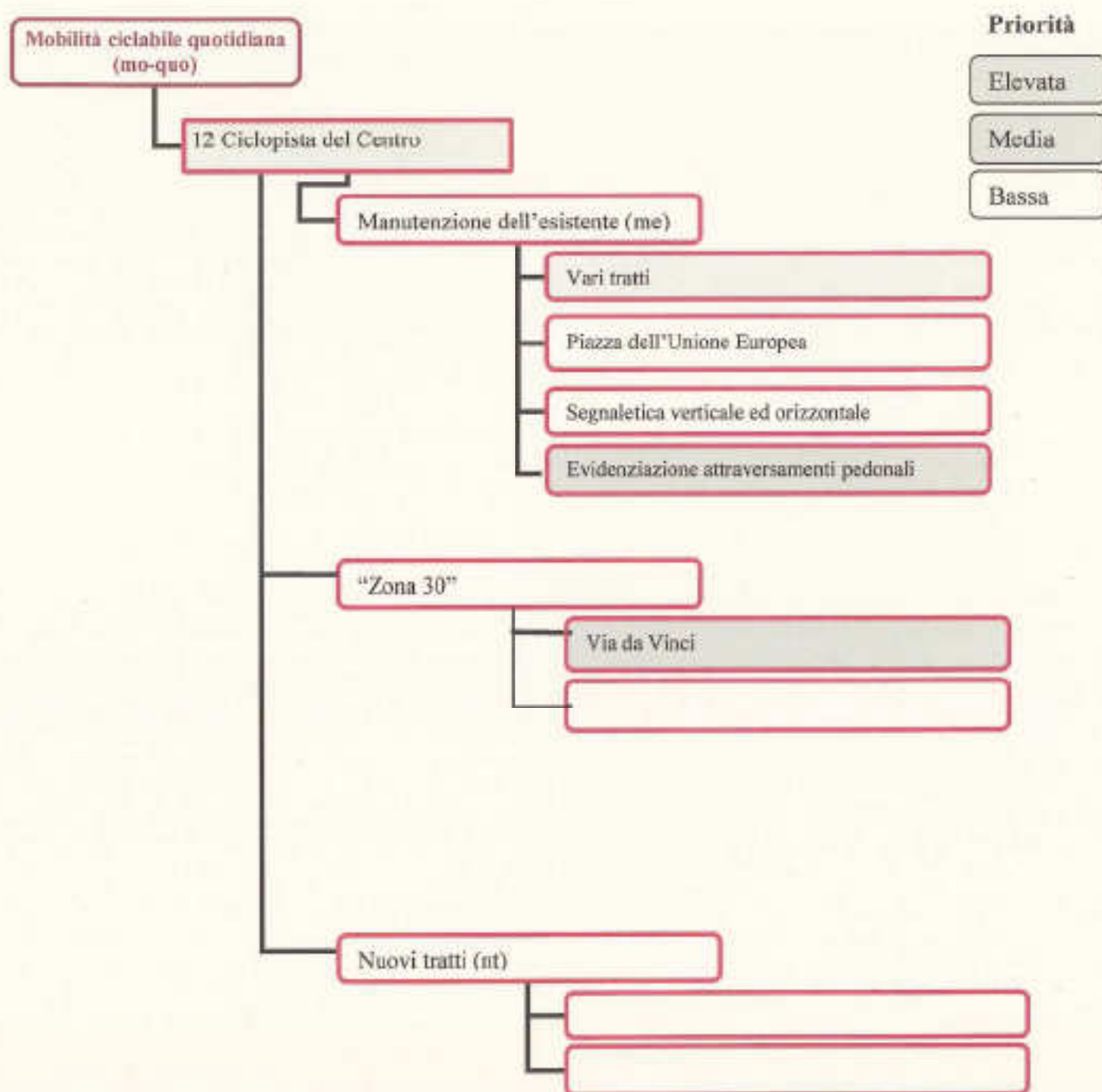
Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale



Note:

La valutazione complessiva di priorità media deriva dall'interesse sovracomunali di connessione fra le due rive dell'Arno. Costituiscono priorità elevata gli interventi sul ponte esistente sull'Arno presso la stazione ferroviaria, in quanto risolutivi per dare l'accessibilità ciclabile alla stazione ferroviaria di Montelupo per gli abitanti di Capraia e di Limite

