

COMUNE DI CASTIGLIONE DELLA PESCAIA

# **CICLOPISTA TIRRENICA - LOTTO 4**

DA BIVIO DELLE ROCCHETTE A MARINA DI GROSSETO

## **PROGETTO ESECUTIVO**

CUP 0117100537 CIG Z762987208

COMMITTENTE : COMUNE DI CASTIGLIONE DELLA PESCAIA  
S.P. DEL PADULE N. 3 - 58043 CASTIGLIONE D.P. (GR)  
c.f. - 0117100537

PROGETTO : DOTT.ARCH. STEFANO GIOMMONI  
c.f. - GMMSFN62E21F032B

COLLABORATORE : GEOM. JONATHAN RADICCHI

RESPONSABILE SERVIZIO LL.PP. : GEOM. MASSIMO BARICCI

RESPONSABILE PROCEDIMENTO : DOTT.SSA ANNA CORTINA

TAVOLA scala ---

# **A** RELAZIONE

studio di architettura stefano giommoni  
località Casetta Citerni 58020 Scarlino (GR)  
tel. +3905661900796 - s.giommoni@archiworld.it

data : 23/12/2019

aggiornamento :

archivio :



## Sommario.

- 1) Il cicloturismo come fattore di sviluppo sociale ed economico.
- 2) La ciclovia tirrenica.
- 3) Il tracciato della ciclovia tirrenica nel Comune di Castiglione della Pescaia.
- 4) Il progetto esecutivo del lotto 4 della ciclovia tirrenica nel Comune di Castiglione della Pescaia.
- 5) L'organizzazione degli interventi.
- 6) Gli elaborati del progetto esecutivo.
- 7) Il quadro economico della spesa.

## **1) Il cicloturismo come fattore di sviluppo sociale ed economico.**

La crescita che ha registrato, in questi ultimi anni, il cicloturismo in Italia è stata importante e ha investito tutte le regioni del paese. Il cicloturismo unisce l'Italia, o perlomeno, si stanno consolidando le premesse perché ne sia un fattore determinante.

Lo confermano le analisi, gli approfondimenti che emergono dall'ultima pubblicazione dei dati Isnat-Legambiente. La bicicletta è uno straordinario strumento di coesione sociale, rivitalizza il territorio, risveglia il commercio, rilancia la cultura. Sono proprio le aree geografiche a maggiore densità di attrattive culturali ed ambientali a catalizzare il flusso delle presenze del cicloturismo che non si concentra in punti precisi ma investe tutta la penisola.

I contenuti dello studio promosso da Legambiente sono stati presentati e diffusi in occasione del "Bike summit 2019" che si è tenuto lo scorso marzo a Roma.

Il dato significativo, e per certi versi inaspettato, è quello delle regioni del centro sud, come la Campania da dove ben un quinto dei cicloturisti, che hanno scelto di effettuare una vacanza in bicicletta nel 2018, dichiara di provenire. Seguono la Lombardia e subito dopo il Lazio. Le principali destinazioni sono in Toscana ed Emilia Romagna, dove arrivano ben due terzi dei flussi totali. Al movimento nord-nord, dove è ancora attiva la maggior parte delle ciclovie esistenti in Italia, si va progressivamente consolidando il flusso nord-sud, grazie ai "grandi itinerari" previsti e già in parte impostati che cominciano a trovare il gradimento sia dei residenti che dei forestieri.

Il turismo in bicicletta è anche un fattore di sviluppo economico. I dati sono in linea e coerenti con l'andamento registrato per l'intero settore del turismo. Il PIB (prodotto interno bici) promosso e calcolato da Legambiente fa registrare nel 2018 ben 7,6 miliardi di euro di ricavi solo per ciò che riguarda il cicloturismo, facendo così arrivare a quasi 12 miliardi di euro annui il valore complessivo della ciclabilità, in un paese dove le infrastrutture per la bicicletta sono ancora in uno stato embrionale.

