

**Progetto di Paesaggio “Ferro-ciclovie della Val d’Orcia”
Documento di Avvio del Procedimento ai sensi dell’art.17 L.R.65/2014 e s.m.i.**

Indice

1. Introduzione di carattere generale sui Progetti di Paesaggio

2. Dal Protocollo d’Intesa allo Studio di Fattibilità al Progetto di Paesaggio “Ferro-ciclovie della Val d’Orcia”

3. Definizione degli obiettivi e la previsione degli effetti territoriali attesi ivi compresi quelli paesaggistici

3.1. Il Progetto di Paesaggio “Ferro-ciclovie della Val d’Orcia”: *Obiettivi e Azioni principali*

3.2. Il Progetto di Paesaggio “Ferro-ciclovie della Val d’Orcia” in attuazione degli obiettivi del PIT-PPR: *il Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale (Allegato 3 del PIT-PPR)*

3.2.1. Il Progetto di fruizione lenta [...]: *Inquadramento*

3.2.2. Il Progetto di fruizione lenta [...]: *Sintesi dei contenuti*

3.2.3. Il Progetto di fruizione lenta [...]: *Obiettivi principali e strategie*

3.2.4. Il Progetto di fruizione lenta [...]: *lo Schema strategico e i corridoi paesistici regionali*

3.2.5. Il Progetto di fruizione lenta [...]: *le Componenti della Rete di fruizione dei Paesaggi toscani*

3.3. Il Progetto Regionale e il Progetto Pilota “Via della transumanza da Asciano a Monte Antico”

3.4.1. Il PdP “Ferro - ciclovie della Val d’Orcia”: *Inquadramento, la Linea Ferroviaria e il Treno Natura*

3.4.2. Il PdP “Ferro - ciclovie della Val d’Orcia”: *Potenzialità*

3.4.3. Il PdP “Ferro - ciclovie della Val d’Orcia”: *il Tracciato e le Stazioni*

3.4.4. Il PdP “Ferro - ciclovie della Val d’Orcia”: *i Costi*

4. Quadro conoscitivo di riferimento comprensivo della ricognizione del patrimonio territoriale e dello stato di attuazione della pianificazione

4.1. PIT con valenza di Piano Paesaggistico: *Disciplina del Piano*

4.2. PIT con valenza di Piano Paesaggistico: *Ambiti di Paesaggio*

4.2.1. *Patrimonio territoriale e paesaggistico, elementi di valore e criticità*

4.2.2. *Disciplina d’uso: Obiettivi di Qualità e Direttive correlate*

4.2.3. *Cenni agli Indirizzi per le Politiche*

4.3. *Aree soggette a tutela*

4.4. *Gli Indirizzi Regionali in tema di Infrastrutture e Mobilità: La Pianificazione sovraordinata del PRIIM*

4.5. *Analisi degli ulteriori Strumenti di Pianificazione: PTCP di Siena e PTCP di Grosseto*

4.5.1. *Il PTC della Provincia di Siena*

4.5.2. *Il PTC della Provincia di Grosseto*

5. Indicazione degli Enti e degli Organismi pubblici ai quali si richiede un contributo tecnico, un parere, nulla osta o assenti comunque denominati necessari ai fini dell’approvazione del Progetto di Paesaggio

6. Il programma delle attività di informazione e di partecipazione della cittadinanza alla formazione del Progetto di Paesaggio

1. Introduzione di carattere generale sui Progetti di Paesaggio

Con la nuova legge regionale sul governo del territorio (L.R. 65/2014 “Norme per il governo del territorio”) e con l’integrazione al PIT con valenza di Piano paesaggistico, la Regione Toscana si è posta l’obiettivo di contenere il nuovo consumo di suolo, in linea con gli orientamenti forniti dalla Comunità Europea, che inducono i governi nazionali e locali a mettere in opera buone pratiche, soprattutto per migliorare le prestazioni dei suoli. L’approccio indicato per il contenimento del consumo del suolo e dei suoi impatti è quello di attuare politiche e azioni finalizzate, nell’ordine, a limitare, mitigare e compensare l’impermeabilizzazione del suolo.

La legge regionale 1/2015 (Disposizioni in materia di programmazione economica e finanziaria regionale) prevede, all’art.4, che il PRS individui le strategie dello sviluppo territoriale nel rispetto di quanto disposto dallo Statuto del territorio di cui al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione.

Nel PRS 2016-2020 ed in particolare nel Progetto Regionale 9 “Governo del territorio”, viene individuata una specifica finalità: quella di definire un sistema complessivo del governo del territorio atto a garantire uno sviluppo sostenibile delle attività sul territorio toscano.

Il Progetto Regionale “Governo del territorio” del PRS 2016-2020 attribuisce al sistema di conoscenze del territorio valore fondante sia nel perseguire obiettivi di riduzione dell’impegno di suolo, di conservazione, recupero e promozione degli aspetti e dei caratteri peculiari della identità sociale, sia quale presupposto per la coerente attuazione del Piano Paesaggistico.

Il PIT con valenza di Piano paesaggistico, approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 37 del 27 marzo 2015, si configura come strumento di pianificazione regionale, co-pianificato con il MIBAC, finalizzato a sostenere, con le conoscenze offerte e con l’individuazione di specifici obiettivi di qualità per ciascuno dei diversi ambiti di paesaggio, una nuova e maggiore qualità delle trasformazioni che interessano il paesaggio regionale nel suo complesso.

In particolare, il Progetto di Paesaggio previsto dall’art.34 della Disciplina del PIT-PPR costituisce, ai sensi del co.1, lett.a) del medesimo articolo, un *progetto regionale a carattere strategico volto a promuovere l’attuazione degli obiettivi generali relativi alle invarianti strutturali del PIT attraverso concrete applicazioni progettuali*. Si configura, pertanto, come un atto di governo del territorio le cui finalità sono riconducibili al raggiungimento di obiettivi del PIT-PPR specifici delle singole schede di Ambito.

La Relazione Generale del PIT-PPR vede nei **“Progetti di paesaggio” strumenti utili a superare un modo di pensare al paesaggio soltanto come vincolo, anziché come punto di vista in grado di attivare una diversa progettualità, finalizzata a mettere in valore risorse trascurate, a recuperare situazioni di degrado, a garantire il miglior inserimento di nuove opere [...] attraverso un’attenzione innovativa alla potenzialità di produrre nuovi paesaggi di qualità non inferiore a quelli ereditati dal passato. Il piano contiene a tal fine una prima esemplificazione di “progetto di paesaggio”, dedicato alla messa in valore dei principali itinerari di fruizione lenta dei paesaggi toscani, attivando una pluralità di attori e di risorse economiche potenzialmente interessati ai diversi contenuti in cui il progetto stesso si articola. Ulteriori progetti di paesaggio potranno essere sviluppati, con riferimento a situazioni e tematiche di rilevanza regionale, in attuazione del piano.**

Il Documento di Piano del PIT-PPR, per la parte strategica, prevede *[...] indirizzi e criteri per l’elaborazione dei progetti di territorio o progetti di paesaggio, di rilevanza regionale, finalizzati al recupero, alla valorizzazione e alla gestione di aree regionali. I progetti di territorio sono strumenti attuativi del PIT, sono basati sugli indirizzi strategici del PRS e rispondono a esigenze di medio e lungo periodo. I progetti sono concordati, costruiti e concertati con le istanze locali sia istituzionali che economico-sociali.*

Il PIT-PPR viene definito un “piano dinamico” poiché introduce nuovi dispositivi normativi e procedurali rispetto ai quali viene attuata la sua parte statutaria e la sua parte strategica. L’attuazione della parte statutaria si sostanzia nella progressiva conformazione degli strumenti di pianificazione comunali al PIT-PPR andando a contribuire, nel

lungo periodo, alla definizione di uno Statuto del territorio toscano di maggior dettaglio; mentre l'attuazione della parte strategica, ai sensi del richiamato art.34 della Disciplina di Piano del PIT-PPR, avviene proprio attraverso l'approvazione di singoli Progetti di Paesaggio che diventano parte integrante e sostanziale del PIT-PPR e che si rivolgono ad un territorio a scala di Area Vasta sovra comunale.

In linea con la strategia *Toscana Carbon Neutral* e in coerenza con il *Quadro Strategico Regionale per uno sviluppo sostenibile ed equo - Programmazione Comunitaria 2021-2027*, approvato con delibera di Giunta regionale n.78 del 03.02.2020, la Regione, inoltre, riconosce nei Progetti di Territorio che attuano gli obiettivi del Piano regionale di Indirizzo Territoriale, ovvero i Progetti di Paesaggio, lo strumento per la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio territoriale e paesaggistico toscano inteso come bene comune, nel rispetto delle esigenze legate alla migliore qualità della vita delle generazioni presenti e future.

Nella prossima programmazione comunitaria 2021-2027 sono previsti, tra il resto, interventi finalizzati a sostenere le aree interne, rurali e costiere, interessate anche da Progetti di Territorio regionale quali i Progetti di Paesaggio. In tale contesto la Regione riconosce nei Progetti di Territorio quali i Progetti di Paesaggio uno strumento capace di dare sostegno allo sviluppo dei territori toscani attraverso concrete azioni progettuali multisettoriali e integrate che, partendo dalla valorizzazione degli aspetti identitari, ambientali, culturali e paesistici delle realtà locali, sono in grado di favorire dinamiche di sviluppo locale anche mediante iniziative di tipo partecipativo.

I Progetti di Paesaggio prevedono, altresì, azioni finalizzate al contenimento del consumo di suolo, limitando la dispersione insediativa ed infrastrutturale e al recupero del patrimonio edilizio esistente, anche attraverso forme di edilizia sostenibile previste all'interno di un sistema di certificazione di sostenibilità ambientale, al miglioramento dei servizi come contrasto ai fenomeni di abbandono della popolazione residente, alla valorizzazione delle risorse ambientali - paesaggistiche e delle potenzialità economiche locali, nonché a favorire l'inclusione sociale e la coesione territoriale al fine di tutelare l'identità storica e culturale dei luoghi.

Ad oggi i Progetti di paesaggio attivati dalla Regione sono 7 e interessano circa 60 comuni distribuiti nelle province di Arezzo, Siena, Grosseto, Firenze, Livorno, Pisa e Massa Carrara, di cui buona parte in aree interne della Toscana; in particolare:

1. *Le Leopoldine in Val di Chiana* (DGR 415/2016).

Interessa i Comuni di Arezzo, Castiglion Fiorentino, Civitella Val di Chiana, Cortona (comune capofila e beneficiario), Foiano della Chiana, Marciano della Chiana, Monte San Savino, Montepulciano, Sinalunga, Torrita di Siena e Chiusi.

2. *Ferro-ciclovía della Val d'Orcia* (DGR 773/2016 – L.R.67/2016).

Interessa la Provincia di Siena e i Comuni di Asciano, Castiglione d'Orcia, Civitella Paganico, Montalcino (comune capofila e beneficiario), Roccastrada, Siena, Sinalunga e Trequanda.

3. *I territori del Pratomagno* (DGR 558/2018 – L.R.77/2017).

Interessa l'Unione dei Comuni del Pratomagno, l'Unione dei Comuni Montani del Casentino, i Comuni di Loro Ciuffenna (comune capofila e beneficiario), Terranuova Bracciolini, Castelfranco-Pian di Scò, Castiglion Fibocchi, Reggello, Pelago, Montemignaio, Castel San Niccolò, Poppi, Ortignano Raggiolo, Castel Focognano e Talla.

4. *Isola di Capraia* (DGR 1034/2017 - L.R.77/2017). Interessa la Provincia di Livorno, il Comune di Capraia (Comune beneficiario), l'Ente Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, il Consiglio Nazionale delle Ricerche – IBIMET Firenze.

5. *I territori del Mugello* (DGR 118/2018 – L.R.77/2017) Interessa il Comune di Barberino di Mugello (comune beneficiario)

6. *I Territori della Val di Cecina* (DGR 1037/2019 - collegato a L. bilancio previsione 2019-21). Interessa i comuni di Volterra (comune capofila e beneficiario), Casale Marittimo, Castelnuovo Val di Cecina, Cecina, Guardistallo, Montecatini Val di Cecina, Montescudaio, Pomarance, Riparbella, Monte verdi Marittimo, l'Unione Montana Alta Val di Cecina.

7. *I Territori della Lunigiana* (DGR 422/2019 – collegato a L. bilancio previsione 2019-21).

Interessa l'Unione di Comuni Montana Lunigiana (soggetto beneficiario) costituita dai comuni di Aulla, Bagnone, Casola in Lunigiana, Comano, Filattiera, Fivizzano, Fosdinovo, Licciana Nardi, Mulazzo, Podenzana, Tresana, Villafranca in Lunigiana, Zeri e il Comune di Pontremoli.

Al riguardo il Progetto Regionale 9 contenuto nella Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza 2020, approvata con deliberazione del Consiglio Regionale n.81 del 18 dicembre 2019, che definisce le priorità per il 2020, prevede:

- l'approvazione del Progetto di Paesaggio "*Leopoldine in Val di Chiana*" ai sensi dell'art.34 della Disciplina del PIT-PPR e secondo il procedimento della L.R.65/2014 (già avvenuta in data 25.02.2020 con deliberazione del Consiglio Regionale n.13);

- la prosecuzione dell'iter per la conclusione dei Progetti di Paesaggio di cui agli Studi di Fattibilità già finanziati

dalla Regione e per i quali sono stati stipulati specifici Accordi e/o Protocolli d'Intesa, ovvero: “*Ferro-ciclovie della Val d'Orcia*”, “*Territori del Pratomagno*”, “*Territori del Mugello*”, “*Isola di Capraia*”, “*Territori della Lunigiana*”, “*Territori della Val di Cecina*”.

Dei progetti indicati sono stati conclusi e trasmessi alla Regione da parte dei Comuni beneficiari del contributo regionale gli Studi di Fattibilità relativi ai “*Territori del Pratomagno*”, all’“*Isola di Capraia*” e alle “*Ferro-ciclovie della Val d'Orcia*”, dei quali si procederà pertanto ad avviare e ad attuare i relativi Progetti di Paesaggio.

La redazione del Progetto di Paesaggio segue il procedimento di cui all'art.89 della L.R.65/2014 e s.m.i. ovvero ai fini dell’Avvio del Procedimento, ai sensi dell'art.17 della stessa legge regionale, contiene:

- a) *la definizione degli obiettivi di piano e delle azioni conseguenti [...] nonché la previsione degli effetti territoriali attesi, ivi compresi quelli paesaggistici;*
- b) *il quadro conoscitivo di riferimento comprensivo della ricognizione del patrimonio territoriale (art. 3, co.2) e dello stato di attuazione della pianificazione, nonché la programmazione delle eventuali integrazioni;*
- c) *indicazione degli enti e degli organismi pubblici ai quali si richiede un contributo tecnico specificandone la natura e l'indicazione del termine entro il quale il contributo deve pervenire;*
- d) *indicazione degli enti ed organi pubblici competenti all'emanazione di pareri, nulla osta o assensi comunque denominati, necessari ai fini dell'approvazione del piano;*
- e) *il programma delle attività di informazione e di partecipazione della cittadinanza alla formazione dell'atto di governo del territorio;*
- f) *l'individuazione del garante della informazione e della partecipazione, per le finalità di cui all'art.36 responsabile dell'attuazione del programma di cui alla lettera e).*

2. Dal Protocollo d'Intesa allo Studio di Fattibilità al Progetto di Paesaggio “Ferro-ciclovie della Val d'Orcia”.

Il Progetto di “Ferro-ciclovie della Val d’Orcia” ha preso le mosse nel 2016, quando la Provincia di Siena e i Comuni di Abbadia San Salvatore, Asciano, Buonconvento, Castel del Piano (GR), Castiglione d’Orcia, Cinigiano (GR), Civitella Paganico (GR), Chiusi, Montalcino, Roccastrada (GR), San Giovanni d’Asso, San Quirico d’Orcia, Siena, Sinalunga, Trequanda, hanno stipulato un Protocollo d’Intesa (Del.G.R.n.773/2016) con la Regione Toscana (capofila il Comune di San Giovanni d’Asso, ora fuso con il Comune di Montalcino), con l’obiettivo di valutare la fattibilità di un percorso denominato “Treno-ciclovie Asciano-Monte Antico”, lungo la ferrovia Asciano-Monte Antico, da tempo sospesa dall’esercizio ordinario, e di verificare la possibilità del riconoscimento di questo tracciato all’interno degli strumenti di programmazione della mobilità ciclabile regionale e nazionale.

Per la realizzazione di questo obiettivo le Parti hanno convenuto di:

- *valutare la possibilità di stipula di un successivo accordo tra la Provincia di Siena ed i Comuni di Siena, Asciano, Trequanda, San Giovanni d’Asso, Montalcino, Civitella Paganico, Roccastrada, Castiglione d’Orcia e Sinalunga, volto a definire le condizioni di fattibilità dell’intervento, nonché a individuare un percorso per la successiva realizzazione dell’intervento medesimo;*
- *promuovere un progetto di paesaggio con l’obiettivo di valorizzare e coniugare gli aspetti paesaggistici, storico-culturali, turistici, rurali ed ambientali dei territori dei comuni della interessati;*
- *verificare da parte della Regione Toscana la fattibilità di un possibile inserimento del percorso nella programmazione regionale sulla mobilità dolce, in particolare per quanto concerne le ciclovie, in coerenza con quanto previsto nel PRIIM [Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità], nonché l’inserimento dell’intervento nel Piano Nazionale delle Ciclovie, di cui all’art.1, co.640 della legge 28 dicembre 2015 n. 208 (Legge di Stabilità per l’anno 2016);*
- *verificare da parte della Regione Toscana la fattibilità di un possibile reperimento di risorse per la redazione di un progetto di paesaggio con l’obiettivo di valorizzare e coniugare gli aspetti paesaggistici, storico-culturali, turistici, rurali ed ambientali dei territori dei comuni interessati;*
- *valutare l’opportunità di reperire risorse finanziarie proprie, europee e nazionali ai fini della realizzazione dell’intervento oggetto del presente Protocollo.*

Con l’Intesa le Parti si sono impegnate a definire un percorso unitario, che potesse essere volano di un’univoca ed organizzata offerta turistica nel campo della mobilità dolce e sostenibile, su cui organizzare un’attività di promozione e comunicazione comune, anche in accordo con l’associazionismo del settore.