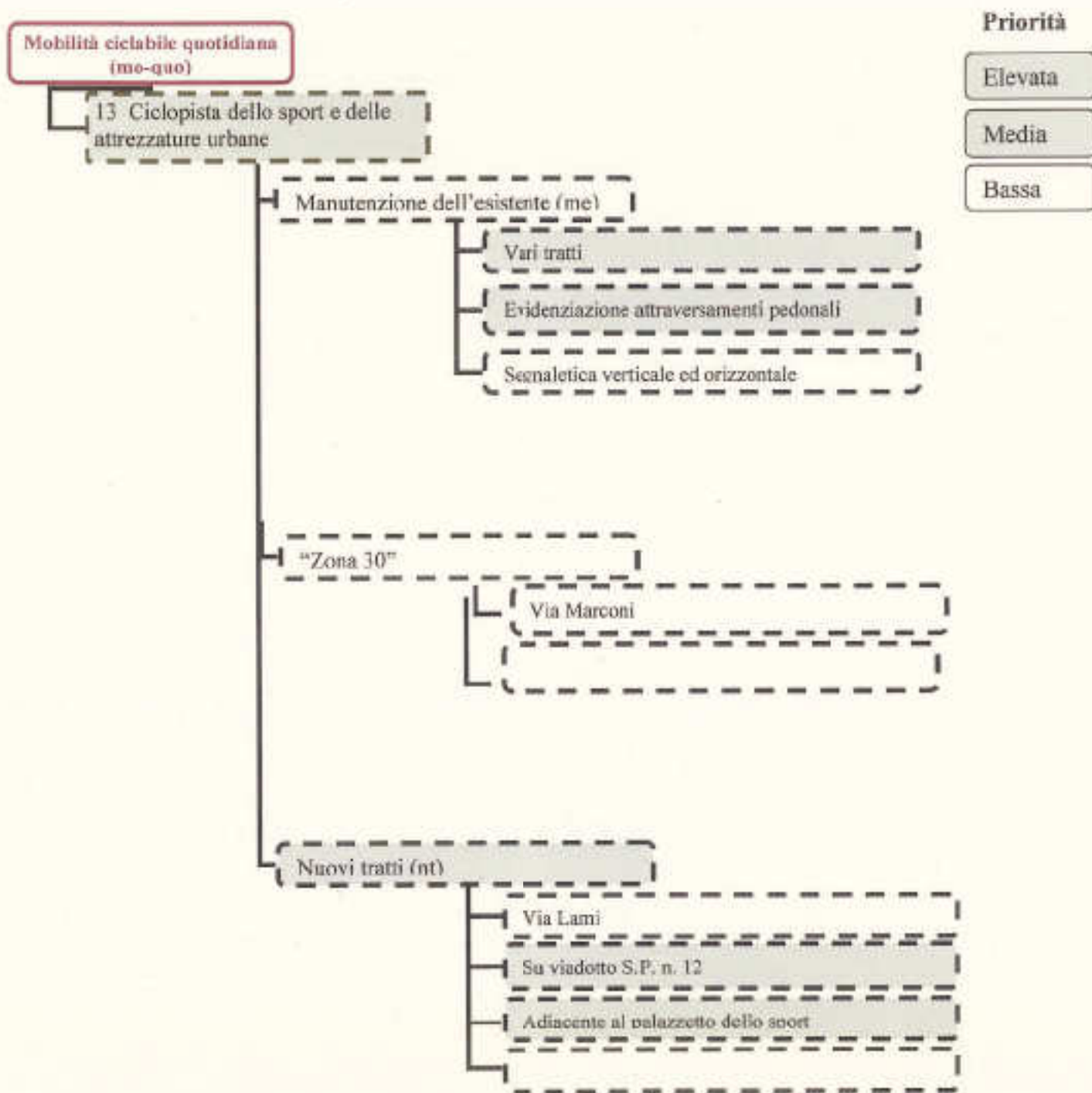
Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale

**Note:**

La valutazione complessiva di priorità bassa deriva dal fatto che il percorso ciclabile è sostanzialmente già esistente e percorre zone prevalentemente a carattere esclusivamente pedonale.

Risultano importanti interventi di manutenzione e rafforzamento della segnaletica orizzontale e verticale e di prefigurare il tracciato su via da Vinci da considerare zona a 30 all'ora.