Se dall'estero il numero di visitatori continua a crescere è da qualche anno che anche gli italiani mostrano sempre maggiore attenzione per il cicloturismo. Se ne è accorto anche il mondo fieristico. A Padova e Milano, dove si svolgono le tradizionali fiere del settore, sono ormai invitate in modo stabile e permanente le società e le agenzie che propongono bike tour, e lo spazio a loro dedicato continua a crescere quale segno evidente dell'ormai consolidato interesse per il settore.

Il cicloturismo produce importanti ricadute sul territorio. Perché chi sceglie di fare le vacanze pedalando è disposto alle soste, a conoscere le zone che attraversa, a scoprirne valori, tradizioni e costumi. E' un turismo che si coniuga alla perfezione con le forme della valorizzazione enogastronomica, culturale ed ambientale dei luoghi.

I dati positivi e crescenti del cicloturismo hanno indotto tutti in paesi europei ad investimenti strategici nel settore. La Scozia rappresenta l'esempio più virtuoso. E' dal 2009 che il governo punta sull'incremento del cicloturismo e che pianifica interventi per migliorare le infrastrutture e aumentare l'uso della bicicletta. Dal 2009 sono stati approvati ben tre piani di incentivo alla mobilità lenta. Un lavoro che ha fatto incrementare del 214% i turisti in bicicletta in dieci anni e che ha permesso di

far aumentare il valore totale del cicloturismo nel paese ai 141,4 milioni di sterline nel 2015.

In Italia le iniziative si moltiplicano. Nel 2017 la Regione Marche ha dato vita ad uno specifico progetto per promuovere il cicloturismo nelle zone colpite dal terremoto. Ed è in questa sempre maggiore attenzione verso le forme del turismo in bicicletta che è stato concepito ed avviato il progetto della ciclovia tirrenica.

## 2) La ciclovvia tirrenica.

Nell'aprile del 2016 è stato firmato un protocollo d'intesa tra la Regione Lazio, la Regione Liguria e la Regione Toscana che definisce la ciclovvia tirrenica come progetto integrato per lo sviluppo della mobilità lenta e del turismo sostenibile.

I fondamenti dell'accordo tra le tre regioni risultano essere i seguenti:

- la promozione dello sviluppo della mobilità ciclabile, con l'investimento di risorse importanti per la realizzazione di itinerari e percorsi strategici a valenza nazionale e internazionale;
- la collaborazione su progetti nazionali ed europei per dare continuità agli itinerari e coordinare azioni di promozione e valorizzazione;
- l'individuazione di un tracciato di ciclovvia costiera che, attraversando i territori di Liguria, Toscana e Lazio, consenta di collegare il confine italo francese a Roma passando per una rete di aree archeologiche, parchi naturali, centri storici e borghi di infinita bellezza;
- la condivisione integrata dello sviluppo della mobilità e del turismo sostenibili quale fattore per il miglioramento della vita dei cittadini e per la creazione di nuove opportunità di lavoro.



La ciclovvia tirrenica risulterà collegata ad altre ciclovvie della rete nazionale delle ciclovvie e dei percorsi europei "Eurovelo". Il progetto strategico "Intense", finanziato nell'ambito del programma comunitario interregionale Italia – Francia e del quale è capofila la Regione Toscana, permetterà di collegare la ciclovvia tirrenica sia con il sistema delle ciclovvie della Sardegna e della Corsica che con quello della Costa Azzurra e delle Alpi Marittime. Il progetto "Edumob", del quale è capofila la Regione Liguria, permetterà, invece, di collegare con un unico percorso ciclabile la riviera italiana e quella francese.

Il tracciato complessivo della ciclovia tirrenica è di circa 1.200 km dei quali oltre 700 sono già percorribili, sebbene quasi tutti in sede promiscua.

Il tracciato in Toscana è di circa 560 km, compresi i collegamenti multimodali con stazioni ferroviari e porti, tra cui quello di Piombino che permette di inserire anche l'Isola d'Elba tra i luoghi raggiungibili con la ciclovia.

Recentemente, nella nostra Provincia, sono stati inaugurati i tratti della ciclovia che collegano il ponte sull'Ombrone e Grosseto con gli itinerari ciclabili già presenti nel Parco della Maremma.