All'Intesa ha fatto seguito (come in essa convenuto) un Accordo tra la Provincia di Siena ed i Comuni di Siena, Asciano, Trequanda, Civitella Paganico (GR), Roccastrada (GR), Castiglione d'Orcia, Sinalunga, San Giovanni d'Asso-Montalcino, per la redazione di uno Studio di fattibilità, finanziato dalla Regione, finalizzato a individuare un sistema integrato di trasporto di tipo ferroviario e ciclabile che interconnettesse e valorizzasse le emergenze paesaggistiche e storico-culturali dei territori attraversati dalla linea ferroviaria Asciano – Monte Antico; nonché ad individuare le modalità per la sua successiva realizzazione.

È proprio questo Studio di fattibilità, terminato nel 2018, a fornire il quadro di riferimento per la definizione del Progetto di Paesaggio denominato “Ferro-ciclovie della Val d'Orcia” e a sostanziare questo Avvio.

Il Progetto di Paesaggio “Ferro-ciclovie della Val d'Orcia” si configura, come gli altri Progetti di Paesaggio, come *atto di governo del territorio*.

Atto finalizzato al raggiungimento di specifici effetti territoriali, attraverso l'attuazione degli obiettivi definiti dal PIT-PPR per la tutela e la valorizzazione dei territori interessati. Obiettivi che il PIT-PPR declina e disciplina nelle ‘Schede d'Ambito’, attraverso le quali riconosce ed esplicita le diverse realtà paesaggistiche e ambientali delle aree coinvolte.

Per il Progetto di Paesaggio “Ferro-ciclovie della Val d'Orcia” le Schede di riferimento sono quelle relative agli Ambiti di Paesaggio: n.14 ‘Colline di Siena’, n.15 ‘Piana di Arezzo e Val di Chiana’, n.16 ‘Colline metallifere e Elba’, n.17 ‘Val d'Orcia Val d'Asso’, n.18 ‘Maremma Grossetana’.

Gli effetti territoriali attesi dal Progetto di Paesaggio “Ferro-ciclovie della Val d'Orcia”, possono essere così sintetizzati:

- implementazione di un sistema integrato di trasporto ferroviario e ciclabile che interconnetta e valorizzi le emergenze paesaggistiche e storico-culturali dei territori attraversati dalla linea ferroviaria Asciano – Monte Antico;
- messa a sistema dei percorsi in una rete di mobilità lenta con la costruzione delle ‘vie’ per la valorizzazione del territorio Amiantino, della Val d'Orcia, e dei Comuni di Asciano, Castiglione d'Orcia, Civitella Paganico (GR), Montalcino, Roccastrada (GR), Siena, Sinalunga e Trequanda; ma anche dei comuni di Abbadia San Salvatore, Buonconvento, Castel del Piano, Chiusi, Cinigiano, San Quirico d'Orcia;
- realizzazione di una rete delle strutture preposte alla ricettività e ospitalità turistica, finalizzata ad incrementare lo sviluppo economico del territorio;
- creazione dei presupposti per la futura definizione di un più vasto sistema di percorrenze per mezzo della mobilità lenta, con la connessione di altri itinerari di livello provinciale, regionale e nazionale (*tracciato dell'Eroica, Giro delle Terre Senesi, Sentiero della Bonifica, Via Francigena, ecc.*).

3. Definizione degli obiettivi e la previsione degli effetti territoriali attesi ivi compresi quelli paesaggistici

3.1. Il Progetto di Paesaggio “Ferro-ciclovie della Val d'Orcia”: Obiettivi e Azioni principali

Il Progetto “Ferro-ciclovie della Val d'Orcia”, in accordo con quanto indicato all'art.34 della *Disciplina del Piano Paesaggistico Regionale* (PIT-PPR) che definisce i contenuti dei Progetti di Paesaggio, è finalizzato a valorizzare e coniugare gli aspetti paesaggistici, storico-culturali, turistici, ambientali ed economici dei territori dei comuni coinvolti nell'Intesa del 2016, guardando al più vasto ambito d'influenza rappresentato dall'insieme della rete delle ciclovie e dei percorsi regionali e poi nazionali cui connettersi, e a tutti i territori da queste collegati.

Il Progetto “Ferro-ciclovie della Val d'Orcia” parte dal riconoscere la mobilità lenta come il modo più idoneo ed efficace per la fruizione del paesaggio, *conditio sine qua non* per il perseguimento degli obiettivi prefissati, e individua la linea ferroviaria Asciano – Monte Antico come l'ossatura portante di un percorso più ampio e diramato sul territorio, costituito dall'insieme delle piste ciclabili interconnesse e da interconnettere con la linea ferrata; per passare poi a definire le condizioni di fattibilità dell'intervento, indicando le modalità per la sua realizzazione.

Il valore storico-culturale, testimoniale e paesaggistico della linea ferroviaria Asciano – Monte Antico è riconosciuto nella parte statutaria del PIT-PPR, che evidenzia come questo percorso, tenacemente presidiato contro la minaccia di dismissione, è attualmente oggetto di una valorizzazione in veste turistica all'interno delle iniziative *Treno Natura*; iniziative basate sulla collaborazione tra Rete Ferroviaria Italiana, Associazione Toscana Treni Storici Italvapore, Trenitalia e con il supporto economico della Provincia di Siena e del Parco Artistico Naturale e culturale della Val d'Orcia. L'interesse paesaggistico universalmente riconosciuto delle Crete Senesi,

assieme alla possibilità di costituire un ingresso per la valorizzazione dell'intero territorio Amiatino, fa sì che la presenza di questa linea turistica costituisca per il PIT-PPR il nucleo iniziale (da potenziare e ripensare) di un sistema più diffuso di mobilità dolce.

Da questi presupposti derivano gli Obiettivi del Progetto e le Azioni:

- Obiettivo principale: individuare un sistema integrato di trasporto di tipo ferroviario e ciclabile che interconnetta e valorizzi le emergenze paesaggistiche e storico-culturali dei territori attraversati dalla linea ferroviaria Asciano – Monte Antico;

- Obiettivi e Azioni collegati:

- Costituire le 'vie' per la valorizzazione del territorio Amiatino, attraverso un sistema a rete di mobilità dolce (ciclabile), diffuso nel territorio oggetto del Protocollo d'Intesa sottoscritto tra la Regione Toscana, la Provincia di Siena ed i Comuni di: Asciano, Castiglione d'Orcia, Civitella Paganico (GR), Montalcino, Roccastrada (GR), Siena, Sinalunga e Trequanda. Valorizzando la linea Ferroviaria Asciano-Monte Antico, sospesa dall'esercizio ordinario dal 1994 e su cui dal 1996 è attivo il servizio turistico Treno Natura, puntando al suo consolidamento/sviluppo, con un maggior utilizzo nel corso dell'anno;

- Individuare gli itinerari perseguendo la conciliazione fra la conservazione dell'ambiente e lo sviluppo socioeconomico del territorio;

- Progettare i percorsi ciclabili nelle aree a maggior valenza paesaggistica, tenendo in considerazione le caratteristiche e i valori del contesto. Individuando e progettando il tracciato in relazione al suo inserimento nel contesto ambientale e paesaggistico: garantendo la fruizione del territorio con la piacevolezza del percorso; adeguando il tracciato alla conformazione del territorio, nel rispetto delle sue tortuosità fisio-morfologiche; toccando le visuali più suggestive, alternando e variando le vedute paesaggistiche;

- Valorizzare le iniziative promuovendole, anche con incentivi all'imprenditorialità per il turismo sostenibile, coinvolgendo nei processi di programmazione della fruizione cicloturistica le comunità locali, le associazioni ciclistiche, ambientaliste, sportive. Con l'assunto che la promozione dell'offerta cicloturistica non passa necessariamente attraverso la realizzazione di costose piste ciclabili, ma attraverso la messa a sistema e la valorizzazione dei percorsi esistenti, con adeguate attrezzature e strutture a servizio dell'utente in bicicletta;

- Individuare un sistema di itinerari attivabile con poche risorse e in tempi ridotti da utilizzare quale nervatura portante di un sistema di fruizione che metta in connessione alcuni tra i più conosciuti e suggestivi territori del senese e del grossetano;

- Offrire i migliori servizi ai cicloturisti, attraverso:

- *Intermodalità*:

- creando spazi sicuri e accessibili alle biciclette, soprattutto nei parcheggi prossimi alle fermate dei mezzi pubblici; garantendo il deposito in sicurezza dei cicli;

- permettendo il trasporto delle biciclette sui treni e sui mezzi del trasporto pubblico locale; che dovranno essere attrezzati con pedane o altri strumenti funzionali al trasporto delle biciclette;

- *Sicurezza*:

- creando percorsi che consentano la percorrenza in bicicletta in piena sicurezza;

- *Riconoscibilità*:

- sviluppando un sistema di segnaletica condivisa e coordinata che permetta la facile riconoscibilità dell'itinerario-sistema di percorsi (così da superare la frammentarietà nell'indicazione dei percorsi e la scarsa leggibilità del sistema ciclabile nel suo complesso)

- *Promozione*:

- organizzando campagne di marketing comunicativo, finalizzato alla conoscenza e alla promozione degli itinerari. Promozione che può essere realizzata anche attraverso un'editoria dedicata (mappe, guide, supporto ITC Information and Communications Technology).

- *Sviluppo dell'economia territoriale locale*:

- attraverso un sistema coordinato di ospitalità e accoglienza, ristoro ed assistenza tecnica. A livello di enti locali (Comuni e Province in particolare) gli obiettivi di promozione della ciclabilità potranno essere raggiunti sviluppando in modo organico una rete di percorsi che non sia la somma di singoli "tratti" ma sia la realizzazione di un sistema unitario ed organico (un unico itinerario ferro-ciclabile, composto da un sistema di percorsi ciclabili interconnessi fra loro e con la linea ferroviaria).

Il Progetto prevede che queste azioni siano perseguite con le Azioni che seguono:

- Individuare le emergenze paesaggistiche, ambientali e storico-architettoniche, presenti nel territorio dei comuni attraversati dal tratto di ferrovia Asciano- Monte Antico, a partire dalla ricognizione del PIT-PPR (in particolare delle Schede d'Ambito), del P.T.C. della Provincia di Siena e dei Piani Strutturali dei Comuni interessati;

- Individuare i percorsi ciclabili che, a partire dalle stazioni presenti lungo la linea ferroviaria Asciano – Monte

Antico, interconnettono le emergenze paesaggistiche;

- Per ogni percorso indicare le emergenze paesaggistiche da interconnettere, evidenziando le eventuali problematiche di carattere logistico-infrastrutturale presenti lungo ciascun percorso, e le possibili soluzioni progettuali;
- Definire le norme che consentano la fruizione dei percorsi e la loro successiva manutenzione, da recepire nella pianificazione urbanistica e territoriale degli Enti coinvolti nel Progetto (firmatari dell'Intesa);
- Indicare le modalità di accesso nei tratti in proprietà privata;
- Valutare le possibili ricadute che l'attuazione del Progetto potrà avere sulle attività economiche e turistiche presenti sul territorio, nell'ipotesi del potenziamento del servizio "Treno-Natura", attualmente attivo in forma saltuaria, sulla linea Asciano-Monte Antico;
- Valutare il possibile collegamento fra le stazioni di Sinalunga e Asciano e le stazioni di Roccastrada Scalo e Monte Antico, coordinando gli orari di transito del "Treno Natura", con quelle di un treno ordinario, attrezzato per il trasporto delle biciclette;
- Verificare l'integrabilità del Progetto di paesaggio "Ferro-Ciclovie della Val d'Orcia" con le altre iniziative di "mobilità lenta" presenti nel territorio, a scala sovracomunale, regionale, nazionale;
- Analizzare le possibili fonti di finanziamento per la realizzazione degli interventi, di carattere pubblico e privato.

3.2. Il Progetto di Paesaggio "Ferro-ciclovie della Val d'Orcia" in attuazione degli obiettivi del PIT-PPR: il Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale (Allegato 3 del PIT-PPR)

3.2.1. Il Progetto di fruizione lenta [...]: Inquadramento

Il tema della fruizione lenta del Paesaggio Toscano permea di sé tutto il Piano Paesaggistico; a partire dalla Disciplina del Piano, agli Ambiti di Paesaggio con le loro Invarianti, fino alla specifica disciplina del Beni Paesaggistici. L'accessibilità al territorio costituisce un requisito indispensabile per l'esistenza stessa del paesaggio, la sua conservazione e continua evoluzione (Carta Europea del Paesaggio).

Nell'attuazione del PIT-PPR il Progetto di Paesaggio "Ferro-ciclovie della Val d'Orcia" ha una duplice valenza: da una parte come Progetto di Paesaggio, ne è strumento di attuazione ai sensi dell'art 34 della Disciplina del Piano (in quanto promuove gli obiettivi generali relativi alle invarianti strutturali del PIT, attua agli obiettivi di qualità delle Schede d'Ambito - n. 14-15-16-17-18, favorisce la qualificazione e valorizzazione dei paesaggi attraverso azioni multisettoriali e integrate); dall'altra ne è progetto di attuazione poiché si inquadra all'interno del primo Progetto di Paesaggio formulato dallo stesso PIT-PPR, il "Progetto di fruizione lenta del paesaggio toscano" al quale è dedicato l'Allegato 3 del Piano. Progetto a scala regionale che, finalizzato a costruire un sistema di corridoi paesaggistici lungo le principali strutture ambientali e i principali itinerari storico-culturali, a tutelare e valorizzare la rete infrastrutturale storica come elemento strutturale dei paesaggi regionali, a garantire l'accessibilità a tutti i paesaggi regionali attraverso la messa in rete delle diverse modalità di fruizione, individua 12 Progetti pilota che, definiti in base alla presenza di alti potenziali di sviluppo locale possono indurre effetti positivi sul paesaggio e sulle componenti socio-economiche della collettività; fra questi al n.11 è elencato il "Progetto della Via della Transumanza da Asciano a Monte Antico".

Le finalità/obiettivi del "Progetto di fruizione lenta del paesaggio toscano" del PIT-PPT, assumono quindi il significato di macro-obiettivi per il Progetto di Paesaggio "Ferro-ciclovie della Val d'Orcia"; pertanto nei paragrafi successivi è illustrato il Progetto regionale, contenuto nell'Allegato 3 del Piano Paesaggistico, attraverso: 1. la sintesi dei suoi contenuti; 2. gli obiettivi principali e le strategie; 3. lo Schema strategico e i corridoi paesaggistici regionali; 4. le componenti della rete di fruizione dei paesaggi toscani; 5. il "Progetto della rete di fruizione dei paesaggi toscani": lo scenario regionale; 6. i Progetti Pilota, il Progetto "Via della transumanza da Asciano a Monte Antico".

3.2.2. Il Progetto di fruizione lenta [...]: Sintesi dei contenuti

Al progetto di fruizione lenta del paesaggio è dedicato un intero allegato del PIT-PPR, l'Allegato 3 "Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale", dove alla mobilità dolce è riconosciuto il ruolo di strumento di percorrenza privilegiato per la fruizione e la valorizzazione dei territori toscani "sia perché per sua natura non impatta sul territorio attraversato, sia perché la ridotta velocità di attraversamento consente una percezione del paesaggio che ne valorizza le componenti più minute, le diversità e identità che sfuggono ad uno sguardo più

veloce o distante”.

L'Allegato 3, partendo dalla ricognizione e valutazione dello stato attuale (al momento della redazione del Piano Paesaggistico) formula un primo Schema strategico con l'individuazione dei principali *'corridoi paesistici regionali'* e delle loro specifiche componenti, strutturate sulla rete di fruizione lenta dei paesaggi (ferrovie, percorsi pedociclabili, strade lente e percorsi trekking, ippovie, vie d'acqua, nodi di interscambio); e da qui definisce lo scenario di Progetto regionale per la fruizione del paesaggio.

IL Progetto regionale *“deriva dalla integrazione della rete con i luoghi attraversati, individuando i percorsi come elemento costitutivo dei paesaggi e mettendone in evidenza i caratteri specifici e le funzionalità connettive. Punto di partenza della rete è il riconoscimento delle componenti specifiche di ogni infrastruttura (ferroviaria, sentieri, canali navigabili etc..) che sostanziano i corridoi paesistici, evidenziando i tratti già esistenti, quelli già progettati ma non ancora realizzati e quelli nuovi definiti dal piano. I nodi di interscambio, individuati principalmente presso le stazioni ferroviarie, sono gerarchizzati a seconda dell'importanza del loro ruolo all'interno della rete regionale”.*

Il Progetto regionale è declinato in 12 Progetti pilota, individuati in base alla presenza di alti potenziali di sviluppo locale; potenziali di sviluppo da perseguirsi proprio attraverso la realizzazione della rete di fruizione dei paesaggi, che induce effetti sulla complessità del territorio con ricadute per le diverse componenti della società (dalle amministrazioni agli abitanti, dagli agricoltori agli operatori turistici).