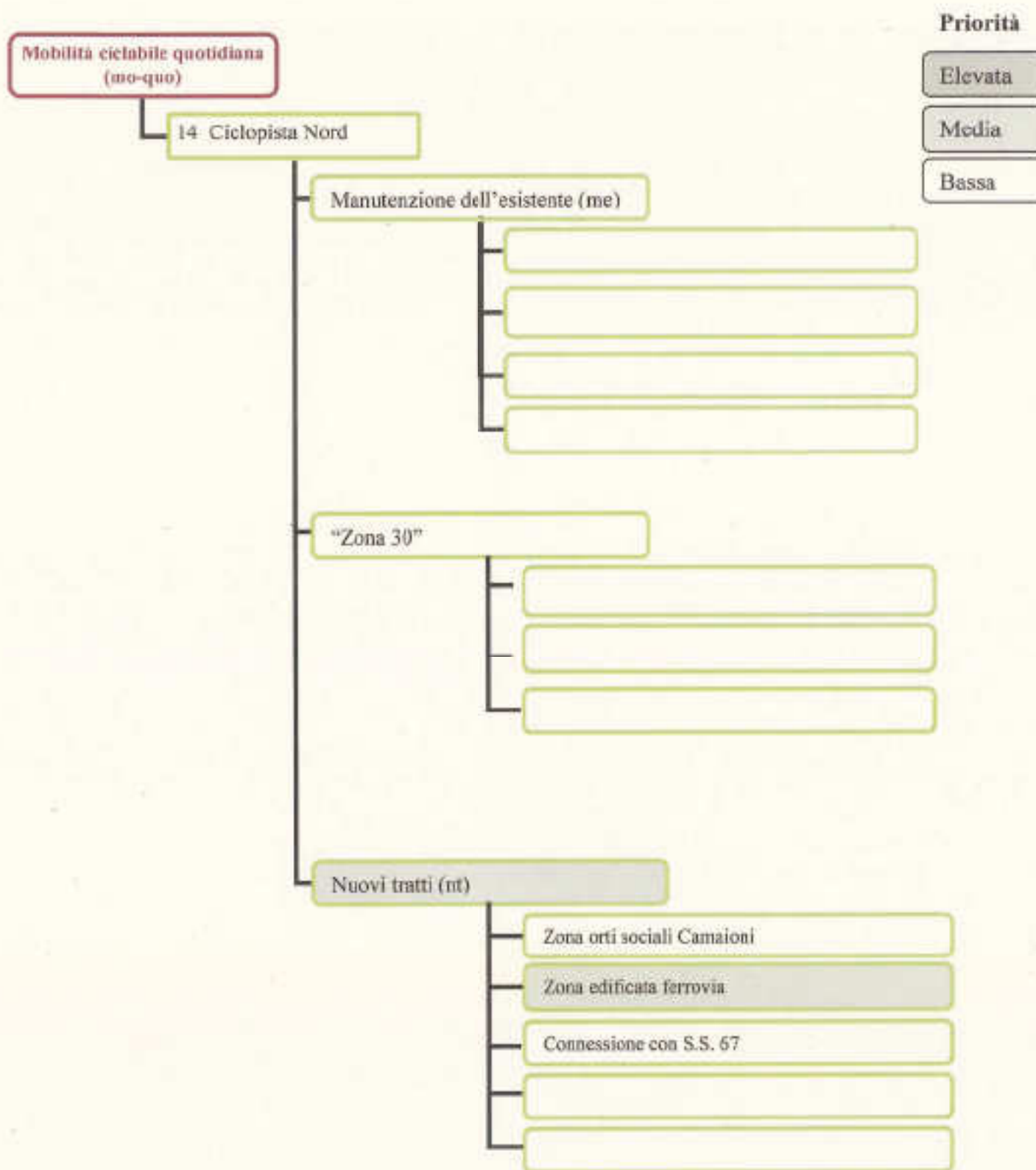
Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale



Note:

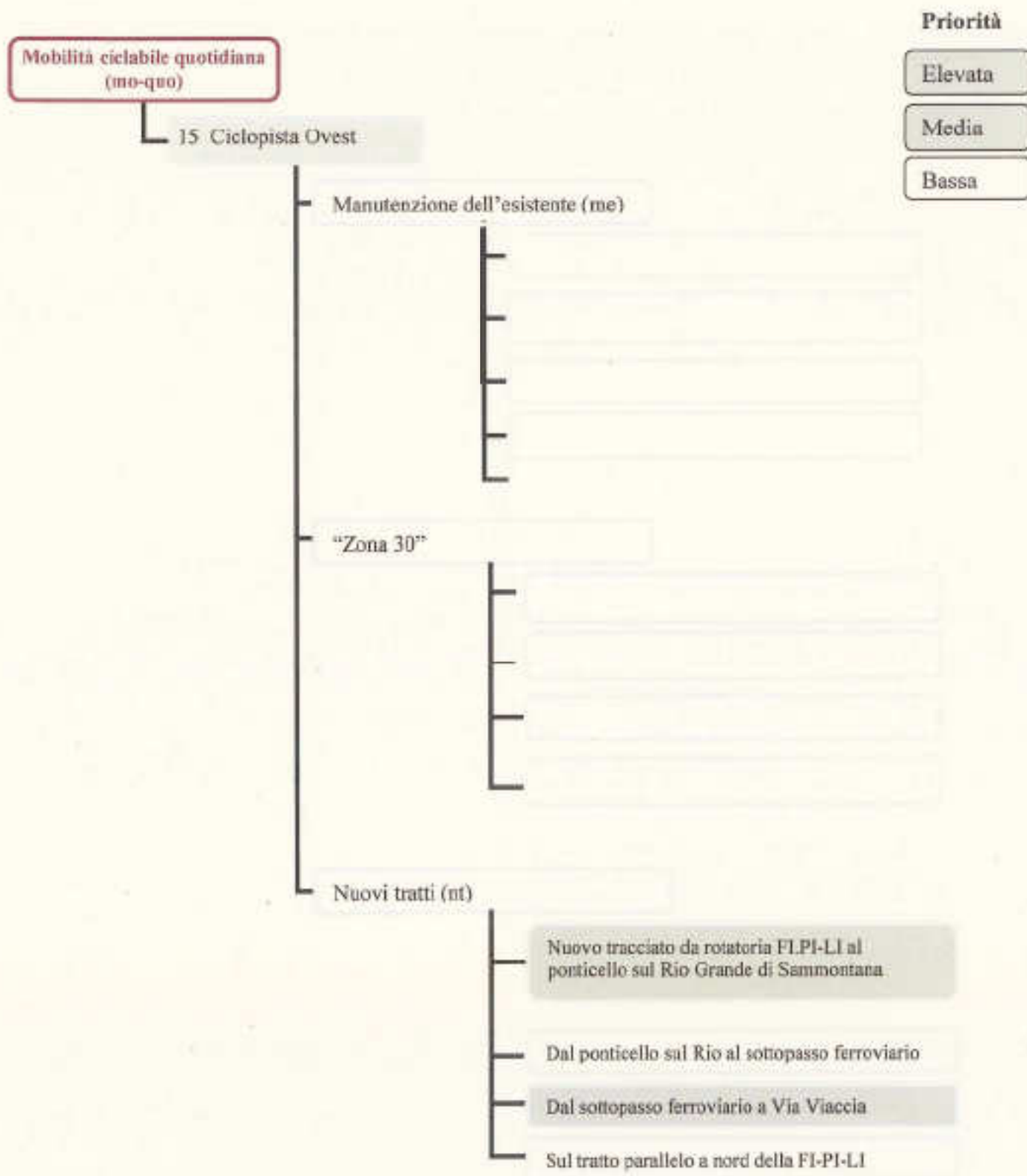
La valutazione complessiva di priorità media deriva dal fatto che il suo completamento con i tratti già esistenti consente di servire tutta una serie di importanti poli di attrazione inerenti le attrezzature pubbliche ed il palazzetto dello sport. Costituisce una criticità progettuale il collegamento della zona palazzetto con la riva sinistra della Pesa per il quale sono da considerare due opzioni di cui una strutturale che vede interventi sul viadotto un'altra a carattere stagionale di passaggio sul Torrente Pesa.

Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale

**Note:**

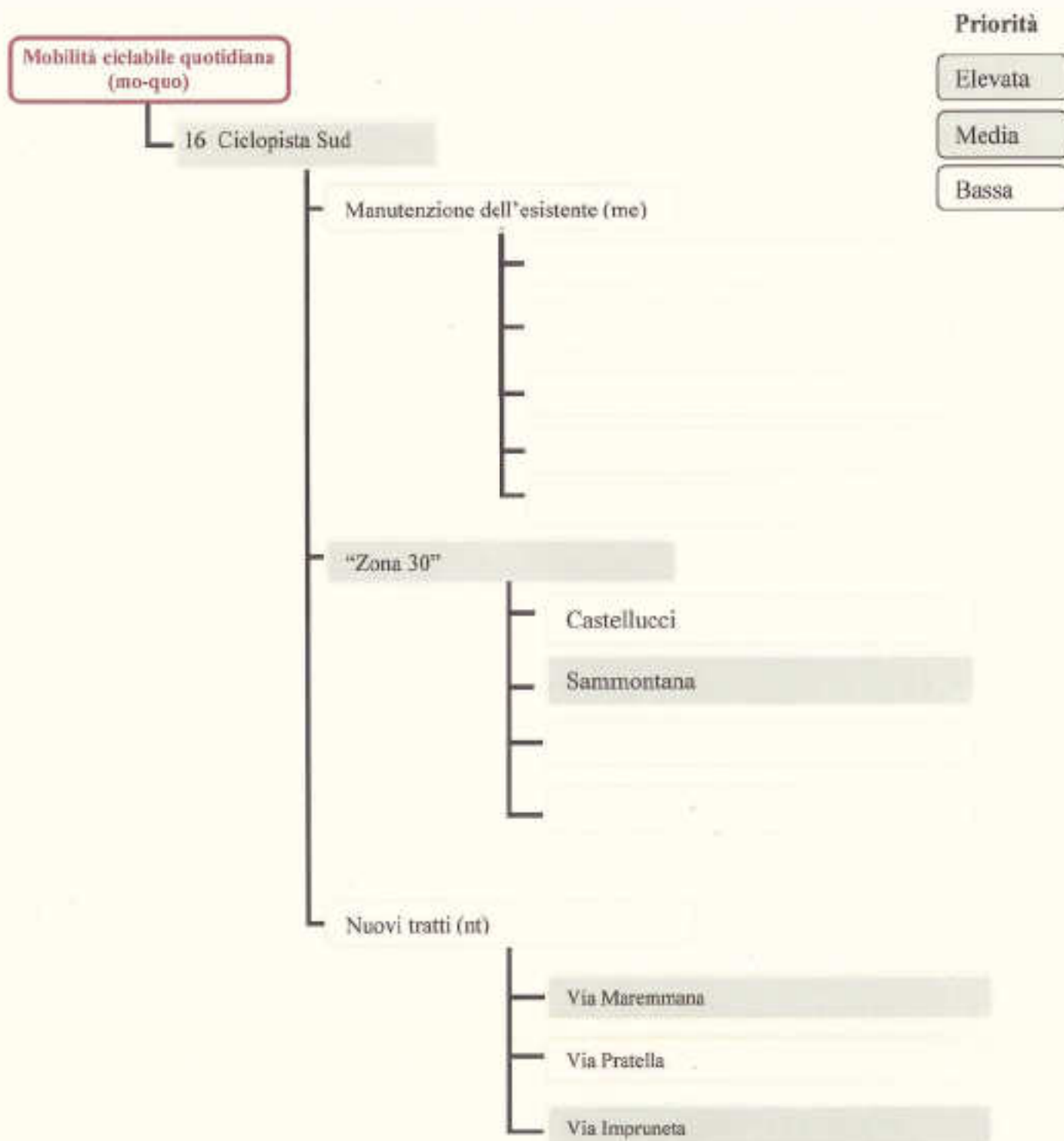
la valutazione complessiva di priorità bassa deriva dal fatto che pur trattandosi di un breve tracciato questo consentirebbe di connettere l'abitato di Camaioni con la ciclopista dell'Arno e quindi con Samminiatello il Centro ed il capoluogo

Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale

**Note.**

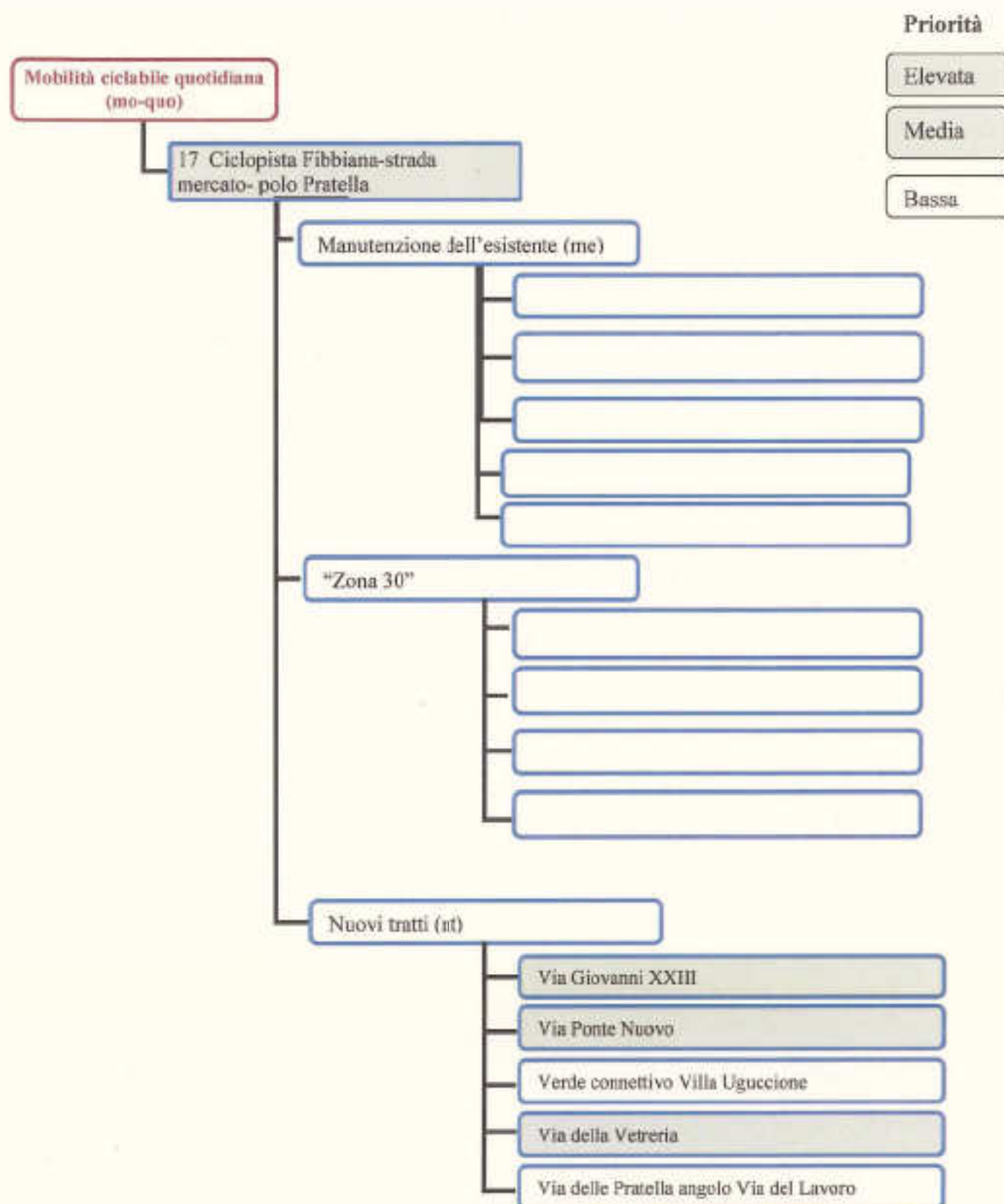
La valutazione complessiva bassa deriva dalla prossima realizzazione di un intervento "artigianale e commerciale" in prossimità dello svincolo di Empoli est che potrebbe essere pertanto accessibile preferibilmente con tale mobilità. Importanti connessioni sono anche con la zona di Empoli e con l'abitato sud della zona di Sarmontana

Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale

**Note:**

la valutazione complessiva a priorità media deriva dall'importante ruolo di connessione di Sammontana e Castellucci con l'ambito a nord della FI-PI-LI e della Ferrovia e quindi di connessione con la zona produttiva delle Pratella

Descrizione della strutturazione del BICI-PLAN Comunale



Note

La valutazione complessiva media deriva dall'importante ruolo che tale pista ciclabile può avere di connessione del popoloso centro abitato di Fibbiana con la strada mercato e il Polo della Pratella e quindi con la pista ciclabile che lo attraversa.

5.3. Grado di flessibilità e aggiornabilità del BICIPLAN

Nell'articolazione:

- delle priorità per tipo di intervento e per singola ciclopista individuata al punto 5.2
- della strutturazione in
 - **effetti**
 - **priorità**
 - **ubicazione della pista**
 - **tipologia di pista**
 - **interventi**

è necessario introdurre in quale modo si possa affrontare la problematica della **flessibilità ed aggiornabilità** del BICIPLAN.

In primo luogo si evidenzia che la problematica della flessibilità e dell'aggiornabilità risulta fondamentale per una concreta attuazione del BICIPLAN e che occorre che questa sia individuata nelle sue caratteristiche fin dalla prima stesura.

Nel processo individuato di strutturazione per **effetti, priorità, ubicazione della pista, tipologia di pista e interventi** il grado di flessibilità e aggiornabilità è previsto avere un peso minore sugli effetti e progressivamente crescente sulle priorità, ubicazione della pista, tipologia e sicuramente maggiore negli interventi. Ampia libertà, quindi di modificare ed integrare gli interventi, un certo grado di libertà per le priorità ma prevalentemente fissi dovranno rimanere gli effetti pena il vanificare la strutturazione complessiva.