### **3) Il tracciato della ciclovvia tirrenica nel Comune di Castiglione della Pescaia.**

Il tracciato della ciclovvia tirrenica nel Comune di Castiglione della Pescaia è stato individuato cercando di utilizzare e recuperare, laddove possibile, l'antico percorso "della dogana", la infrastruttura costiera di impianto settecentesco utilizzato per il dazio granducale e lorenese

Il percorso è segnato da scenari ambientali e paesaggistici di assoluto pregio e trova nel tratto che collega le torri costiere del castello di Punta Ala e del forte delle Rocchette il suo culmine. L'obiettivo guida, utilizzato nel concepire il suo sviluppo, è stato quello di creare un percorso fortemente attrattivo per turisti e viandanti mettendo in sicurezza quei tratti già oggi frequentati ed utilizzati.

Il Comune di Castiglione ha approvato un progetto definitivo composto da 19 tratti che, dal confine del Comune di Scarlino arriva a Punta Ala, prosegue fino alle Rocchette e dall'innesto con la strada provinciale delle Collacchie si snoda sino a Marina di Grosseto utilizzando la pista ciclabile oggi esistente. Per il centro abitato di Castiglione è previsto l'attraversamento utilizzando quali soli tratti in sede propria le aree pedonali del lungomare di levante e del lungomare di ponente. Nelle aree centrali vere e proprie del paese verranno istituite zone con limite di velocità a 30 km/h per agevolare il transito dei ciclisti in condizioni di maggiore sicurezza.

Per la cantierizzazione dell'opera il Comune di Castiglione della Pescaia ha suddiviso il progetto complessivo nei seguenti quattro distinti lotti:

- lotto 1, tratto Pian d'Alma – Rio Palma;
- lotto 2, tratto Rio Palma – Rocchette;
- lotto 3, tratto Rocchette – Bivio delle Rocchette;
- lotto 4, tratto Bivio delle Rocchette – Marina di Grosseto.



#### 4) Il progetto esecutivo del lotto 4 della ciclovía tirrenica nel Comune di Castiglione della Pescaia.

Il lotto 4 della ciclovía tirrenica nel Comune di Castiglione della Pescaia è quello che consente di collegare il Bivio delle Rocchette con il confine del Comune di Grosseto, attraversando il centro abitato.

Il progetto esecutivo delle opere si fonda su due criteri principali. Il primo è quello di utilizzare i tracciati delle piste ciclabili esistenti. Quella che dal Bivio delle Rocchette arriva sino all'innesto con la via D'Azeglio e quella che dalla via Murano arriva sino a Marina di Grosseto. Il secondo è quello di proporre opere di adeguamento che vadano il meno possibile ad alterare la fisionomia degli assetti esistenti, ormai consolidati da decenni e divenuti elementi riconosciuti e di forte identità nella comunità locale.

Tale genere di impostazione è stata ragionata e condivisa anche con i funzionari della Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio delle Provincie di Siena Grosseto e Arezzo, competente per territorio.

In ragione di ciò le opere previste dal progetto esecutivo sono state orientate a:

- non incidere sulle alberature di pino esistenti che per buona parte dei tratti delle piste ciclabili ne segnano il percorso e i limiti della sede offrendo uno scenario paesaggistico meritevole di tutela e salvaguardia e in grado di caratterizzare la riconoscibilità del tracciato stesso;
- intervenire con opere di manutenzione straordinaria dei tracciati delle piste ciclabili esistenti con il rifacimento dei tappetini usurati e la bonifica dalle radici dei pini nei tratti più disconnessi;
- prevedere l'ampliamento della sezione delle piste ciclabili nei tratti liberi, non interessati dalle alberature, e con adeguati margini rispetto alle proprietà finitime.