I Progetti pilota da una parte assumono un ruolo strategico per l'attuazione del Progetto regionale; dall'altra perseguono gli Obiettivi di Qualità, del Piano Paesaggistico, e più precisamente:

- la riconnessione tra le città interne e la montagna appenninica (che interessa in particolare: Garfagnana, Porrettana, Valle del Bisenzio, Faentina);
- la rigenerazione lungo l'Asta dell'Arno (che interessa in particolare: Firenze - Pisa, Casentino);
- il collegamento e il riequilibrio tra costa e entroterra (che interessa in particolare: Porto di Carrara lungo la marmifera, Cecina - Volterra, Follonica – Massa Marittima);
- la valorizzazione delle reti collinari minori (che interessa in particolare: Arezzo – Sansepolcro, Asciano - Monte Antico, Pisa Vada attraverso la Val di Luce).

Fra i progetti pilota individuati dal PIT-PPR, nell'Allegato 3, al n.11, è elencato il “Progetto della Via della Transumanza da Asciano a Monte Antico”; il Progetto “Ferro-Ciclovie della Val d'Orcia”, oggetto di questo Avvio, trova appunto pieno riscontro sia nella componente Statuaria che Strategica del PIT-PPR.

3.2.3. Il Progetto di fruizione lenta [...]: Obiettivi principali e strategie

Il Piano Paesaggistico con il Progetto di fruizione lenta del paesaggio si propone di:

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

Da queste finalità il PIT-PPR definisce **4 Obiettivi**, da perseguire attraverso specifiche strategie:

Obiettivo 1. Favorire una fruizione lenta dei paesaggi regionali che permetta di percepire e riconoscere le specificità locali dell'intero territorio ai fini di una loro tutela e valorizzazione (si veda lo schema grafico nella Tav.2 dell'Allegato 3);

Strategie:

- Costruire un sistema di corridoi paesistici principali di fruizione lenta che integrino le diverse modalità di spostamento e si sviluppino lungo le principali strutture ambientali (Costa, Appennino, valle dell'Arno, aree della Bonifica) e i principali itinerari storico culturali (Francigena, Transumanza), per connettere e mettere a sistema, in un quadro regionale, i diversi ambiti paesaggistici e i numerosi progetti locali di mobilità dolce;
- Favorire lo sviluppo di un sistema di corridoi paesistici secondari di fruizione lenta che si sviluppino soprattutto lungo gli affluenti dell'Arno e i corsi d'acqua costieri attraverso progetti di paesaggio che integrino la valenza di connessione ecologica con quella fruitiva.

Obiettivo 2. Tutelare e valorizzare la rete infrastrutturale storica come elemento strutturante dei paesaggi regionali; (si veda lo schema grafico nella Tav.3 dell'Allegato 3);

Strategie:

- Tutelare la rete ferroviaria diffusa e ramificata su tutto il territorio regionale, in particolare le tratte secondarie

di interesse paesaggistico anche attraverso una loro valorizzazione all'interno di circuiti indirizzati al turismo escursionistico;

- Sviluppare i nodi di interscambio individuati principalmente nelle stazioni ferroviarie.

Obiettivo 3. Garantire l'accessibilità diffusa e a tutti i paesaggi regionali, in modo da tutelarne il diritto al godimento (si veda lo schema grafico nella Tav. 4 dell'Allegato 3);

Strategie:

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

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

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

Strategie:

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

- Favorire lo sviluppo e l'integrazione delle ippovie toscane;

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

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

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

È evidente la correlazione fra gli Obiettivi e le Strategie del PIT-PPR e gli Obiettivi con le azioni Azioni collegate del Progetto “Ferro-ciclovie della Val d'Orcia”,

3.2.4. Il Progetto di fruizione lenta [...]: lo Schema strategico e i corridoi paesistici regionali

Cardine del Progetto regionale è la definizione della *'Rete di fruizione dei paesaggi toscani'*, che il PIT-PPR ha derivato da una prima fase di indagine volta a individuare le molteplici politiche di sostegno e pianificazione della mobilità dolce presenti sul territorio regionale e dall'identificazione dei percorsi già esistenti e/o previsti dagli strumenti di pianificazione territoriale, per valutarne la consistenza e l'efficacia, ai fini della fruizione paesaggistica.

Dalla valutazione dello stato attuale (al momento della redazione del Piano) è stato formulato un primo ***Schema strategico*** in cui sono individuati i principali **'corridoi paesistici regionali'** e le loro **'specifiche componenti'**; lo ***Schema strategico*** costituisce la base conoscitiva, strutturata in riferimento agli obiettivi definiti, dal quale il PIT-PPR deriva la successiva soluzione progettuale e i progetti pilota.

“Lo schema strategico regionale parte dal riconoscimento di alcune direttrici ambientali e storico culturali [fasce] che costituiscono la struttura portante del paesaggio regionale nelle quali si sviluppano le principali reti della mobilità lenta. Il riconoscimento di tali fasce territoriali permette di superare il carattere lineare proprio delle infrastrutture e rafforza al contrario la loro valenza di generatrici di paesaggio nelle aree attraversate. Allo stesso momento l'individuazione segue l'obiettivo di integrare nei corridoi paesistici le diverse tipologie di fruizione (pedonale, ciclabile, ferroviaria, ippica marittima) in un unico sistema. Dai corridoi, principali e secondari che si sviluppano spesso lungo le linee ferroviarie, l'accesso e la fruizione dei paesaggi regionali è garantita dalla diramazione della rete diffusa e capillare della viabilità minore e della sentieristica”.

Per il territorio della Val d'Orcia, lo Schema strategico del PIT-PPR individua due corridoi paesistici regionali principali: la Via Francigena e la Via della Transumanza; e fra i corridoi paesistici secondari: la Val d'Orcia.

È utile richiamare che il PIT-PPR, per l'elaborazione dello ***Schema strategico*** ha individuato i percorsi, d'interesse sovracomunale, ciclabili, pedonali, ippici e navigabili, esistenti e/o previsti nei piani e programmi nazionali, regionali e provinciali; **per l'area della Val d'Orcia, le principali fonti indagate sono state:**

- PRIIM - Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità della Regione Toscana (RT, Proposta

in corso di approvazione Luglio 2013)

- RET Rete Escursionistica Toscana (RT, CAI 1998-)
- PROG.IPP.TOSC Progetto Ippovie Toscane (R.T. 2008-)
- PTCP della Provincia di Siena e Grosseto
- PMP (AR) Piano della Mobilità Provinciale della Provincia di Arezzo (2010)
- PMD (SI) Piano della Mobilità dolce della Provincia di Siena (2012)
- Fiab Federazione Italiana Amici della Bicicletta – Informazioni fornite direttamente sulle iniziative in corso e sul progetto Bicalitalia
- CBTC Consorzio di bonifica della Toscana centrale – Informazioni fornite direttamente sui lavori e progetti in corso
- MiBAC Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Tracciato ufficiale della via Francigena (2009)
- Cicloturismo
- Sito cicloturismo delle regione toscana (RT 2013 <http://www.turismo.intoscana.it/it/cicloturismo/>)

3.2.5. Il Progetto di fruizione lenta [...]: le Componenti della Rete di fruizione dei Paesaggi toscani

I Corridoi Paesistici regionali sono sostanziati dal PIT-PPR attraverso la definizione delle componenti della rete dei percorsi di fruizione lenta (quali risultavano al momento della redazione del PIT-PPR, esistenti o di progetto):

- A. La rete ferroviaria di accesso ai paesaggi regionali,
- B. I percorsi pedociclabili,
- C. La rete diffusa della percorrenza dei paesaggi regionali (strade lente e percorsi trekking),
- D. I nodi di interscambio,
- E. Le ippovie (come individuate dal Progetto 'Ippovie Toscane' del 2008),
- F. Le vie d'acqua;

Si illustrano di seguito le componenti ricomprese nel Progetto di Paesaggio "Ferro-ciclovie della Val d'Orcia": la rete ferroviaria, i percorsi pedociclabili, la rete diffusa (strade lente e percorsi trekking), i nodi di interscambio. Le altre componenti, ippovie e vie d'acqua, si richiamano soltanto; tuttavia dev'essere tenuto presente che, fra gli effetti territoriali attesi dal Progetto c'è che dall'itinerario per la valorizzazione della Val d'Orcia e dei Territori Amiatini si generi il presupposto di un vasto sistema di percorrenze che connetta altri itinerari di livello provinciale, regionale e nazionale (tracciato dell'Eroica, Giro delle Terre Senesi, Sentiero della Bonifica, Via Francigena, ecc.) e che quindi tutte le componenti della rete potranno in futuro risultare d'interesse per lo sviluppo del Progetto, oggetto di questo Avvio.

A. La rete ferroviaria di accesso ai paesaggi regionali

Nel Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale la rete ferroviaria assume un ruolo determinante: le linee percorrono oggi 1.479 km con 181 stazioni per passeggeri.

La rete si sviluppa lungo due direttrici principali, quella appenninica che da Bologna raggiunge Firenze e Roma e la linea Tirrenica che percorre la costa. Dalle direttrici principali, collegate principalmente dalla linea Firenze-Pisa nell'area settentrionale della Regione e da una serie di linee che percorrono il settore meridionale collegando Grosseto con Siena e Arezzo, si diramano numerose linee secondarie che si addentrano nel territorio.

Nell'Allegato 3 del PIT-PPR il ruolo determinante della della rete ferroviaria si evince chiaramente:

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

In questa ottica, grazie anche alle recenti innovazioni tecnologiche del materiale rotabile, possono essere oggetto di recupero di competitività scongiurando il loro ridimensionamento o soppressione alle quali sono state oggetto negli ultimi decenni.

Altri elementi che concorrono alla costruzione della rete regionale della fruizione ai paesaggi sono le linee delle ferrovie dismesse, diffuse su tutto il territorio regionale.

Tra queste sono presenti molte linee minerarie, la cui funzione era strettamente legata all'attività estrattiva

(Montebamboli, Monterufoli, Arcille-Grosseto, Murlo- Befra, Bartolina-Ribolla Marmifera di Carrara), tronchi diventati inutilizzati perché superati da nuovi tracciati (Pisa-Tirrenia-Livorno, Asciano –Monte Antico) o perché nel tempo ritenuti troppo onerosi per il relativo traffico e sostituiti dal più economico trasporto su gomma (..) . Oggi tali linee rivestono un valore paesaggistico in quanto conservano i tracciati che hanno concorso alla strutturazione del territorio e, soprattutto nel caso che il sedime sia ancora conservato, costituiscono un potenziale percorso preferenziale per la fruizione dei paesaggi”.

L'articolazione della rete ferroviaria di accesso ai paesaggi regionali è descritta nelle sue componenti:

- tratte principali (la linea appenninica che da Bologna raggiunge Firenze e Roma e la linea Tirrenica che percorre la costa);
- tratte secondarie d'interesse paesaggistico (riconoscendo per il territorio della Val d'Orcia, le tratte Cecina-Saline di Volterra, Asciano-Monte Antico, Siena-Grosseto, Siena- Chiusi);
- ferrovie dismesse di interesse paesaggistico (riconoscendo per il territorio della Val d'Orcia, la Ferrovia Asciano –Monte Antico).

Nella definizione della Rete della mobilità lenta, il PIT-PPR attribuisce alle stazioni ferroviarie in uso e dismesse, la funzione di Nodi di interscambio.

B. I percorsi pedociclabili

I percorsi pedociclabili, individuati dal PIT-PPR, che concorrono a costituire la rete di fruizione lenta dei paesaggi toscani, mettono a sistema tratti esistenti e tratti previsti dalla pianificazione sovracomunale.

Il PIT-PPR articola la rete dei percorsi in 'Percorsi Principali' e 'Percorsi Secondari'.

I 'Percorsi Principali' sono:

- la ciclopista dell'Arno con la collegata Pista della Bonifica,
- la Tirrenica,
- la Francigena e la ciclopista dei 2 mari (che costituiscono tratti di itinerari nazionali e/o internazionali)

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

C. La Rete diffusa della percorrenza dei paesaggi regionali (strade lente e percorsi trekking)

Il Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale individua il reticolo stradale della viabilità minore, costituito dalle strade lente (in primis su percorsi fondativi) e dai percorsi trekking (Sentieri e aree escursionistiche: RET "Rete Escursionistica Toscana", sentieri CAI e altri sentieri), come elemento strategico infrastrutturale per la diffusione dei percorsi di fruizione del paesaggio; questo reticolo è una base potenzialmente infinita di itinerari pedociclabili.

La rete dei percorsi trekking rappresentata nel Progetto regionale si basa sulla banca dati della Rete Escursionistica Toscana (RET), avviata dalla Regione Toscana nel 1988 e tesa alla catalogazione e uniformazione della rete sentieristica esistente; comprende la Grande Escursione Appenninica (GEA), itinerario di 375km che percorre il crinale appenninico in 28 tappe e costituisce il tratto toscano del più ampio Sentiero Italia e del Sentiero Europeo E1. Da ricordare che numerosi percorsi della RET coincidono con i sentieri del Club Alpino Italiano (C.A.I.)

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

La viabilità minore, si dispiega, seguendo la morfologia dei suoli, per tutto il territorio rurale regionale, lo caratterizza e ne è caratterizzata, e il suo valore è universale: costituisce uno degli elementi fondamentali dell'identità paesaggistica regionale, in un unicum con i manufatti artistici e le configurazioni vegetazionali tipiche.

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

Nel Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale sono elencati gli elementi necessari a consentirne la fruizione:

- garantire il transito pedociclabile lungo la viabilità rurale vicinale (tendenti spesso ad essere privatizzate);
- censire in scala opportuna il reticolo stradale minore con gli elementi costitutivi;
- rendere accessibili, anche attraverso i nuovi mezzi di comunicazione, le informazioni riguardanti i tracciati, corredate da indicazioni sul patrimonio paesaggistico e sulle strutture ricettive;
- garantire la sicurezza al transito pedociclabile attraverso un'adeguata regolamentazione del traffico;

- salvaguardare i caratteri morfologici, le opere d'arte e l'apparato vegetazionale proprio della viabilità minore.

D. I nodi di interscambio

I nodi di interscambio intermodale costituiscono, nel Progetto regionale, i fulcri del sistema della rete di fruizione dei paesaggi.

Il PIT-PPR individua tre livelli di nodi, la cui importanza è definita sia dal volume di traffico che dal numero delle modalità di trasporto lento che è possibile integrare.

I principali Nodi di interscambio coincidono con le stazioni ferroviarie, sia per l'importanza data nel Progetto regionale al trasporto ferroviario, sia per le potenzialità che gli edifici e gli spazi ferroviari rappresentano. Il PIT-PPR rileva che le stazioni ferroviarie, oggi in gran parte declassate a semplici fermate, custodiscono un formidabile potenziale inesperto, sia per le strutture architettoniche anche consistenti e spesso di valore rese disponibili, sia per la loro posizione strategica; nell'Allegato 3 è scritto che *“la trasformazione di numerose stazioni in semplici fermate ha reso inutilizzati un numero elevato di edifici ferroviari che sono spesso in stato di abbandono e di degrado. Parallelamente, la disponibilità dell'ente proprietario a vendere gli edifici o cederli in comodato d'uso alle comunità locali per utilizzarli a fini sociali ha permesso in molte realtà di riutilizzare le vecchie stazioni in posizioni spesso strategiche rispetto al contesto territoriale. L'organizzazione all'interno degli spazi e dei locali ferroviari di servizi a supporto della fruizione lenta dei paesaggi e all'integrazione delle diverse modalità di percorrenza è un percorso già in parte avviato, ma le cui potenzialità sono ancora in minima parte sviluppate (...)”*.

Oltre alle stazioni ferroviarie altri elementi di scambio intermodale sono rappresentati dai porti marittimi, dove è possibile l'integrazione con altri sistemi di mobilità dolce soprattutto turistica, legata agli itinerari via mare.

E. Le Ippovie

Per fornire il quadro complessivo della rete di fruizione lenta del Progetto regionale, si richiamano anche le ippovie, seppure esse non facciano parte degli elementi componenti la rete dei percorsi del Progetto “Ferrociclovie della val d'Orcia”.

Nell'individuare gli itinerari escursionistici dedicati al turismo equestre il PIT-PPR, facendo riferimento al censimento, uniformazione e coordinamento avviato nel 2008 con il Progetto ‘Ippovie Toscane’ e ai percorsi individuati all'interno degli strumenti di pianificazione del territorio provinciali, ha individuato gli itinerari di importanza regionale, già definiti e realizzati; i principali per l'area della Val d'Orcia, sono:

- l'Anello Basso dell'Amiata (loc. interessate: Abbadia San Salvatore, Siele);
- l'Anello Alto dell'Amiata (loc. interessate: Selvena, Arcidosso, Seggiano, Castell'Azzara, Piancastagnaio, S.Fiora);
- l'Anello di Siena;
- Sui crinali delle Terre di Siena fino a Rocca di Ghino (loc. interessate: San Quirico d'Orcia, Pienza, Sarteano, San Casciano dei Bagni, Radicofani);
- Tra la Val d'Orcia e la Val di Chiana (loc. interessate: Celle sul Rigo, San Casciano dei Bagni);
- l'Ippovia della Transumanza;
- l'Ippovia della Valtiberina e l'Ippovia del Casentino in provincia di Arezzo.