L'introduzione della questione flessibilità/aggiornabilità con le caratteristiche sopra specificate consente di predisporre uno strumento che nel perseguire gli elementi strutturali costitutivi consente di essere aperto ai contributi derivanti da vari organi sia all'interno dell'Amministrazione che di altri Enti.

Non risulta inoltre da sottovalutare che con tali caratteristiche nasce la possibilità di indicare un "catalogo di azioni/interventi" avendo la possibilità di non "perdere occasioni" derivanti da mutati aspetti e/o possibilità di finanziamenti purché compatibili con il quadro di riferimento strutturale del BICIPLAN potendo "tarare" gli interventi/azioni in maniera agevole.

La strutturazione del BICIPLAN, così come concepita, ha come ambizioso obiettivo non solo quello di attribuire coerenza e sinergia alle azioni su un territorio ma vuol costituire anche il serbatoio principale per individuare i contenuti, secondo un approccio che passa, anche in riferimento a finanziamenti nazionali ed europei, dal "modus operandi" che si basa sul "data la disponibilità di eventuali finanziamenti decido cosa fare" al "decido cosa fare e ricerco i coerenti eventuali finanziamenti". Tale criterio di fondo necessita appunto per la sua concreta attuazione della intersettorialità che costituisce l'asse portante della metodologia applicata per l'elaborazione del documento d'inquadramento nella pianificazione ciclabile.

6. DAL DOCUMENTO D'INQUADRAMENTO ALL'OPERATIVITA'

6.1. Strategie per l'operatività

Il documento di inquadramento del BICIPLAN, tramite un metodo ed una serie di strategie, ha delineato una strutturazione di un sistema di piste ciclabili congruo alle esigenze dei cittadini, anche per una mobilità quotidiana, e all'identità che l'Amministrazione comunale vuol dare al proprio territorio con particolare riferimento ad un sistema di mobilità integrato.

Tale documento costituisce quindi il quadro sul quale dettagliare le operatività sia sul campo pianificatorio che degli specifici progetti di percorsi ciclabili.

Il documento di inquadramento per quanto riguarda:

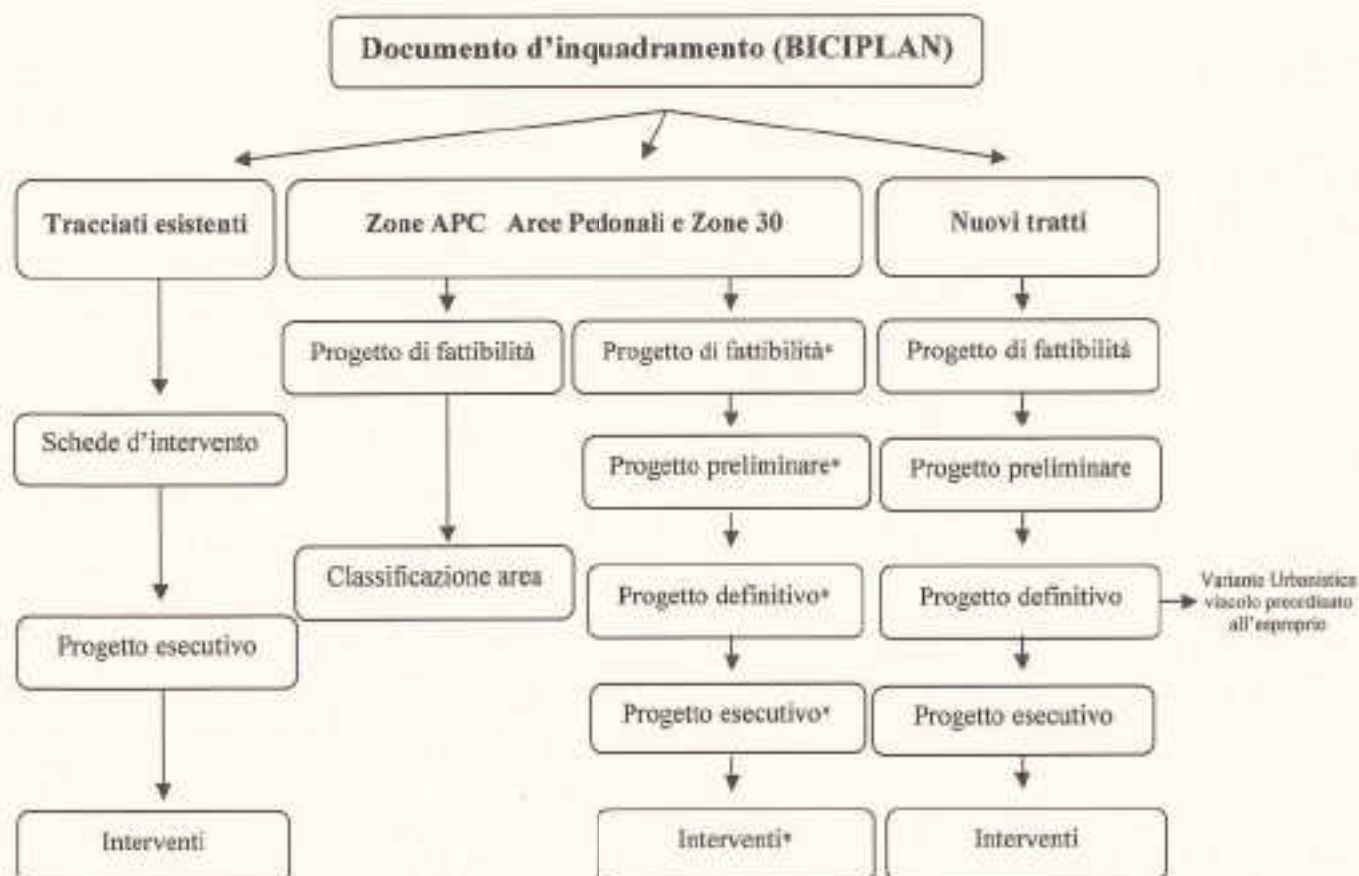
- i percorsi esistenti per ogni ciclopista individua i tipi di intervento (quali regimazione acque, pavimentazioni, segnaletica orizzontale e verticale ecc.) individuando nel dettaglio le priorità relative;
- "gli attraversamenti" nelle zone cosiddette 30 all'ora specifica le relative aree;
- i nuovi tratti gli articola per tipologia di pista ciclabile individuando le specifiche priorità.