Tale scelta fa sì che per buoni tratti del tracciato esistente, sia in quello in arrivo a Castiglione da nord che in uscita dal paese verso Marina di Grosseto, si registri una sezione della pista ciclabile, anche ad opere eseguite, inferiore a ml 2.50, mediamente tra i ml 2,00 e i ml 2,20. Già in fase di redazione del progetto definitivo è stato da tutti valutato che i vantaggi indotti del mantenimento delle alberature e la conservazione degli assetti esistenti siano stati di gran lunga ben superiori ai disagi dell'uso di tratti della ciclovia con dimensioni della sezione ridotta.

Le problematiche emerse già durante la fase dei rilievi di campagna e la percezione del rapporto inscindibile tra il tracciato, le alberature a cadenza lineare e il contesto naturale dei luoghi hanno rafforzato la convinzione della bontà dell'approccio progettuale indicato dall'Amministrazione Comunale.



D'altra parte le scelte di investire sulla ciclovia sono state basate anche quale fattore di promozione di un turismo fortemente orientato all'apprezzamento delle qualità territoriale, alla mobilità lenta perché coniugata all'osservazione attenta del territorio transitato e agli scenari paesaggistici che è possibile ammirare. E in questo senso, riteniamo che sarebbe stato un errore grave proporre opere che andassero ad incidere proprio su tali valori ambientali ed estetico percettivi.

A seguito di tale impostazione gli interventi principali previsti, oltre all'allargamento della sezione della pista ove possibile senza incidere sulle alberature, sono quelli di realizzare spazi che possano funzionare come aree attrezzate per la sosta e il riposo dei cicloturisti. Esse sono state localizzate all'altezza del Villaggio La Vela e nel tratto del tracciato che va da Riva del Sole a Villa Capezzolo in due superfici che risultano già di proprietà dell'Amministrazione Comunale.

Un terzo spazio con tali funzioni viene previsto all'altezza del fosso di Casa Mora, concepito anche per una migliore disciplina dell'accesso al limitrofo stabilimento



balneare in modo tale che interferisca il meno possibile sul tracciato della ciclovia e sul passaggio dei cicloturisti.

Anche per la conformazione e il trattamento delle aree di sosta i criteri seguiti sono stati quelli di renderli il meno invasivi possibile rispetto agli assetti consolidati. Viene così previsto un manto in pietrisco di cava a granulometria fine compattato, una delimitazione in recinzione rustica con filagne castagno lavorato a croce di sant'Andrea e una dotazione minima di arredi dallo stile semplice e lineare.



Come anticipato nelle premesse nel tratto di attraversamento dei centri abitati di Castiglione della Pescaia e Riva del Sole, per la ciclovia, non viene previsto alcun tracciato in sede propria. Gli unici due interventi strutturali che vengono progettati in area urbana riguardano la via D'Azeglio e la via Murano. Nella via D'Azeglio viene previsto un tratto di nuova pista ciclabile per la connessione del tracciato proveniente da Riva del Sole al lungomare pedonale di via Roma. Nella via Murano viene prevista una soluzione simile per raccordare la via Tirreno e la connessione al lungomare di ponente al tracciato della ciclovia che conduce a Marina di Grosseto.

## 5) L'organizzazione tecnica degli interventi.

Oltre alla scarificazione e al rifacimento del tappetino di usura del tracciato già esistente il progetto esecutivo è stato articolato in 11 interventi riguardanti altrettante aree. La individuazione degli interventi è stata concepita anche per una gestione della cantierizzazione delle opere funzionale a non ammettere lavorazioni durante il periodo estivo ove i luoghi sono maggiormente frequentati da turisti e residenti.

Gli interventi sono i seguenti:

- Intervento 1 Bivio delle Rocchette, lottizzazione Roccamare.  
E' previsto l'ampliamento della pista fino ad una sezione di ml 3.00 / ml 3.50.
- Intervento 2 Lottizzazione Roccamare, Villaggio La Vela.  
E' prevista la realizzazione di un'area, ai margini della pineta, di sosta e di scambio.
- Intervento 3 Villaggio La Vela, Camping Maremma San Souci.  
E' previsto l'ampliamento della pista fino ad una sezione di ml 3.00 e la manutenzione dell'area di accesso alla spiaggia.
- Intervento 4 Camping Maremma San Souci, Riva del Sole.  
E' previsto l'ampliamento della pista fino ad una sezione di ml 3.00.
- Intervento 5 Riva del Sole, viale J.F. Kennedj.  
E' prevista la realizzazione di un'area attrezzata per la sosta.
- Intervento 6 Condominio Le Dune.  
E' prevista la bonifica delle radici di pino con rifacimento del manto.
- Intervento 7 Villa Capezzolo, Bagno La Vela.  
E' prevista la bonifica delle radici di pino con rifacimento del manto.
- Intervento 8 Bagno La Vela, Villa Malenchini.  
E' prevista la bonifica delle radici di pino con rifacimento del manto.
- Intervento 9 Via D'Azeglio.  
E' prevista la realizzazione della pista in sede propria con rifacimento del marciapiede esistente.
- Intervento 10 Via Caprera, S.P. delle Collacchie.  
E' prevista la bonifica delle radici di pino con rifacimento del manto.
- Intervento 11 Via Murano.  
E' prevista la realizzazione della pista in sede propria per la connessione a quella esistente che conduce a Marina di Grosseto.

La localizzazione degli interventi è descritta nella planimetria generale, Tavola 00 del progetto esecutivo.

## 6) Gli elaborati del progetto esecutivo.

Il progetto esecutivo del lotto 4 della ciclovia tirrenica, da Bivio delle Rocchette a Marina di Grosseto, in comune di Castiglione della Pescaia risulta composto dai seguenti elaborati:

A	Relazione;
B	Documentazione fotografica;
C	Computo metrico estimativo, quadro economico della spesa;
D	Elenco dei prezzi unitari;
E	Cronoprogramma;
F	Incidenza della manodopera;
G	Capitolato speciale d'appalto;
H	Piano di manutenzione dell'opera;
I	Relazione paesaggistica.
Tavola 00	Planimetria, quadro generale degli interventi – scala 1:5.000;
Tavola 01	Intervento 1, piante sezioni e particolari – scala 1:500 / 50 / 20;
Tavola 02	Intervento 2, piante sezioni e particolari – scala 1: 500 / 50 / 25;
Tavola 03	Intervento 3, piante sezioni e particolari – scala 1: 500 / 50 / 25;
Tavola 04	Intervento 4, piante sezioni e particolari – scala 1: 500 / 50 / 25;
Tavola 05	Intervento 5, piante sezioni e particolari – scala 1: 500 / 50;
Tavola 06	Intervento 6, piante sezioni e particolari – scala 1: 100 / 50;
Tavola 07	Intervento 7, piante sezioni e particolari – scala 1: 500 / 50 / 25;
Tavola 08	Intervento 8, piante sezioni e particolari – scala 1: 500 / 50;
Tavola 09	Intervento 9, piante sezioni e particolari – scala 1: 200 / 25;
Tavola 10	Intervento 10, piante sezioni e particolari – scala 1: 500 / 200 / 25;
Tavola 11	Intervento 11, piante sezioni e particolari – scala 1: 200 / 25.

## 7) Il quadro economico della spesa.

L'importo complessivo dei lavori del progetto esecutivo ammonta complessivamente a E. 271.774,17 compresi gli oneri della sicurezza.

Il quadro economico della spesa risulta essere il seguente:

<b>A) LAVORI DA PERIZIA</b>			
Importo a base d'asta	= E	263.048,36	
Oneri per la sicurezza 3.20%	= E	8.695,81	
sommano			<b>= E 271.744,17</b>
<b>B) SOMME A DISPOSIZIONE</b>			
IVA 10%	= E	27.174,42	
Incentivo progettazione art. 113	= E	5.434,88	
Economie	= E	6.000,00	
Spese tecniche	= E	25.440,45	
ANAC	= E	225,00	
Polizza del validatore	= E.	200,00	
Imprevisti e arrotondamenti	= E	911,08	
sommano			<b>= E 65.385,83</b>
<b>TOTALE</b>			<b>= E 337.130,00</b>

Castiglione della Pescaia, 23/12/2019.