F. Le vie d'acqua

Anche se non direttamente d'interesse per il territorio della Val d'Orcia, per il completamento dell'excursus sulla composizione della rete di fruizione dei paesaggi regionali, e per le loro potenzialità relative alla fruizione dei paesaggi toscani, anche considerando le potenziali interconnessioni fra itinerari di livello provinciale, regionale e nazionale, si citano anche le vie d'acqua, costituite dalle vie fluviali, dalle vie marittime, dai porti turistici; riportando quanto scritto nell'Allegato 3:

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

3.3. Il Progetto Regionale e il Progetto Pilota “Via della transumanza da Asciano a Monte Antico”

Determinati gli obiettivi con le strategie per il loro raggiungimento, composto lo Schema strategico con l'individuazione dei 'corridoi paesistici regionali' insieme alle loro specifiche componenti, il PIT-PPR definisce il Progetto. *“Il progetto deriva dalla integrazione della rete con i luoghi attraversati, individuando i percorsi come elemento costitutivo dei paesaggi e mettendone in evidenza i caratteri specifici e le funzionalità connettive. Punto di partenza della rete è il riconoscimento delle componenti specifiche di ogni infrastruttura (ferroviaria, sentieri, canali navigabili etc..) che sostanziano i corridoi paesistici, evidenziando i tratti già esistenti, quelli già progettati ma non ancora realizzati e quelli nuovi definiti dal piano. I nodi di interscambio, individuati principalmente presso le stazioni ferroviarie, sono gerarchizzati a seconda dell'importanza del loro ruolo all'interno della rete regionale”.*

Nel Progetto regionale la tratta ferroviaria Asciano-Monte Antico assume il ruolo di *“tratta secondaria d'interesse paesaggistico regionale”* (con il n. 6)

Il PIT-PPR conferma le previsioni del PRIIM, in merito a:

- Corridoi paesistici di fruizione lenta (principali e secondari);
- Rete ferroviaria di accesso ai paesaggi regionali (principali, secondari di interesse paesaggistico, sedimi ferroviari dismessi di interesse paesaggistico);
- Rete diffusa delle percorrenze dei paesaggi regionali (strade lente su percorsi fondativi, sentieri e aree escursionistiche).

Il Progetto regionale si attua attraverso i Progetti Pilota, diffusi su tutto il territorio regionale, selezionati in base alla presenza di alti potenziali locali, proprio attraverso la realizzazione della rete di fruizione dei paesaggi, e dall'interesse manifestato dalle comunità locali (la realizzazione presuppone, infatti, una larga partecipazione, poiché induce effetti sulla complessità del paesaggio con ricadute per le diverse componenti della società: amministratori, abitanti, agricoltori, operatori turistici).

I 12 Progetti pilota svolgono, ciascuno, un ruolo strategico nella realizzazione della rete di fruizione lenta del paesaggio regionale, perseguendo nello stesso tempo, gli Obiettivi di Qualità indicati dal Piano Paesaggistico, in particolare:

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

I Progetti Pilota individuati dal PIT-PPR sono: 1. Tra Alpi Apuane a Appennino lungo la Valle del Serchio; 2. L'appennino Pistoiese lungo la Porrettana; 3. La Valle del Bisenzio da Prato alle sorgenti; 4. Attraversare gli Appennini lungo la Faentina; 5. I percorsi d'acqua tra Pisa e Livorno; 6. Risalire l'Arno tra le foreste del Casentino; 7. Percorrendo la Via dei Marmi di Carrara; 8. Nella terra degli Etruschi: da Cecina a Volterra; 9. Dalla Costa alle Montagne metallifere: Follonica - Massa Marittima; 10. Tra l'Arno e il Tevere: Arezzo Sansepolcro; 11. Via della Transumanza da Asciano a Monte Antico; 12. Tra i Monti Livornesi e Colline Pisane.

Ai Progetti Pilota è dedicata un'apposita tavola dell'Allegato 3 del PIT-PPR, nella quale ogni progetto è rappresentato da un'apposita Scheda.

3.4.1. Il PdP “Ferro - ciclovie della Val d'Orcia”: Inquadramento, la Linea Ferroviaria e il Treno Natura

La Scheda relativa al Progetto Pilota n.11 Via della Transumanza da Asciano a Monte Antico riporta che:

“il percorso ferroviario tra Monte Antico e Asciano è stato tenacemente presidiato contro la minacciata dismissione da una valorizzazione in veste turistica all'interno delle iniziative trenonatura. L'interesse paesaggistico universalmente riconosciuto delle Crete Senesi oltre che la possibilità di costituire un ingresso per la valorizzazione dell'intero territorio Amiantino permette di auspicare uno sviluppo di tale utilizzo anche tramite l'integrazione con un sistema più diffuso di mobilità dolce, sostenendo anche lo sviluppo di sistemi innovativi di costruzione di itinerari personalizzati via Web sperimentati in val d'Orcia”.

Da qui prende avvio il Progetto di Paesaggio “Ferro-ciclovie della Val d'Orcia”.

La linea ferroviaria Asciano – Monte Antico (Ferrovia della Val d’Orcia) si sviluppa su un tracciato di circa 50 Km e collega il Comune di Asciano (SI) a quello di Civitella Paganico (GR) all’altezza della località Monte Antico.

La proprietà della linea è di RFI e fa parte delle “linee ferroviarie sospese” mentre la gestione del servizio *Treno Natura* è affidata a FVO – Ferrovie Val d’Orcia.

La tratta Asciano – Monte Antico è inserita all’interno dei *Binari Senza Tempo*, progetto promosso dalla Fondazione FS Italiane, con socio aderente dal 2015 il MIBACT, finalizzato al ripristino delle linee ferroviarie in disuso attraverso la destinazione a traffico di treni storico-turistici.

Poste fuori dai grandi *hub* ferroviari e dagli itinerari standard della viabilità su ferro, queste vecchie linee rappresentano una sorta di *museo dinamico* che la Fondazione intende preservare e valorizzare.

La linea ferroviaria Asciano - Monte Antico, risale alla seconda metà del 1800, ed è stata dismessa nel 1994 e riaperta, grazie al supporto degli Enti Locali, nel 1996, per offrire un servizio di tipo turistico denominato “*Treno Natura*”. Nel 2018, anno di completamento dello studio di fattibilità del Progetto “Ferro-Ciclovie della Val d’Orcia”, oggetto di questo Avvio, il *Treno Natura* ha organizzato e garantito 22 giornate di servizio, distribuite nel corso dell’anno.

La prenotazione del viaggio è possibile solo attraverso l’agenzia di viaggio che gestisce il servizio di informazioni e prenotazioni per i turisti, e non esistono collegamenti diretti con il normale canale dei servizi Trenitalia.

La stazione di partenza e arrivo è generalmente Siena anche se un paio di date fanno capo alla stazione di Grosseto. Il viaggio si svolge o su littorina d’epoca o su treno d’epoca trainato con locomotiva a valore, con partenza e rientro a Siena (orario unico), ed è sempre associato ad eventi, sagre o feste di paese.

Il calendario, che si mantiene sostanzialmente stabile nel corso del tempo, viene concordato annualmente con i Comuni attraversati dalla linea ferroviaria, che scelgono gli eventi maggiormente significativi da valorizzare anche attraverso il *Treno Natura*.

Le stazioni di fermata del *Treno Natura* sono:

- Asciano e Montalceto in Comune di Asciano
- Trequanda in Comune di Trequanda
- San Giovanni d’Asso e Torrenieri-Montalcino in Comune di Montalcino
- Monte Amiata in Comune di Castiglione d’Orcia
- Sant’Angelo Cinignano e Monte Antico in Comune di Civitella Paganico.

3.4.2. Il PdP “Ferro - ciclovie della Val d’Orcia”: *Potenzialità*

Le potenzialità di maggiore sviluppo in termini di utilizzo e di flussi turistici della linea ferroviaria è dimostrato da analoghe esperienze italiane quali, ad esempio, quelle siciliane e molisane.

Particolarmente significativo è il caso siciliano in cui, attraverso un accordo con Fondazione FS, è stato organizzato un calendario di circa 50 corse di treni d’epoca tra luglio e dicembre 2018 ed i biglietti del treno storico sono acquistabili direttamente tramite i canali ufficiali di vendita di Trenitalia.

I viaggi sui treni storici organizzati direttamente dalla Fondazione FS prevedono infatti la vendita dei biglietti sia attraverso sito web (www.trenitalia.com) e app per smartphone, sia tramite le normali biglietterie e self service in stazione, oltre che attraverso le agenzie di viaggio abilitate.

Esperienza analoga si può trovare in Molise dove l’*Associazione Amici della Ferrovia Le Rotaie – Molise* (attiva dal 2006) ha cominciato una collaborazione con Fondazione FS nel 2016 aumentando l’offerta di servizi e corse per la valorizzazione della *Transiberiana d’Italia* che collega Abruzzo e Molise partendo da Sulmona (328 m s.l.m.) e arriva ad Isernia (423 m s.l.m.) con transito a quota 1.270 m ss.l.m. all’altezza di Pescocostanzo per una lunghezza complessiva di circa 130 km, 25 dei quali in galleria.

In entrambi i casi, gli eventi programmati comprendono, oltre al viaggio in treno, eventi culturali, sociali ed enogastronomici sia a bordo del treno che nelle stazioni di fermata e/o arrivo. Sono inoltre previste escursioni adatta a tutte le tipologie di utenti per visitare a piedi il patrimonio raggiunto attraverso il viaggio con il treno storico.

Per la Ferrovia Asciano - Monte Antico già in un primo studio, commissionato nel 2016 dal Comune di Montalcino, è stata elaborata l’idea della realizzazione di una infrastruttura ciclo-pedonale, denominata ferro-ciclovie della Val d’Orcia. con l’ipotesi di realizzare una pista ciclabile in parte sul sedime della linea ferroviaria esistente ed in parte su sede propria, con l’obiettivo di consentire la compresenza di treno e bici.

Lo Studio del 2016 aveva suddiviso il percorso su ferro, di circa 50 km, in 6 tratte:

- T1: da Asciano a Trequanda (km 283.8 – km 276.3)
- T2: da Trequanda a San Giovanni d’Asso (km 276.3 – km 270.9);

- T3: da San Giovanni d'Asso a Torrenieri/Montalcino (km 270.9 – km 262.6);
- T4: da Torrenieri/Montalcino a Monte Amiata (km 262.6 – km 249.6);
- T5: da Monte Amiata a Sant'Angelo/Cinigiano (km 249.6 – km 238.7);
- T6: da Sant'Angelo/Cinigiano a Monte Antico (km 238.7 – km 232.4)

Le potenzialità della ferro ciclovvia Asciano - Monte Antico derivano dalla posizione strategica regionale e nazionale, sia in riferimento alla linea ferrata che percorrendo territori di grande pregio si connette ad un ben più ampio sistema ferroviario, sia per quanto riguarda gli itinerari di mobilità lenta.

Dal punto di vista delle connessioni ferroviarie, la linea Asciano - Monte Antico si inserisce fra linee ferroviarie di livello non solo locale, ma anche regionale e nazionale; linee che connettono il territorio interessato dal Progetto della ferro-ciclovvia con Siena, Arezzo, Grosseto, Pisa, Firenze, Roma.

Linee ferroviarie esistenti di cui il Progetto può potenziare le funzionalità connettive:

- La linea principale Firenze-Roma (treno ordinario e Alta Velocità) a cui il territorio è connesso attraverso la Ferrovia Centrale Toscana all'altezza di Chiusi-Chianciano;
- La ferrovia Empoli – Siena – Chiusi-Chianciano, denominata Ferrovia Centrale Toscana che unisce Empoli a Siena e che si connette alla linea ferroviaria Firenze-Roma all'altezza di Chiusi-Chianciano passando per Sinalunga. La linea è gestita da RFI;
- La ferrovia Arezzo – Sinalunga (Ferrovia della Val di Chiana), collegata alla linea Asciano Monte Antico dalla linea Empoli-Siena-Chiusi e che permette sia la connessione con la città di Arezzo che con la Ferroviaria Casentinese che, percorrendo la valle casentinese arriva fino al comune di Stia. (ferrovie gestite dalla Rete Ferroviaria Toscana)
- La ferrovia Siena-Montepescali-Grosseto che connette Siena a Grosseto e che consente il collegamento con Buonconvento e Monte Antico, gestita da Rete Ferroviaria Italiana (RFI);
- La linea ferroviaria tirrenica (costiera) che collega Livorno a Roma passando per Pisa e Grosseto, gestita da RFI.

Fra gli itinerari di mobilità lenta, la ciclovvia Asciano-Monte Antico può rappresentare un ruolo nevralgico, andando a connettersi con le principali direttrici di livello regionale e nazionale, in coerenza con le scelte strategiche e programmatiche del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM):

Ciclovie di potenziale connessione:

- a Est la **Ciclopista del Sole** che collega il Brennero alla Sicilia, parte integrante dell'itinerario Europeo EuroVelo 7, da Capo Nord a Malta.
Da Arezzo a Montepulciano, la Ciclopista del Sole coincide con il **Sentiero della Bonifica**, che attraversa in senso longitudinale la Val di Chiana ed è già fruibile;
- a Ovest il sistema della **Ciclopista Tirrenica** (con tracciato da definire) ma che rientra tra i progetti strategici regionali di mobilità sostenibile;
- a Nord la **Ciclopista dell'Arno**, che da Arezzo si collega a Firenze e Pisa e che si snoda lungo un percorso di circa 270 km, ed è già percorribile per diversi tratti;
- il tracciato della **ferrovia Asciano-Monte Antico ricade per intero all'interno della Ciclopista dei 2 Mari** (il cui tracciato è da definire), inserita dalla Regione fra i 'corridoi principali' nel Progetto regionale del PIT-PPR e tra i collegamenti strategici nel PRIIM;
- il territorio oggetto di studio è attraversato trasversalmente dalla **Via Francigena**, itinerario di riconoscibilità sovra nazionale, percorso ogni anno sia a piedi che in bicicletta.

Altri itinerari di riferimento regionale che attraversano il territorio di riferimento sono l'Eroica e il **Giro delle Terre Senesi**.

3.4.3. Il PdP “Ferro - ciclovie della Val d'Orcia”: il Tracciato e le Stazioni

La definizione del tracciato rappresenta, in concreto, l'ossatura portante su cui si innestano le azioni per il conseguimento degli Obiettivi del Progetto; ed è la prima fra le azioni da implementare.

Seguendo il principio che l'itinerario sia da attivare con poche risorse e in tempi ridotti, il percorso definito, ha le **caratteristiche** che seguono:

- è collegato alle stazioni del Treno Natura;
- transita su itinerari riconosciuti già esistenti (dove possibile), segnalati e fruiti, quali la via Francigena,

l'Eroica, il Giro delle Terre di Siena, gli itinerari del Parco Naturale delle Colline Metallifere;

- utilizza il circuito delle strade bianche, censite dalla Provincia di Siena, e/o altre strade bianche esistenti nel territorio provinciale;
- limita la realizzazione di percorsi/tracciati ex novo da progettare e realizzare;
- connette altri itinerari di livello provinciale o comunale;
- resta in prossimità della linea ferroviaria, per quanto possibile, che viene utilizzata come nodo di connessione intermodale.

L'itinerario che ne discende ha fruizione ciclo-pedonale, e connette Siena a Roccastrada, passando in prossimità del sedime della linea ferroviaria Asciano – Monte Antico; discostandosi in modo significativo dal tracciato ferroviario solo per la tratta Siena-Asciano, così da indurre l'utilizzo privilegiato dei percorsi della Via Francigena e dell'Eroica.

È questo il Tracciato Principale e su di esso si innestano altri percorsi, i Tracciati Secondari, che sono individuati insieme ai Comuni coinvolti nel Progetto, poiché penetrano nei loro territori, esplorando paesaggi di altissimo valore, fino a riconnettersi ad altre vie, già esistenti.

Il Tracciato Principale:

Complessivamente il Tracciato Principale si estende per una lunghezza di circa **130 Km** suddivisi in due Itinerari:

- Itinerario A - tratta Asciano - Monte Antico, lunghezza di circa **70 km**
- Itinerario B - comprende le tratte per il collegamento a nord verso Siena e a sud verso Roccastrada, lunghezza di circa ulteriori **60 km**.

Entrambe le tratte (A e B) sono prevalentemente su percorsi esistenti. In particolare:

- l'Itinerario A:

- per circa il 65% è già attualmente percorribile;
- per il 30% si sviluppa su strade bianche che necessitano di interventi di adeguamento per una fruizione ottimale, trattandosi talvolta di mulattiere e strade campestri;
- circa il 5% è da progettare e realizzare;
- complessivamente l'itinerario si sviluppa per il 75% su strade bianche.

- l'Itinerario B:

- per circa l'80% è già attualmente percorribile;
- per il 20% circa si sviluppa su strade bianche che necessitano di interventi di adeguamento;
- circa il 3% è da progettare e realizzare;
- complessivamente l'itinerario si sviluppa per l'80% su strade bianche.

La **tipologia** del tracciato è varia. In particolare:

- **itinerario su percorso già esistente (su strada asfaltata o bianca)**: si tratta delle parti di itinerario che passano sui circuiti esistenti della Francigena, dell'Eroica o del Giro delle Terre di Siena, percorsi già dotati di segnaletica dedicata e attrezzati per la fruizione ciclo-pedonale;
- **itinerario su strada asfaltata esistente**: sono le parti di percorso individuate lungo la viabilità carraia asfaltata, preferibilmente su strade minori e poco trafficate. Su queste tratte sono necessari soprattutto interventi sulla segnaletica direzionale, ma vanno previsti approfondimenti specifici in merito alla presenza di eventuali punti nodali, in termini di fruibilità e sicurezza;
- **itinerario su strada bianca esistente**: sono le parti di percorsi individuate lungo strade bianche il cui fondo consente già una fruizione ciclo-pedonale. Non risultano necessari interventi di messa in sicurezza ma solo di segnaletica direzionale;
- **itinerario su strada bianca da adeguare**: sono le parti di itinerari individuati lungo strade bianche che necessitano di interventi minimali che possono riguardare l'adeguamento della sezione stradale e la sistemazione del fondo e/o del ciglio stradale; oltreché di apposita segnaletica direzionale;
- **itinerari da progettare**: sono le parti di percorso da progettare ex novo o che riguardano il sedime di tracciati esistenti che necessitano di adeguamenti sostanziali, equiparabili ad interventi di nuova realizzazione. È il caso, per esempio, delle strade di fondo campo o dei sentieri.