Con l'elaborazione quindi del documento di inquadramento con le caratteristiche sopra specificate l'Amministrazione Comunale può elaborare una strategia operativa.

La strategia operativa si differenzia rispetto ai tipi di intervento:

- per quanto riguarda l'**ESISTENTE** (i percorsi esistenti) si procederà con l'elaborazione di specifiche schede d'intervento che individueranno, nel dettaglio, gli interventi necessari con l'individuazione dei costi. Successivamente all'elaborazione delle schede si procederà al progetto esecutivo e quindi agli interventi;
- per quanto riguarda le zone **APC** (Aree Pedonali e Zone 30) la strategia operativa si diversifica se il loro riconoscimento passa attraverso interventi strutturali o meno. In assenza di interventi strutturali si procederà con la sola elaborazione di un **PROGETTO DI FATTIBILITÀ** e quindi alla conclamazione e classificazione dell'area mentre se saranno necessari interventi strutturali il processo passerà dal Progetto preliminare, definitivo ed esecutivo, e quindi con gli interventi.
- per quanto riguarda **NUOVI TRATTI**, si procederà con l'elaborazione di un **PROGETTO DI FATTIBILITÀ** e successivamente con il Progetto preliminare, definitivo. In sede di progetto definitivo sarà effettuata la Variante Urbanistica per l'eventuale vincolo preordinato all'esproprio e quindi poi con il progetto esecutivo a cui seguiranno gli interventi.

Il seguente diagramma sintetizza le strategie di operatività sopra specificate:



* in caso di interventi strutturali per la sua realizzazione

6.2. Primo stralcio di operatività individuato dal BICIPLAN

In riferimento alle priorità individuate nel BICIPLAN è già possibile individuare un primo stralcio operativo:

ESISTENTE	Elaborazione di schede di intervento		Ciclopiste dell'Arno e della Pesa e delle Pratella (PIP)
NUOVI TRATTI	Progetto di fattibilità a seguito del percorso partecipativo (marzo 2012)	Progetto preliminare Progetto definitivo Progetto esecutivo	Ciclopista della Pesa – collegamento pedociclabile Graziani-Turbone
	Progetto di fattibilità (luglio 2014)		Ciclopista urbana n. 1 tratto di Via Fratelli Cervi correlato agli interventi di riqualificazione urbana ex VAE e ex Artinvetro

Montelupo Fiorentino, 17/07/2014