Le **stazioni**:

Le stazioni costituiscono i nodi dello scambio intermodale, treno bicicletta. Il tracciato, per entrambi gli Itinerari (A+B), è suddiviso in tratte in relazione alla presenza delle stazioni di fermata del *Treno Natura*.

I dati relativi alla tipologia dei tracciati, sopra riportati per la lunghezza complessiva, sono descritti nello Studio di Fattibilità per le singole tratte individuate, da stazione a stazione, per i due itinerari individuati. Ad esso si rinvia per la loro lettura.

I Tracciati Secondari:

A partire dall'individuazione dell'itinerario principale della ciclovia sulla direttrice Asciano – Monte Antico, sono stati definiti gli itinerari di fruizione su base comunale, tracciati che si diramano dalla linea principale con percorsi ad anello o a pettine verso le principali emergenze del territorio.

Complessivamente si tratta di circa 500 km di percorsi, metà dei quali ricavati sui circuiti regionali e provinciali esistenti (Eroica, Francigena, Terre di Siena) e per l'altra metà su strade bianche e itinerari che, anche se su strada asfaltata, sono individuati come percorsi di fruizione turistica da parte degli strumenti urbanistici comunali.

L'unico tracciato di nuova realizzazione previsto è quello relativo all'importate progetto del Comune di Sinalunga che individua un percorso ciclo-pedonale che mette in collegamento il Sentiero della Bonifica, lungo il Canale Maestro della Chiana, con il Borgo di Rigomagno, passando per le frazioni di Bettolle e il capoluogo. Da Rigomagno il percorso prosegue su strada esistente per connettersi ad Asciano e quindi alla ciclovia principale. Il percorso di Sinalunga permette la realizzazione di un tratto della ciclovia dei due mari, prevista sia dal PIT-PPR che dal PRIIM.

Itinerari di fruizione su base comunale:

Comune di Asciano

Dalla stazione di Asciano-Monte Oliveto, oltre a transitare il percorso dell'Eroica, si diramano i seguenti itinerari:

- il collegamento verso Sinalunga, con l'innesto sul tracciato di progetto della pista ciclabile che si connette al Sentiero della Bonifica;
- il tracciato che corre lungo il torrente Ombrone e si riconnette alla via Francigena all'altezza di Lucignano d'Arbia: il percorso è parte del circuito Giro Terre di Siena e costituirà inoltre un tratto dell'Itinerario Asciano-Monte Antico;
- l'anello che dal centro di Asciano conduce all'Abbazia di Monte Oliveto Maggiore e poi si dirama verso Buonconvento o verso San Giovanni d'Asso, passando attraverso il borgo di Chiusure.

Il territorio di Asciano per la gran parte del tragitto del tratto dell'Itinerario Asciano-Monte Antico, che lo attraversa, e degli ulteriori percorsi sopra citati, è punteggiato da numerose visuali panoramiche sul paesaggio delle Crete Senesi, caratterizzato dalle tipiche forme di erosione (calanchi e biancane) e dalla presenza di Querceti e formazioni arbustive, a volte associate a laghi e laghetti artificiali, che intervallano le colture.

Soprattutto in prossimità del centro urbano il territorio è ricco di testimonianze archeologiche, mentre verso ovest numerose sono le case coloniche di interesse storico, oltre agli edifici religiosi, più diffusi verso sud.

In prossimità dell'abitato si ritrova un paesaggio agrario che ha mantenuto alcune delle caratteristiche tradizionali, con colture di pregio e un tessuto agrario a maglia fitta, tipico del frazionamento periurbano. A nord-est del centro il paesaggio attraversato si differenzia e assume i caratteri tipici della morfologia di fondovalle.

Comune di Trequanda

Dalla stazione di Trequanda, l'itinerario Asciano – Monte Antico discende verso San Giovanni d'Asso.

Un ulteriore percorso ciclabile, attraversa il torrente Asso, e raggiunge il Centro Storico di Trequanda; da qui si connette al circuito Giro Terre di Siena, che ad anello in direzione sud-est conduce verso i Borghi di Castelmuzio e Petroio, per poi proseguire in direzione Montepulciano e Pienza, e tornare infine sulla via Francigena in prossimità di Castiglione d'Orcia.

Lo stesso circuito a partire dal centro di Trequanda si dirige ad ovest verso San Giovanni d'Asso, attraversando il borgo di Montisi.

Il paesaggio attraversato è principalmente quello delle Crete Senesi; mentre a sud, in prossimità dei borghi sopra citati, si ritrovano paesaggi rurali caratterizzati dalla presenza di colture legnose.

In quest'area è rimarcabile la presenza di alcuni siti archeologici legati alle attività artigianali, la cui fruizione e attrattività si lega anche alle attività del Museo della Terracotta che si trova nel borgo di Petroio.

Comune di Montalcino

L'itinerario Asciano – Monte Antico che dalla stazione di Trequanda giunge a San Giovanni d'Asso dove incrocia il tracciato del circuito Giro Terre di Siena, e poco più a sud quello dell'Eroica, in prossimità degli scavi archeologici "Pava". Il circuito Giro Terre di Siena si dirige ad est verso Trequanda, da dove poi, proseguendo ad anello, raggiunge Montepulciano e Pienza; a nord invece si avvia verso Asciano, diramandosi in direzione Borgo Chiusure da cui si raggiunge l'Abbazia di Monte Oliveto Maggiore. Da qui è possibile proseguire verso Buonconvento, punto nodale della linea ferroviaria Siena-Grosseto.

L'itinerario Asciano – Monte Antico in direzione sud giunge alla stazione di Torrenieri (Montalcino) dove alla incrocia la via Francigena e il tracciato dell'Eroica (per un tratto su strada bianca). Quest'ultima prosegue verso il centro storico di Montalcino, mentre la via Francigena attraverso Torrenieri collega Buonconvento (a nord ovest) con San Quirico d'Orcia (a sud est). L'itinerario Asciano – Monte Antico prosegue verso la stazione Monte

Amiata a sud, incrociando a mezza via un percorso che conduce a ovest verso il centro storico di Castelnuovo dell'Abate e all'Abbazia di Sant'Antimo, mentre ad est si indirizza verso Castiglione d'Orcia.

Il paesaggio attraversato dagli itinerari descritti è composito: a nord siamo ancora nelle Crete senesi, mentre dove il tracciato si allunga a sud verso il torrente Asso, fino a Torrenieri e oltre, il contesto è tipico del fondovalle. Presenza dei tipici fenomeni erosivi (calanchi e biancane), oltre che delle alberature isolate o in filari ordinati.

A sud di Torrenieri invece il paesaggio, ricompreso nel sito UNESCO, mostra una prevalenza delle colture legnose, che configurano in prossimità del centro di Montalcino un paesaggio agrario collinare di grande bellezza. Lungo l'asse della Ferrovia che prosegue a sud di Torrenieri sono numerosi i punti panoramici che guardano ad ovest verso questo paesaggio, così come ad est sulla valle del fiume Orcia.

In corrispondenza della stazione Monte Amiata, l'itinerario incrocia il circuito Giro Terre di Siena, un anello che ad est raggiunge il borgo arroccato di Campiglia d'Orcia, la valle e il Borgo di Vivo d'Orcia (dove si trova il Parco delle Sorgenti del Torrente Vivo), da cui tende un ponte verso il Monte Amiata, con le sue numerose attrattive paesaggistiche e storico-culturali, incluse quelle termali (si pensi al vicino Bagni S. Filippo). Proseguendo verso sud il circuito si riconnette alla via Francigena.

Ad ovest rispetto alla stazione Monte Amiata, l'itinerario si innesta sul circuito Giro Terre di Siena, discostandosi dal tracciato ferroviario per raggiungere il centro storico di Castelnuovo dell'Abate, e da qui quello di Sant'Angelo in Colle, entrambi ben connessi con il centro storico di Montalcino da numerosi percorsi (tra cui lo stesso circuito Giro Terre di Siena, che da Sant'Angelo in Colle prosegue verso il centro collinare).

L'itinerario si ricongiunge a sud con la ferrovia, connettendo la stazione Sant'Angelo Cinigiano, e da qui la successiva stazione di Monte Antico (sita nel comune di Civitella Paganico). Lungo quest'ultimo tratto l'itinerario si discosta dai binari con una deviazione verso nord che permette di accedere al vicino Museo del Vetro di Montalcino.

L'itinerario in questi tratti rientra nel Sito UNESCO e, anche qui, offre numerose visuali panoramiche sul paesaggio collinare di Montalcino, a prevalenza di boschi e colture legnose, ma anche sui paesaggi fluviali dell'Orcia, costeggiati dalla linea ferroviaria.

Comune di Castiglione d'Orcia

Dalla stazione di Monte Amiata si diramano i collegamenti verso i percorsi di fruizione del Monte Amiata: l'itinerario principale conduce verso il borgo arroccato di Campiglia d'Orcia, la valle e il Borgo di Vivo d'Orcia (Parco delle Sorgenti del Torrente Vivo) e i Bagni di San Filippo, nota stazione termale. Proseguendo verso sud il percorso si riconnette alla via Francigena.

Il comune si caratterizza per la presenza di paesaggi compositi, che variano dalle Crete senesi a nord, ad un paesaggio più pianeggiante, che cede il passo ad un paesaggio agrario a campi chiusi.

L'intero territorio è tutelato per le sue risorse naturalistiche e per la presenza di peculiarità geomorfologiche (come nel caso del geosito termale di Fossobianco a Bagni San Filippo); anche questo territorio è ricompreso nel Sito UNESCO.

Comune di Sinalunga

Il comune di Sinalunga è la cerniera verso la Val di Chiana. Il progetto di pista ciclabile definito dal comune permette il collegamento con il Sentiero della Bonifica e le relative diramazioni di fruizione. Da Sinalunga è possibile il collegamento ferroviario con Chiusi e con la linea Roma-Firenze.

Il territorio attraversato da questi percorsi è caratterizzato da un paesaggio collinare ricco di boschi e colture legnose, oltre che di visuali privilegiate verso le Crete senesi a ovest, e verso il fondovalle a nord-est; in prossimità dei centri abitati si riscontrano invece sistemazioni agrarie tradizionali con muretti a secco e persistenza di trame storiche. Molto densa è inoltre la presenza di siti archeologici e di fornaci.

Il tracciato individuato dal Comune può costituire un tratto della Ciclopista dei due Mari (percorso di rilievo regionale) mentre il Sentiero della Bonifica è già parte della Ciclovía del Sole (percorso di rilievo nazionale ed europeo).

Il progetto prevede una lunghezza complessiva, fino ad una percorrenza a ultimazione lavori di circa 18 chilometri; sarà realizzato prevalentemente sopra l'argine del torrente Foenna che, scorrendo a fondovalle, collega il confine nord con quello sud, ovvero: partendo dalla frazione di Rigomagno "Rigomagno scalo" attraversa la zona urbana di Pieve di Sinalunga per poi proseguire nella campagna limitrofa alla frazione di Guazzino e dopo in quella di Bettolle in direzione Loc. Rotone (antico Mulino), incontrando poi il Canale Maestro della Chiana in Loc. Ponte alle Colonne sulla strada provinciale 63, a confine con il Comune di Cortona.

Comune di Civitella Paganico

La stazione di Monte Antico (sita nel comune di Civitella Paganico) chiude il percorso del Treno Natura ed è uno dei potenziali punti da attrezzare come ciclo-stazione. Con il collegamento con la Ciclopista dei 2 Mari, il territorio rappresenta lo snodo verso la costa tirrenica. Dalla stazione di Monte Antico partono alcuni itinerari comunali anche in direzione della Val di Merse e verso i Borghi storici di Pari e Casale di Pari.

Nella parte nord del Comune gli itinerari toccano i Bagni di Petroio, il Basso Merse e le Riserve Naturali di Belgaio e Farma, un'area interessante anche sotto il profilo dell'archeologia. I percorsi si connettono con gli itinerari del Parco delle Colline Metallifere, passando per il Comune di Roccastrada.

Il territorio presenta un paesaggio fortemente caratterizzato nella parte nord dal bosco, che cede il passo a sud ad un paesaggio collinare più dolce e ai colori tipici dei contesti agrari a campi chiusi, con poderi storici e fattorie di antico impianto.

Il Comune di Roccastrada

Roccastrada è il Comune cerniera verso il Parco Nazionale delle Colline Metallifere. Gli itinerari principali sono quelli che conducono ai Borghi storici di Sassofortino e Roccatederighi, ad ovest, e a sud, verso il borgo di Montemassi e il centro abitato di Ribolla, da cui partono i collegamenti verso Follonica e la costa.

Il contesto è caratterizzato dalla presenza di borghi arroccati su affioramenti rocciosi, che offrono visuali estremamente suggestive sul paesaggio collinare di Roccastrada e sulle aree più pianeggianti che si dispiegano a sud est, dove si trovano anche l'Oasi faunistica di Monte Leoni e il Borgo di Sticciano.

Caratterizzanti sono i numerosi siti di archeologia industriale legata alle miniere, connessi dagli itinerari tematici del Parco delle Colline Metallifere.

3.4.4. Il PdP “Ferro - ciclovie della Val d’Orcia”: i Costi

Il progetto di massima proposto nello Studio di Fattibilità comprende due itinerari:

- l’Itinerario A da Asciano a Monte Antico, che si sviluppa lungo il percorso dei binari del Treno Natura;
- l’Itinerario B suddiviso in due tratti separati, per il collegamento da una parte con Siena partendo dalla stazione di Asciano, e dall’altra con Roccastrada partendo dalla stazione di Monte Antico.

Il percorso A ha una lunghezza di circa 70 km., il percorso B di 60 km.; per circa 130 km. totali.

La stima dei costi è stata compiuta considerando gli interventi previsti per la funzionalità dei vari tratti; che, come descritto al paragrafo precedente, sono suddivisi in:

- tratti esistenti in strada asfaltata che non necessitano di interventi;
- tratti esistenti in strada bianca che non necessitano di interventi;
- tratti su strada asfaltata che necessitano di interventi di minima (segnaletica prevalentemente direzionale);
- tratti su strada bianca da adeguare, con previsti interventi di manutenzione e di ampliamento di sezione, ecc.;
- tratti di nuova progettazione e realizzazione, in alcuni casi presenti sul territorio solo come sentieristica pedonale.

La stima dei costi elaborata dallo Studio di fattibilità è stata eseguita secondo costi medi parametrici utilizzati in progetti analoghi e quindi facilmente confrontabili. Per la realizzazione della pista ex-novo comprensiva di scotico, posa di telo in tessuto-non tessuto, formazione di cassonetto in materiale arido e finitura in stabilizzato, mantenendo il fondo non-asfaltato, si è tenuto come riferimento 50Euro/mq, 125Euro/m. lineare con una sezione tipo di 2,50 m. Per la cartellonistica si è tenuto il valore di 250Euro per palo, mediando tra il semplice palo di segnaletica ed il totem di tipo turistico. Si è tenuto conto inoltre di un 20-25% di somme a disposizione per oneri fiscali, spese tecniche e generali e/o imprevisi. I valori sono cioè onnicomprensivi di IVA, trasporto e messa in opera.

Nella stima non sono stati considerati eventuali interventi che dovessero essere necessari per la messa in sicurezza di tratti su strada asfaltata e per risolvere nodi e interferenze (opere d’arte come per es. manufatti a ponticello, passerelle, protezioni laterali, ecc.).

Con la stessa metodologia sono stati stimati i costi per i tratti che dalle Stazioni collegano il tracciato principale ai centri storici e alle emergenze ambientali e paesaggistiche, dislocati nei territori dei comuni.

Questo il costo finale stimato per il tracciato principale:

ITINERARIO A: € 2.250.000 (arrotondato), per complessivi 70 km, con un costo medio a km (calcolato sul totale percorso) di €/km pari a € 32.000 (arrotondato);

ITINERARIO B: € 1.120.000 (arrotondato) per complessivi 60 km, con un costo medio di €/km pari a 19.500 (arrotondato).

Nella stima dei costi non sono state inserite le voci riferite all’eventuale convenzionamento con i soggetti privati per il diritto di passo nei tratti in loro proprietà; da definire con un Accordo quadro con le associazioni di categoria (accordo una tantum, canone annuale, ecc.).

Per la suddivisione dei costi per singola tratta e tipologia di tracciato, e per cingolo comune, si rinvia alla lettura dello Studio di fattibilità.

4. Quadro conoscitivo di riferimento comprensivo della ricognizione del patrimonio territoriale e dello stato di attuazione della pianificazione

Relativamente agli elementi di coerenza con il PIT-PPR, il Progetto di Paesaggio “Ferro-Ciclovie della Val d’Orcia”, oltre a dare attuazione al progetto pilota n. 11 “Via della Transumanza da Asciano a Monte Antico” definito nell’Allegato 3 “Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale” dello stesso PIT-PPR (come è stato illustrato nel precedente capitolo 3), come atto di governo del territorio promuovere l’attuazione degli obiettivi generali, persegue gli obiettivi, applica gli indirizzi per le politiche e le direttive e rispetta le prescrizioni del PIT-PPR, come disposto:

- nella Disciplina del Piano,
- nelle Schede degli Ambiti di Paesaggio,
- nella disciplina dei Beni Paesaggistici.

4.1. PIT con valenza di Piano Paesaggistico: Disciplina del Piano

Sono riportate di seguito le disposizioni della *Disciplina del Piano* del PIT-PPR di maggior significato per il Progetto di Paesaggio Ferro-ciclovie della Val d’Orcia

Articolo 9. “Definizione e obiettivi generali dell’Invariante strutturale “Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi urbani e infrastrutturali”:

“1. Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, infrastrutturali e urbani costituisce la struttura dominante del paesaggio toscano, risultante dalla sua sedimentazione storica dal periodo etrusco fino alla modernità. Questo policentrismo è organizzato in reti di piccole e medie città la cui differenziazione morfotipologica risulta fortemente relazionata con i caratteri idrogeomorfologici e rurali. Questa struttura, invariante nel lungo periodo, è stata solo parzialmente compromessa dalla diffusione recente di modelli insediativi centro-periferici. L’elevata qualità funzionale e artistico-culturale dei diversi sistemi insediativi e dei manufatti che li costituiscono, nonché la complessità delle relazioni interne ed esterne a ciascuno, rappresentano pertanto una componente essenziale della qualità del paesaggio toscano, da salvaguardare e valorizzare rispetto a possibili ulteriori compromissioni. 2. L’obiettivo generale concernente l’invariante strutturale di cui al presente articolo è la salvaguardia e valorizzazione del carattere policentrico e delle specifiche identità paesaggistiche di ciascun morfotipo insediativo che vi concorre.

Tale obiettivo viene perseguito mediante:

- a) la valorizzazione delle città e dei borghi storici e la salvaguardia del loro intorno territoriale, nonché delle reti (materiali e immateriali),*
- g) lo sviluppo delle reti di mobilità dolce per integrare l’accessibilità ai sistemi insediativi reticolari con la fruizione turistica dei paesaggi”.*

Articolo 10 - Disposizioni per i centri e i nuclei storici:

“1. Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica dei comuni:

- tutelano e valorizzano l’identità materiale e multifunzionale dei centri, nuclei, aggregati storici e ne disciplinano a tal fine le trasformazioni;*
- assicurano, anche attraverso iniziative di valorizzazione, la permanenza dei valori storico-testimoniali e dei caratteri architettonici degli insiemi territoriali definiti dalla presenza di pievi, borghi e fortificazioni, sistemi di ville-fattoria, e la persistenza delle relazioni tra questi e le loro pertinenze.*

A tal fine provvedono altresì:

- b) a tutelare l’intorno territoriale ai fini della salvaguardia del valore percettivo e di testimonianza storica culturale degli insediamenti storici tutelando la destinazione agricola e le sistemazioni idrauliche-agrarie di impianto storico delle aree a questo pertinenti;*
- d) alla tutela e valorizzazione della rete dei percorsi e delle infrastrutture storiche per la fruizione del territorio, ivi compreso l’assetto figurativo delle dotazioni vegetazionali di corredo caratterizzanti la percezione consolidata”*

Articolo 11 - Definizione e obiettivi generali dell’Invariante strutturale “I caratteri morfotipologici dei paesaggi

rurali”:

“1. I caratteri identitari dei paesaggi rurali toscani, pur nella forte differenziazione che li caratterizza, presentano alcuni caratteri invariati comuni: il rapporto stretto e coerente fra sistema insediativo e territorio agricolo; la persistenza dell'infrastruttura rurale e della maglia agraria storica, in molti casi ben conservate; un mosaico degli usi del suolo complesso alla base, non solo dell'alta qualità del paesaggio, ma anche della biodiversità diffusa sul territorio.

2. L'obiettivo generale concernente l'invariante strutturale di cui al presente articolo è la salvaguardia e valorizzazione del carattere multifunzionale dei paesaggi rurali regionali, che comprendono elevate valenze esteticopercettive, rappresentano importanti testimonianze storico-culturali, svolgono insostituibili funzioni di connettività ecologica e di presidio dei suoli agroforestali, sono luogo di produzioni agro-alimentari di qualità e di eccellenza, costituiscono una rete di spazi aperti potenzialmente fruibile dalla collettività, oltre a rappresentare per il futuro una forte potenzialità di sviluppo economico. Tale obiettivo viene perseguito mediante:

f) la tutela degli spazi aperti agricoli e naturali con particolare attenzione ai territori periurbani; la creazione e il rafforzamento di relazioni di scambio e reciprocità tra ambiente urbano e rurale con particolare riferimento al rapporto tra produzione agricola della cintura periurbana e mercato urbano; la messa a sistema degli spazi aperti attraverso la ricostituzione della continuità della rete ecologica e la realizzazione di reti di mobilità dolce che li rendano fruibili come nuova forma di spazio pubblico.”

Articolo 15 - Disciplina degli ulteriori contesti

“1. Il Piano individua quali ulteriori contesti, ai sensi dell'art. 143, c.1, lett. e) del Codice, i Siti inseriti nella Lista del Patrimonio Mondiale Universale (WHL) dell'Unesco.

2. Gli strumenti della pianificazione territoriale, gli atti di governo del territorio, i piani di settore, i piani di gestione e gli interventi devono perseguire nei Siti Unesco i seguenti obiettivi:

a) valorizzare e mantenere i paesaggi e il patrimonio culturale dei Siti inseriti nella Lista del Patrimonio Mondiale Universale (WHL) dell'Unesco, attraverso politiche di gestione che costituiscano un esempio di eccellenza rispetto ai valori riconosciuti in un'ottica di sviluppo sostenibile, salvaguardandone l'identità estetico-percettiva, storico culturale e paesaggistica;

b) salvaguardare il patrimonio insediativo di valore storico-culturale, testimoniale e identitario e i caratteri paesaggistici dell'intorno territoriale nelle loro componenti idro-geo-morfologiche ecosistemiche, vegetazionali e insediative, nonché le reciproche relazioni funzionali e percettive;

c) assicurare il riconoscimento, la conoscenza e la permanenza delle identità locali che rafforzano l'autenticità e la valenza identitaria dei Siti.

3. Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono a definire per i Siti Unesco misure di salvaguardia e di utilizzazione volte a:

g) tutelare e valorizzare gli elementi caratterizzanti il paesaggio rurale di valore testimoniale, culturale e identitario nelle sue componenti ambientali e antropiche anche promuovendo migliore sostenibilità delle attività economiche ad esso connesse:3. salvaguardando l'esistenza della rete della viabilità minore e le sistemazioni idraulico-agrarie;

i) promuovere progetti e azioni di valorizzazione finalizzati alla rivitalizzazione dei Siti e alla riproduzione/sviluppo del patrimonio storico-culturale anche in considerazione delle dinamiche in atto a scala d'ambito di paesaggio;

j) promuovere forme di fruizione turistica sostenibile salvaguardando i valori storici, paesaggistici, culturali e le tradizioni locali, favorendo lo sviluppo di un sistema turistico che riconnetta il Sito al territorio circostante, anche attraverso la creazione, il recupero e/o la riqualificazione delle risorse connettive multimodali, caratterizzate da modalità di spostamento sostenibili (quali ferrovie dismesse).”

4.2. PIT con valenza di Piano Paesaggistico: Ambiti di Paesaggio

Il Territorio interessato dal Progetto di Paesaggio Ferro-ciclovie della Val d'Orcia è ricompreso in cinque diverse Schede d'Ambito del PIT-PPR:

Scheda d'Ambito di Paesaggio n.14 – Colline di Siena;

Scheda d'Ambito di Paesaggio n.15 – Piana di Arezzo e Val di Chiana;

Scheda d'Ambito di Paesaggio n.16 – Colline metallifere e Elba;

Scheda d'Ambito di Paesaggio n.17 – Val d'Orcia Val d'Asso;

Scheda d'Ambito di Paesaggio n.18 – Maremma Grossetana

Le Schede rappresentano ciascuna, alla scala territoriale d'Ambito di Paesaggio, lo Statuto territoriale del PIT-

PPR, ne contestualizzano le Invarianti, i Valori e le Criticità che, messi a sistema, ne definiscono il Patrimonio territoriale e Paesaggistico; e per ogni Ambito indicano gli Indirizzi per le Politiche e le Discipline d'uso con gli Obiettivi di Qualità e le Direttive correlate, da perseguire proprio per la tutela e la valorizzazione del Patrimonio territoriale e Paesaggistico descritto.

Elementi di valore, criticità, discipline delle quali si è tenuto conto nella definizione del Progetto in Avvio e che si dovranno perseguire nella messa a punto delle soluzioni progettuali.

Alcune Schede (Schede 15, 16 e 18) includono, fra i comuni ricompresi al loro interno, uno solo di quelli interessati dal Progetto; in questi casi, se pure alcuni contenuti di esse possono essere poco pertinenti rispetto alla descrizione dei luoghi direttamente interessati dal Progetto di Paesaggio, risulta invece centrale tener conto del sistema di relazioni fra il territorio interessato dal Progetto e il più ampio contesto territoriale descritto e disciplinato dalla Scheda d'Ambito.

Fra i Comuni ricompresi nelle Schede d'Ambito, sono coinvolti nel Progetto di Paesaggio i seguenti:

Scheda d'Ambito n.14 - "Colline di Siena", Comuni di **Asciano e Siena**;

Scheda d'Ambito n.15 - "Piana di Arezzo e Val di Chiana", Comune di **Sinalunga**;

Scheda d'Ambito n.16 - "Colline metallifere e Elba", comune di **Roccastrada**;

Scheda d'Ambito n.17 - "Val d'Orcia Val d'Asso", Comuni di **Montalcino-San Giovanni d'Asso, Trequanda e Castiglione d'Orcia**;

Scheda d'Ambito n.18 - "Maremma Grossetana", Comune di **Civitella Paganico**.

In questo paragrafo è riportato in forma sintetica il contenuto complessivo delle Schede d'Ambito, di maggior interesse in riferimento al Progetto delle Ferro-ciclovie della Val d'Orcia:

- patrimonio territoriale e paesaggistico, elementi di valore e criticità,
- disciplina d'uso: obiettivi di qualità e direttive correlate,
- indirizzi per le politiche (sono accennati i più significativi)

Per una lettura più dettagliata si rimanda allo Studio di Fattibilità, che richiama con maggior articolazione i contenuti, per ciascuna Scheda d'Ambito, richiamando anche ciò che non è direttamente pertinente ai luoghi direttamente interessati dal Progetto di Paesaggio.

4.2.1. Patrimonio territoriale e paesaggistico, elementi di valore e criticità

Com'è scritto nel PIT-PPR *"Il patrimonio territoriale e paesaggistico è dato dall'insieme delle strutture di lunga durata prodotte dalla coevoluzione fra ambiente naturale e insediamenti umani. L'individuazione dei caratteri patrimoniali scaturisce dall'esame della consistenza e dei rapporti strutturali e paesaggistici intercorrenti fra le quattro invarianti: il sistema insediativo storico, il supporto idrogeomorfologico, quello ecologico e il territorio agroforestale. Esito di questo processo è la "rappresentazione valoriale" dell'ambito da cui emergono elementi e strutture complesse di particolare pregio, che svolgono un ruolo determinante per il mantenimento e la riproduzione dei caratteri fondativi del territorio. La descrizione del patrimonio territoriale e paesaggistico dell'ambito mette a sistema gli elementi strutturali e valoriali delle quattro invarianti"*.

Quindi per evidenziare gli aspetti di coerenza fra il Progetto "Ferro-ciclovie della Val d'Orcia" e le invarianti strutturali del PIT-PPR, è necessario inquadrarlo nel contesto del Patrimonio territoriale e Paesaggistico descritto nelle Schede d'Ambito, con le sue componenti di maggior valore e agli elementi di criticità.

Il territorio ricompreso nel Progetto di Paesaggio si articola nella direttrice nord est – sud ovest, lungo le Colline e le Crete Senesi che caratterizzano la porzione nord-ovest e lungo la Val d'Orcia e la Val d'Asso in direzione sud-est.

Dalle lettura delle Schede si ricava che il territorio direttamente interessato dal Progetto presenta caratteri fisiografici e paesaggistici estremamente differenziati (aspetto reso evidente anche dalla frammentazione degli Ambiti Paesaggistici del PIT-PPR, che suddivide, appunto, l'area oggetto di studio in 5 ambiti diversi):

- **il territorio delle Colline di Siena e delle Masse della Berardenga** che rappresentano la fascia di contado più prossima alle mura di Siena, dove i poderi circondati da orti e altre coltivazioni con prevalenza delle colture legnose, in parte d'impronta tradizionale, si combinano con un sistema insediativo denso e ramificato, punteggiato di borghi, ville, case coloniche e casolari e dominato dalla straordinaria emergenza storico-architettonica ed estetico-percettiva della città di Siena;

- **la struttura paesaggistica delle Crete Senesi**, che rappresenta uno dei paesaggi di maggior pregio dell'intera Regione, con fenomeni di straordinario valore scenico e geologico, quali balze, calanchi, biancane. Si tratta di un'area collinare estesa delimitata a ovest dalle propaggini della dorsale di Montalcino e a est dalla dorsale Rapolano-Monte Cetona, caratterizzata dagli ampi orizzonti dei seminativi estensivi tipici dei suoli argillosi, da un

sistema insediativo a maglia rada che comprende elementi di grande valore storico ed estetico-percettivo, e da fenomeni erosivi talvolta spettacolari (calanchi, balze). Qui i processi di urbanizzazione hanno assunto un'entità modesta, ostacolate dalla conformazione stessa dei suoli; anche l'insediamento rurale è tipico un assetto poderale rarefatto, il "latifondo mezzadrile". In questo contesto si trovano: insediamenti collinari, strutturati lungo filamenti viari di crinale (arricchiti da emergenze storiche quali castelli, pievi, borghi agricoli), sorti in prossimità di ville-fattorie; poderi localizzati con sul colmo dei poggi per motivi di stabilità, connessi ad una rada maglia di case sparse e al sistema insediativo di fondovalle, con fortificazioni e mulini fortificati ubicati in luoghi di controllo dei valichi o lungo direttrici più importanti, come il collegamento tra Asciano e Chiusi.

- **il territorio della Val d'Orcia e la Val d'Asso** che si sviluppa (anche dal punto di vista infrastrutturale) lungo l'andamento morfologico dei crinali e delle valli secondarie dell'Orcia (Asso, Tuoma, ecc..) in direzione nord/est-sud/ovest e lungo il versante occidentale della catena montuosa del Cetona, scollinando nella Val di Chiana. Lungo la Val d'Asso si intercettano gli insediamenti principali di San Giovanni d'Asso e Pienza ed il sistema di centri allineati lungo la dorsale del Cetona. Il paesaggio che caratterizza oggi la Val d'Orcia è il risultato di una profonda trasformazione che, a partire dagli anni '50, ha portato alla creazione di ampi spazi a seminativo solo sporadicamente interrotti da elementi areali, come calanchi, piccoli boschi, alberi sparsi, piccoli borghi, case sparse, casali ecc. o da elementi lineari quali corsi d'acqua, vegetazione ripariale, siepi, strade, ecc. Il predominio dei grandi spazi aperti e la sporadicità degli elementi naturali e antropici che emergono nella loro essenzialità rappresentano l'invariante strutturale dell'ambito. Il paesaggio rurale della Val d'Orcia ha acquisito forte identità grazie alla particolare disposizione spaziale degli elementi naturali ed antropici, alla presenza sul territorio di aree con elevata valenza ecologica e ambientale e di siti di notevole importanza storico-culturale e architettonica, finendo per assumere il ruolo di una vera e propria risorsa economica.

- spostandosi in direzione sud ovest, il territorio interessato dal Progetto di Paesaggio incontra l'asse storico in cui emerge l'isola collinare **dominata dal centro storico di Montalcino**, che spicca con il suo inconfondibile profilo, delineato dai campanili, dalla torre del Comune e dalla Fortezza, mentre all'estrema parte meridionale l'ambito è chiuso dal **Monte Amiata**.

- il territorio d'interesse si chiude verso Est con l'ingresso nella **Piana di Arezzo e Valdichiana**, fino al Canale Maestro della Chiana, attraverso il Comune di Sinalunga: gli elementi caratterizzanti riguardano in particolare la parte ovest con lo scollinamento dal Monte Cetona. Complessivamente si tratta di un paesaggio di grande pregio per l'intensità delle colture tradizionali, la complessità dell'infrastruttura rurale riconducibile alla fitta rete della viabilità poderale e interpoderale e ai sistemi di contenimento dei versanti, e per il valore ecologico (notevole la presenza di nodi della rete degli agroecosistemi). Peculiare la relazione tra paesaggio agrario e sistema insediativo organizzato attorno ai centri storici principali, alla rete di castelli e complessi religiosi di eccellenza storico-architettonica e paesistica e agli insediamenti tipici dell'organizzazione mezzadrile (ville-fattoria e case coloniche). Le risorse presenti nel territorio della Valdichiana, rappresentano l'opportunità di stabilire connessioni e sinergie con il contesto territoriale del Progetto ferro-ciclovie della Val d'Orcia; la connessione con la Val d'Orcia è testimoniata storicamente dai numerosi assi trasversali di collegamento con alcuni centri abitati: tra questi il tratto dell'antica via Lauretana che collegava Cortona al Tirreno e a Siena attraverso Montepulciano e la Valdorchia, con gli insediamenti strutturati nel sistema costituito dalla maglia di vie e strade rurali a collegare i borghi e le fattorie granducali pedecollinari, affacciati sul fondovalle del Canale Maestro, ai numerosi poderi che punteggiano i terrazzi alluvionali (Maglia poderale della Val di Chiana).

- in direzione Ovest il territorio interessato dal Progetto si caratterizza per l'innesto nella **Valle del Fiume Ombrone** caratterizzata da un paesaggio collinare in cui il mosaico agrario si articola nella struttura paesistica definita dalle grandi masse boscate con la presenza di "campi chiusi" che delimitano colture cerealicole, foraggi e pascoli, strutturati da un reticolo fitto e articolato di siepi, lingue e macchie boscate, e punteggiati da numerosi alberi isolati (in genere querce). Si tratta di coltivi di notevole valore testimoniale, estetico-percettivo, ed ecologico, che quando sono presenti sistemazioni idraulico-agrarie - come in alcuni dei tessuti a campi chiusi che ospitano oliveti di tipo tradizionale o alternati a seminativi (Pari e Casale di Pari) - svolgono anche importanti funzioni di presidio idrogeologico. La componente collinare comprende sia rilievi di formazione geologica più antica (termine meridionale della Dorsale Medio-Toscana) - dalla morfologia aspra e dominati da formazioni boschive (cerrete, leccete, macchia mediterranea, sugherete), sia rilievi più dolci (nella restante parte collinare) - in cui il bosco si contrae a vantaggio di coltivi e pascoli. La Valle dell'Ombrone è attraversata sul crinale ad ovest dall'ex SS223 di Paganico (ora suddivisa in SP 153 di Batignano, SP 64 del Cipressino e SP 140 Leopoldina) che riveste il ruolo di principale asse di connessione tra Siena e Grosseto (penetrante interno-costaviasenese) e struttura il versante settentrionale della Maremma, risalendo la zona collinare a ovest dell'Ombrone. Infine, proseguendo in direzione Ovest l'ambito si chiude sulle colline Metallifere in cui il sistema insediativo è storicamente strutturato lungo le penetranti vallive con una crescente polarizzazione lungo la costa e le pendici collinari.

Il territorio interessato dal Progetto di Paesaggio, è caratterizzato da numerosi assi viari, alcuni di rilevante interesse storico:

- **il tracciato della ferrovia MonteAntico-Asciano, denominato “la Ferrovia della Val d’Orcia” e il connesso sistema di stazioni e scali (ossatura portante del Progetto di Paesaggio “Ferro-ciclovia della Val d’Orcia”)** che, aggirando la collina di Montalcino, incrocia la via Cassia in corrispondenza di Torrenieri, e si immette nella valle dell’Asso percorrendola fino ad Asciano. Nel suo sviluppo, la ferrovia mette in contatto alcuni tra i più conosciuti e suggestivi territori del senese (le Crete, la Val d’Orcia e il Monte Amiata) con scorci e panorami di grande valore paesaggistico. Lungo il suo percorso si snodano le stazioni e i centri urbani, sorti come proiezione a valle del centro collinare sovrastante, spesso indicati con l’appellativo di “scalo” (Sant’angelo scalo, Monte Amiata scalo, Asciano scalo, ecc.). Complementari a questa ferrovia ci sono la rete ferroviaria locale (linea ferroviaria Maremmana) e la rete delle ferrovie dimesse utilizzate per il trasporto dei minerali dalle aree collinari di escavazione alla costa, con le sue stazioni e scali;

- **le connessioni viarie di carattere storico**, (che potranno assumere il ruolo di assi portanti degli itinerari secondari individuati dal Progetto di Paesaggio):

- **Lauretana (SP438)**, che ha origine dalla ex SS73 Senese-Aretina e attraversa il territorio delle Crete Senesi, incontrando Asciano per innestarsi sulla strada statale 715 Siena-Bettolle, **collegava Cortona al Tirreno e a Siena attraverso Montepulciano e la Valdorcia**, attraversando trasversalmente l’intera piana della Val di Chiana e collegando i centri principali, posti sui versanti opposti;

- **Via Cassia: antica via Cassia**, che corrisponde all’asse storico pedecollinare che costeggia l’arco orientale della Val di Chiana da Chiusi ad Arezzo, oggi SR 71 Umbro- Casentinese-Romagnola; e **Via Cassia/Francigena (SR2)**, direttrice di origine romano/medievale che attraversa trasversalmente la Valle dell’Orcia in direzione nord-ovest/sud-est – Siena /Roma, con la viabilità a pettine che si diparte da essa verso nord-est, in direzione della Val di Chiana (SP 38, SR 146 e SR 478);

- **Via Vecchia Aurelia** (ora Statale Aurelia), sulla quale si innestano a pettine le direttrici viarie che penetrano le valli dei tre corsi d’acqua più importanti. **Su questo sistema di pianura si innesta la viabilità di collegamento con i centri collinari, nuclei urbani murati**, dalla morfologia compatta, posizionati seguendo la conformazione morfologica, come nel caso di Roccastrada, posto lungo la linea di crinale;

- **Aurelia, alla quale sarebbe stata connessa la così detta “Strada per il Tirreno”**, una delle principali arterie trasversali etrusche della Toscana meridionale che da Chiusi, correndo lungo le valli dell’Orcia e dell’Ombrone, giungeva a Roselle, Campiglia Marittima, Massa Marittima, Roccastrada, alle colline Metallifere di Vetulonia sulla val di Bruna e ai porti fluviali del Lacus Prilius (che allora occupava la pianura grossetana). Si tratta di direttrici variabili nel tracciato (localizzato sui crinali - come nel periodo etrusco e medievale - o verso valle - come nel periodo romano) e di diversa gerarchia (che seguiva il mutare della gerarchia dei centri collegati); direttrici viarie che si sono consolidate nelle epoche successive fino ad assumere la conformazione attuale .

Altri assi viari di interesse per il il Progetto:

- **il corridoio infrastrutturale della Val di Chiana**: direttrice longitudinale che costeggia il versante collinare occidentale della Val di Chiana da Arezzo a Chiusi, con numerose rocche, castelli e centri murati, collocati in posizione sopraelevata sulla piana bonificata (tra questi si colloca anche **Sinalunga**). Il fascio infrastrutturale pedecollinare di strade storiche e ferrovia, costeggiato sulle colline a occidente, dalla **viabilità storica di crinale, che intercetta i centri fortificati di mezzacosta e di sommità**, affacciati sulla piana e collegati ad essa tramite un sistema di strade a pettine, si chiude a sud con i centri di Chiusi, Sarteano, Cetona.

- **la ex SS 223 di Paganico** (ora suddivisa in via Grossetana, SP 153 di Batignano, SP 64 del Cipressino e SP 140 Leopoldina) **che riveste il ruolo di principale asse di connessione tra Siena e Grosseto** (penetrante interno-costa-via Senese) e struttura il versante settentrionale della Maremma, risalendo la zona collinare a ovest dell’Ombrone.

Elementi di valore evidenziati nelle Schede d’Ambito

Sono richiamati gli elementi di valore paesaggistico, di maggior rilevanza per il Progetto Ferro-ciclovia della Val d’Orcia:

- **il valore estetico-percettivo del territorio delle Crete**, che rappresenta una delle immagini della campagna toscana più diffuse e apprezzate, oltre che di più recente consacrazione estetica. Malgrado presenti aspetti di criticità anche considerevoli (marcata tendenza all’erosione, perdita di diversificazione ecologica e culturale e di elementi geomorfologici caratterizzanti) questa configurazione paesistica presenta notevoli valori estetico-percettivi dati dall’associazione tra morfologie addolcite - in qualche caso bruscamente interrotte da spettacolari fenomeni erosivi (Asciano, San Giovanni d’Asso), uniformità e ampiezza dei tessuti coltivati, seminativi nudi a maglia medio-ampia, scarsamente equipaggiati dal punto di vista del corredo vegetazionale, rarefazione del sistema insediativo nel quale spiccano come emergenze visive nuclei storici in posizione di crinale o sul colmo dei poggi (Lucignano d’Arbia e Buonconvento, aggregati rurali come Serravalle, la fattoria Piana o la villa-fattoria

Chigi-Saracini, complessi monumentali come l'Abbazia di Monte Oliveto Maggiore e la Grancia di Cuna) e pochi aggregati rurali sparsi. La viabilità storica è talvolta corredata di filari di alberi che ne sottolineano il ruolo strutturante, mentre alcuni tra gli insediamenti storici (Pienza, San Quirico d'Orcia, Castiglione d'Orcia e centri minori come Montisi, Castelmuzio, Petroio) sono pregevolmente equipaggiati di corone di colture arboree per lo più di impronta tradizionale. Di pregio alcuni lembi di tessuti colturali a maglia più fitta disposti attorno a nuclei storici come Montalcino. Nell'orizzonte ampio e aperto delle Crete spiccano, come elementi strutturanti il paesaggio, i filari arborati che corrono lungo alcuni percorsi storici, le piccole corone di colture legnose che circondano i nuclei edilizi rurali, le lingue di vegetazione riparia presenti negli impluvi, le isole di bosco ("banditelle") sparse nel tessuto dei seminativi;

- **le Crete della Val d'Orcia, dove predominano i grandi spazi aperti e gli sporadici elementi naturali e antropici emergono nella loro essenzialità:** risultato di una profonda trasformazione che, a partire dagli anni '50, ha portato alla creazione di ampi spazi a seminativo che solo sporadicamente sono interrotti da elementi areali quali calanchi, piccoli boschi, alberi sparsi, piccoli borghi, case sparse, casali ecc.. o da elementi lineari quali i corsi d'acqua, la vegetazione ripariale, le siepi, le strade, ecc.;

- **il Sistema radiocentrico di Montalcino**, costituito dal centro di Montalcino, collocato in posizione dominante sulla sommità della **collina che costeggia la Cassia ad ovest**, con il suo inconfondibile profilo, delineato dai campanili, dalla torre del Comune e dalla Fortezza, e con la radiale di strade che lo collegano al suo contado e ai borghi collinari sottostanti;

- **i paesaggi agrari di grande valore percettivo, testimoniale, ambientale, che si concentrano attorno a Siena**, caratterizzati da una relazione stretta e strutturante tra sistema insediativo storico e tessuto dei coltivi, leggibile a più scale: da quella del grande nodo urbano che ha proiettato le proprie risorse economiche e culturali nel contado (Siena e i suoi contorni coltivati), a quella delle numerosissime ville-fattoria presenti in questa parte del territorio senese come fulcri organizzatori del paesaggio agrario, a quella delle case coloniche collocate ognuna sul proprio podere. Densa e riccamente infrastrutturata la maglia agraria, articolata in un mosaico di appezzamenti di piccola e media dimensione occupati da seminativi, oliveti, piccoli vigneti. **Il territorio delle Crete di Siena** caratterizzato da un sistema insediativo a maglia rada che comprende elementi di grande valore storico ed estetico-percettivo (emergenze storiche quali castelli, pievi, o borghi agricoli, strutturati lungo filamenti viari di crinale) in prossimità di ville-fattoria e poderi localizzati con accuratezza sul colmo dei poggi;

- **le Colline di Siena e delle Masse della Berardenga** caratterizzate da un sistema insediativo denso e ramificato, punteggiato di borghi, ville, case coloniche e casolari;

- **il tracciato della ferrovia Monte Antico-Asciano e il connesso sistema di stazioni e scali** (oggi percorso treno Natura);

- **il Sistema reticolare collinare della Val d'Orcia, costituito dal percorso matrice della via Francigena**, lungo la quale si sono allineati i principali centri storici e dalle trasversali a pettine che dipartono da esso verso la val di Chiana, intercettando i centri allineati lungo la dorsale del Cetona;

- **i beni connessi alla via Francigena di valle e alle sue deviazioni di crinale:** strutture difensive come castelli e torri, edifici di culto pievi e abbazie (tra cui la straordinaria abbazia di Sant'Antimo a Montalcino); nonché gli innumerevoli insediamenti con funzione di assistenza e di accoglienza dei pellegrini e dei viaggiatori quali osterie, ospedali e stazioni di posta, di cui rimangono ancora numerose testimonianze; **nonché il fitto sistema di strade bianche e poderali;** luogo privilegiato per la fruizione e la percezione dei paesaggi. (I tracciati di "interesse paesistico europeo, la viabilità panoramica della Ripa -da San Quirico a Ripa d'Orcia-, la strada nei pressi di Villa Foce perimetrata da cipressi opera della famiglia Origo);

- **il sistema di centri fortificati, castelli, complessi religiosi e piccoli borghi** elevati sui versanti;

- **il riconoscimento della Val d'Orcia "Patrimonio dell'Umanità" dall'UNESCO nel 1996;**

- **la "balconata" di Roccastrada** che, dalle alture collinari, si affaccia sulle grandi pianure costiere, allungate verso il mare. **Nell'area delle Colline Metallifere, castelli, fortezze e borghi collinari che si stagliano in posizione dominante sui contrafforti e i balconi naturali** (Campiglia, Suvereto, Sassetta; Gavorrano, Scarlino, Massa Marittima, Gerfalco; Giuncarico, Montemassi, Tatti, Roccatederighi, Sassofortino, Roccastrada, Sticciano) con scorci panoramici di alto valore paesaggistico. In particolare, un tratto identitario di rilievo è la relazione morfologica, percettiva e, storicamente, funzionale, tra nuclei storici - per lo più compatti e murati, posizionati su poggi, ripiani, gradini naturali o lungo i crinali, come nel caso di Roccastrada, a seconda della particolare conformazione morfologica - e intorno coltivati a oliveti tradizionali o associati ai seminativi, organizzati in una maglia agraria di dimensione fitta e molto spesso coincidenti con nodi della rete ecologica degli ecosistemi agropastorali (alcuni tra i più estesi, tra quelli posizionati sui rilievi, si trovano proprio tra Montemassi e Roccastrada);

- la qualità e complessità delle **relazioni strutturali e paesaggistiche tra il sistema insediativo storico e il paesaggio agrario:** si tratta di un sistema di collina in cui i nuclei, spesso murati e di impianto medievale, collocati in posizione dominante (sulla sommità o a mezza costa - e sviluppati lungo i percorsi collinari, con funzione originaria di controllo delle antiche vie di collegamento tra Siena e la Maremma) hanno visto salvaguardati i rapporti originari con l'intorno coltivato;

- **i manufatti storici legati alla risorsa idrica (Parco dei Mulini di San Quirico) e di borghi termali quali: Bagno Vignoni (alle falde dell'Amiata).**

Ulteriori elementi di valore nelle aree ai margini del territorio interessato dal Progetto sono:

- **verso la Val di Chiana la collocazione paesisticamente scenografica delle ville-fattoria di pianura o pedecollina, delle ville e delle pievi di crinale, che organizzavano il sistema insediativo di nuclei rurali, poderi e case coloniche;** restano i segni della tradizione mezzadrile, in particolare riveste valore storico-culturale e paesistico il sistema insediativo delle ville, delle fattorie e delle case coloniche leopoldine e dei sistemi di poderi, quale per esempio il sistema Fila, nei Comuni di **Montepulciano e Torrita di Siena;** **il sistema di centri fortificati, castelli, complessi religiosi e piccoli borghi elevati sui versanti, a dominare la valle dal medio versante o dalle maggiori alture: dall'eccellenza storico-architettonica e paesistica del Castello di Montecchio, del Castello di Gargonza a Monte San Savino o dai borghi collinari di Montefollonico o Badia al Pino, ai numerosi monasteri, eremi, abbazie e santuari;**
- **la Val di Chiana, con il sistema insediativo e la rete idraulica centrata sull'asse del Canale Maestro, caratterizzato da: un ricco e antico sistema di manufatti legati alla navigazione fluviale, alle bonifiche e alla regimazione idraulica; un sistema di gestione delle acque di percolazione, specifico dei rilievi occidentali che serbano, in corrispondenza delle aree calcaree, un acquifero di grande estensione, di valore strategico, e un sapere storicamente sedimentato (acquedotto sotterraneo di Sinalunga); il sistema delle strutture difensive, delle pievi e dei porti della piana. La Val di Chiana caratterizzata da la presenza di numerose aree umide (naturali e artificiali), alcune delle quali di elevato interesse conservazionistico (Laghi di Montepulciano e di Chiusi);**
- **il Sentiero della Bonifica, la strada di origine granducale per la manutenzione di argini e chiuse che corre per oltre 60 km. lungo tutto il Canale Maestro della Chiana, con il fascio di percorsi antichissimi longitudinali alla valle e alla viabilità minore che segna il paesaggio delle bonifiche, con il sistema degli argini utilizzati come percorso elevato, la viabilità connessa con i principali approdi storici e le strade vicinali di collegamento villa-podere-mulino, fino alla viabilità storica collinare di crinale o mezzacosta, con i manufatti che ne costituiscono annessi ed elementi di arredo, quali muri a retta e di cinta, ponti, cippi miliari, edicole votive, filari alberati;**
- **il sistema insediativo di fondovalle con fortificazioni e mulini fortificati ubicati preferibilmente in luoghi ove si controllavano i valichi o direttrici importanti, come il collegamento tra Asciano e Chiusi;**
- **la prevalenza di "campi chiusi", in particolare nella Valle dell'Ombrone, con coltivi di notevole valore testimoniale, estetico-percettivo, ecologico (coincidono infatti con un vasto nodo della rete degli agroecosistemi);**
- **il vasto patrimonio archeologico e arqueo-minerario del sistema dei parchi delle Colline metallifere che si estende temporalmente dall'epoca etrusca a quella romana, medievale, novecentesca, integrandosi e stratificandosi in uno spazio geografico delimitato; nonché le strutture e i manufatti che ancora permangono dell'attività industriale più recente (mineraria, siderurgica e geotermica), che nel loro insieme connotano in modo significativo il paesaggio dell'archeologia industriale.**

Criticità evidenziate nelle Schede d'Ambito

Sono richiamate criticità paesaggistiche, di maggior rilevanza per il Progetto Ferro-ciclovie della Val d'Orcia:

- **l'abbandono delle tradizionali colture agrarie con l'espansione della superficie boschiva e della vegetazione spontanea, e in parallelo l'intensificazione delle attività agricole nelle aree collinari, con conseguente riduzione dei livelli di diversificazione paesistica ed ecologica e con alcuni casi di semplificazione dei caratteristici agroecosistemi tradizionali:**
 - la realizzazione di colture specializzate di grande estensione con sostanziale modifica della maglia agraria è più diffusa nella fascia pedemontana della Montagnola Senese e le propaggini della dorsale di Montalcino. Nelle Crete Senesi, alcuni interventi hanno causato la rimozione di alcuni elementi strutturanti il paesaggio, come calanchi, balze e biancane, parti della rete scolante e del corredo vegetazionale della trama dei coltivi (presenza di fenomeni di specializzazione ad Asciano):
 - il Territorio delle Crete della Val d'Orcia ha subito processi di abbandono delle attività agricole e pascolive, nel territorio dell'alta Val d'Orcia e della Valle del Formone;
 - il Territorio montano e alto-collinare subisce gli effetti negativi indotti dallo spopolamento dei nuclei storici che comporta abbandono delle attività agricole, pastorali e di manutenzione dei boschi, e semplificazione degli ordinamenti produttivi e del paesaggio (Roccastrada);
- **lo sviluppo delle urbanizzazioni nei fondovalle e attorno ai nuclei storici, spesso in posizioni di grande panoramicità, e lungo la viabilità principale. A titolo ricognitivo:**
 - espansione produttive lungo le principali infrastrutture (tra le quali la Cassia);
 - processi di urbanizzazione per lo più a carattere residenziale (e talvolta legati a usi turistici) che sia nel fondovalle che in area collinare (territorio delle Crete della Val d'Orcia e Montalcino) hanno alterato la

- morfologia di alcuni insediamenti storici e la loro relazione con il contesto paesaggistico;
- elementi di **criticità** paesaggistica e visuale legati agli **adeguamenti della viabilità principale** (Cassia - Siena-Bettolle) e alla presenza di **elettrodotti** aerei;
 - **la dismissione delle ferrovie e delle stazioni minori**, la semplificazione dei sistemi infrastrutturali longitudinali e dei loro legami con il reticolo del sistema poderale della piana, la frammentazione del territorio, con la creazione di spazi interclusi tra gli assi viari e la perdita delle funzioni agricole;
 - **con riferimento alla parte meridionale del territorio di Montalcino**, una criticità è rappresentata, in casi di vigneti con parcelle di grande estensione, da una **semplificazione paesistica per la rimozione di elementi dell'infrastruttura rurale storica come strade interpoderali, sistemazioni di versante, vegetazione di corredo**;
 - **la crescente pressione turistica**, con le relative trasformazioni indotte quali interventi di **banalizzazione del paesaggio** (propagazione dei filari di cipressi, cancelli, muretti per le recinzioni, ecc.), **campi da golf** (non sempre adeguatamente contestualizzati), nuove volumetrie ricettive, a volte legate alla riconversione di elementi del patrimonio edilizio rurale in residenze a uso turistico, con conseguente separazione della proprietà dei terreni da quella dei manufatti architettonici;
 - **sviluppo del turismo termale** che, pure costituendo una risorsa economica strategica per l'area, implica la possibilità di **crescenti pressioni sulle captazione delle sorgenti, la riduzione delle loro portate**, l'alterazione di importanti habitat ed ecosistemi geotermali e delle relazioni storiche e visuali tra l'insediamento termale antico e il contesto naturalistico circostante.

Ulteriori elementi di **criticità**, non direttamente riferibili ai contenuti del Progetto, oppure nelle aree ai margini del territorio da esso interessato:

- con riferimento alla parte meridionale del territorio di Montalcino un'ulteriore criticità è rappresentata, in casi di vigneti con parcelle di grande estensione, da una semplificazione paesistica. I vigneti oggi sono condotti in forma specializzata in vaste monoculture o inseriti all'interno di mosaici comprendenti anche oliveti. Un paesaggio questo, trasformato e banalizzato rispetto a un passato recente, diretta conseguenza dell'intenso processo di sostituzione dei coltivi tradizionali avvenuto a partire dagli anni Sessanta, con profonde e strutturali alterazioni dei caratteri morfologici del rilievo, della diversificazione culturale e dell'eterogeneità dell'ecomosaico;
- di una certa entità il processi di espansione urbana ed infrastrutturale intorno all'area di Bettolle-Sinalunga;
- espansioni collinari lineari lungo la viabilità principale (Civitella Marittima) e lo scivolamento a valle delle espansioni in corrispondenza della viabilità principale di pianura (Paganico)
- in Val di Chiana effetto barriera di forte impatto territoriale, ecologico e paesaggistico causato dal fascio viario-infrastrutturale principalee dalle opere, impianti e piattaforme di servizio connessi, con conseguente frammentazione dei sistemi insediativi locali.

4.2.2. Disciplina d'uso: Obiettivi di Qualità e Direttive correlate

È utile ricordare che, ai sensi dell'art.4 "carattere delle disposizioni" della *Disciplina del Piano* del PIT-PPR, gli **Obiettivi di qualità** di cui alla disciplina d'ambito costituiscono, ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs.42/2004), riferimento per l'applicazione delle norme a livello di ambito, al fine di garantire la qualità paesaggistica delle trasformazioni; e che le **Direttive**, correlate agli Obiettivi di qualità, costituiscono disposizioni che impegnano gli Enti territoriali all'attuazione di quanto in esse previsto, al fine del raggiungimento degli obiettivi generali e di qualità indicati dal Piano, lasciando a detti Enti la scelta sulle modalità per il loro raggiungimento.

Il Progetto di Paesaggio Ferro-Ciclovie della Val d'Orcia si pone in attuazione specifica degli Obiettivi, con le Direttive ad essi correlate, che risultano riferiti in modo peculiare ai contenuti del Progetto e/o ai territori direttamente interessati; per altre risulta strumento comunque utile, in via indiretta, per il conseguimento delle finalità individuate dal PIT-PPR. Pertanto, per una lettura più esauriente delle Schede d'Ambito, comprensiva anche di ciò che non è riferibile ai contenuti del Progetto di Paesaggio Ferro-ciclovie della Val d'Orcia, ma funzionale alla comprensione degli elementi, disciplinari (e descrittivi), relativi ai territori ricompresi nelle Schede, nella loro interezza, si rinvia allo Studio di Fattibilità.

DALLA SCHEDA D'AMBITO DI PAESAGGIO N.14 – COLLINE DI SIENA (fra i comuni coinvolti nel Progetto Ferro-ciclovie della Val d'Orcia ricomprende i Comuni di **Asciano e Siena**)

Obiettivi di qualità e Direttive correlate di riferimento specifico per il Progetto:

Obiettivo 1: *tutelare i valori paesaggistici della città di Siena, del suo territorio e delle Masse della Berardenga, costituiti dalle relazioni tra un sistema insediativo denso e ramificato di centri, nuclei ed emergenze storico-*

culturali disposti sui crinali, il mosaico tradizionale delle colture arboree e un complesso sistema di valori geomorfologici ed ecologici

Direttive correlate:

- tutelare le relazioni fra viabilità storica e supporto geomorfologico, assicurando che eventuali modifiche del tracciato stradale posto sulle dorsali mantengano una posizione di crinale e si adattino alla morfologia del terreno. Tutelare e riqualificare le relazioni tra viabilità storica e territorio agricolo mediante la conservazione o ricostituzione del corredo arboreo, dei manufatti minori, delle opere di sostegno dei versanti;
- tutelare e valorizzare la rete dei percorsi e delle infrastrutture storiche anche prevedendo la loro integrazione con una rete di mobilità dolce per la fruizione delle risorse paesaggistiche.

Obiettivi di qualità e Direttive correlate, per le quali il Progetto persegue indirettamente le finalità:

Obiettivo 2: *tutelare i caratteri strutturanti il paesaggio delle Crete Senesi connotato da straordinari valori estetico-percettivi dati dall'associazione tra morfologie addolcite, uniformità dei seminativi nudi, rarefazione del sistema insediativo, nonché da importanti testimonianze storico-culturali e da significative emergenze geomorfologiche e naturalistiche*

Direttive correlate:

- salvaguardare le visuali panoramiche che riguardano gli insediamenti storici, i rapporti di reciproca interscambiabilità e le valenze percettive legate anche alla presenza di elementi di corredo arboreo attorno a emergenze storico-architettoniche e lungo tratti di viabilità fondativa.

DALLA SCHEDA D'AMBITO DI PAESAGGIO N.15 – PIANA DI AREZZO E VAL DI CHIANA (tra i comuni coinvolti nel Progetto Ferro-ciclovie della Val d'Orcia ricomprende il Comune di **Sinalunga**)

Obiettivi di qualità e Direttive correlate, di riferimento specifico per il Progetto:

Obiettivo 1: *salvaguardare le pianure di Arezzo e della Val di Chiana, qualificate dalla presenza dei paesaggi agrari della bonifica storica e da aree umide di interesse naturalistico, e tutelare le relazioni funzionali ed ecosistemiche tra il territorio pianeggiante e le aree collinari e montane, nonché ricostituire le relazioni tra il sistema insediativo e le aree agricole circostanti*

Direttive correlate:

- nella porzione di territorio ricompresa nella Val d'Orcia a sud del Monte Cetona e tra San Casciano dei Bagni e il torrente Rigo;
- tutelare e valorizzare la rete dei percorsi e delle infrastrutture storiche per la fruizione del territorio e favorire il riutilizzo del patrimonio abitativo e l'accessibilità alle zone rurali.

Obiettivi di qualità e Direttive correlate, per le quali il Progetto persegue indirettamente le finalità:

- tutelare e valorizzare i tracciati delle vie storiche Lauretana, Cassia e Cassia Nova, del Passo della Cerventosa e del passo della Foce in Val di Chio e la rete delle principali strade storiche collinari di crinale o mezzacosta.

DALLA SCHEDA D'AMBITO DI PAESAGGIO N.16 – COLLINE METALLIFERE E ELBA (fra i comuni coinvolti nel Progetto Ferro-ciclovie della Val d'Orcia ricomprende il Comune di **Roccastrada**)

Obiettivi di qualità e Direttive correlate, per le quali il Progetto persegue indirettamente le finalità:

Obiettivo 2: *salvaguardare la struttura del paesaggio agro-forestale delle aree alto collinari, montane e insulari, dai fenomeni di abbandono degli ambienti agro-pastorali e dall'alterazione dei valori paesaggistici connessi alle attività estrattive*

Direttive correlate:

- nella progettazione di infrastrutture e altri manufatti permanenti di servizio alla produzione anche agricola perseguire la migliore integrazione paesaggistica, valutando la compatibilità con la morfologia dei luoghi e con gli assetti idrogeologici ed evitando soluzioni progettuali che interferiscano visivamente con gli elementi del sistema insediativo storico.

Obiettivo 3: *tutelare l'importante patrimonio archeologico e archeominerario di epoca etrusca e romana e valorizzare le emergenze architettoniche e culturali del significativo patrimonio storico-insediativo*

Direttive correlate:

- tutelare l'integrità estetico-percettiva, storico-culturale e la valenza identitaria delle importanti emergenze d'interesse archeologico, e valorizzare il vasto patrimonio arqueo-minerario attraverso progetti integrati di promozione culturale e turistica;
- salvaguardare e valorizzare le emergenze visuali e storico-culturali rappresentate dai castelli, fortezze, borghi e centri collinari che si stagliano in posizione dominante sui contrafforti e sui balconi naturali del massiccio delle colline metallifere, nonché le relazioni tra il sistema insediativo e il paesaggio agrario circostante caratterizzato da oliveti tradizionali o seminativi (Campiglia, Suvereto, Sassetta, Gavorrano, Scarlino, Massa Marittima, Gerfalco, Giuncarico, Montemassi, Tatti, Roccatederighi, Sassofortino, Roccastrada, Sticciano).

DALLA SCHEDA D'AMBITO DI PAESAGGIO N.17 – VAL D'ORCIA E VAL D'ASSO (fra i comuni coinvolti

nel Progetto Ferro-ciclovie della Val d'Orcia ricomprende i Comuni di **Montalcino-San Giovanni d'Asso e di Trequanda**)

Obiettivi di qualità e Direttive correlate, di riferimento specifico per il Progetto:

Obiettivo 2: *tutelare la struttura paesistica delle colline di Montalcino, caratterizzata da un sistema insediativo denso organizzato in forma radiale e dalla diffusione delle colture arboree, e favorire la ricostituzione di una maglia agraria articolata e diversificata nei paesaggi delle colture specializzate*

Direttive correlate:

- nella progettazione di infrastrutture e altri manufatti permanenti di servizio alla produzione anche agricola, perseguire la migliore integrazione paesaggistica valutando la compatibilità con la morfologia dei luoghi e con gli assetti idrogeologici, evitando soluzioni progettuali che interferiscano visivamente con la leggibilità del sistema insediativo storico alterandone i valori.

Obiettivo 6: *Promuovere progetti e azioni finalizzati alla valorizzazione del territorio compreso all'interno del Sito Unesco nelle sue componenti ambientali e antropiche, salvaguardando i valori storico-culturali e le tradizioni locali*

Direttive correlate:

- qualificare e mettere a sistema, anche con una rete di mobilità dolce, i tracciati storici quali luoghi privilegiati di percezione del paesaggio, con particolare riferimento al fascio di percorsi che costituivano la Via Francigena (comprese le sue deviazioni di crinale).

Obiettivi di qualità e Direttive correlate, per le quali il Progetto persegue indirettamente le finalità:

Obiettivo 3: *Favorire il mantenimento degli ambienti agropastorali e delle matrici forestali dell'alta Val d'Orcia e della valle del Formone, che costituiscono eccellenza naturalistica e paesaggistica*

Direttive correlate:

- tutelare i caratteri identitari dei paesaggi rurali della Val d'Orcia, favorire il mantenimento di un'agricoltura innovativa che coniughi competitività economica con ambiente e paesaggio.

DALLA SCHEDA D'AMBITO DI PAESAGGIO N.18 – MAREMMA GROSSETANA (fra i comuni coinvolti nel Progetto Ferro-ciclovie della Val d'Orcia ricomprende il Comune di **Civitella Paganico**)

Obiettivi di qualità e Direttive correlate, di riferimento specifico per il Progetto:

Obiettivo 2: *salvaguardare e valorizzare gli articolati ed eterogenei paesaggi dei rilievi dell'entroterra, caratterizzati da sistemi agrosilvopastorali di elevato valore paesaggistico e ambientale e dal sistema insediativo storico ben conservato, e reintegrare le relazioni ecosistemiche, morfologiche, funzionali e visuali con le piane costiere*

Direttive correlate:

- salvaguardare il carattere compatto dei nuclei e centri storici e le relazioni figurative con il contesto paesaggistico, contenendo le espansioni insediative e assicurando che le nuove realizzazioni edilizie nei borghi e centri non ne alterino l'immagine consolidata e non si collochino in modo incongruo lungo i principali assi stradali ma contribuiscano, per localizzazione, morfologia, rapporto con lo spazio pubblico e tipologie edilizie, a mantenere o riqualificare ciascun insediamento. **Orientamenti:**

- promuovere la messa in rete e la fruizione integrata dei centri storici dell'interno con le risorse costiere;
- contrastare i processi di spopolamento dei nuclei storici e di abbandono delle aree agricole e pascolive collinari e montane (con conseguente ricolonizzazione arbustiva) favorendo lo sviluppo di un'agricoltura innovativa che coniughi competitività economica con ambiente e paesaggio. **Orientamenti:**

- favorire il riutilizzo del patrimonio abitativo (il recupero dei centri collinari a fini abitativi e di ospitalità diffusa e/o agrituristica), l'offerta di servizi alle persone e alle aziende agricole e migliorare le condizioni complessive di accessibilità anche in termini di viabilità e di servizi di trasporto pubblico;

- promuovere l'offerta turistica e agrituristica legata alle produzioni enogastronomiche di qualità, all'artigianato tipico, alla conoscenza del paesaggio e Dell'ambiente collinare-montano;

- tutelare e valorizzare i tracciati di valore storico e/o paesaggistico che collegano la costa con l'entroterra, anche prevedendo modalità di spostamento integrate, sostenibili e multimodali;

- salvaguardare e valorizzare le emergenze storico-architettoniche e culturali diffuse, quali castelli, borghi storici collinari, castelli-fattorie e fattorie storiche, rocche, torri costiere, complessi religiosi, patrimonio archeologico, promuovendo la loro messa in rete e la fruizione integrata con le risorse paesaggistiche costiere.

Obiettivi di qualità e Direttive correlate, per le quali il Progetto persegue indirettamente le finalità:

- tutelare il valore panoramico della superstrada Siena - Grosseto e della viabilità di crinale che attraversa i rilievi collinari, per le suggestive visuali che vi si aprono verso la costa, le vaste matrici forestali e agropastorali dei rilievi che fanno da corona alla pianura di Grosseto e il diffuso patrimonio di emergenze storico-architettoniche, quali il sistema di castelli e borghi fortificati medievali, di rocche ed edifici religiosi.

4.2.3. Cenni agli Indirizzi per le Politiche

Precisando che gli *Indirizzi per le politiche* contenuti nelle Schede di Ambito, ai sensi dell'art 4 "carattere delle disposizioni" della *Disciplina del Piano* del PIT-PPR, costituiscono riferimento per l'elaborazione delle politiche di settore, compresi i relativi atti di programmazione, affinché esse concorrano al raggiungimento degli obiettivi del piano, si ritiene utile al fine di completare l'inquadramento del Progetto Ferro-ciclovie della Val d'Orcia, richiamare gli indirizzi più significativi.

DALLA SCHEDA D'AMBITO DI PAESAGGIO N.17 – VAL D'ORCIA E VAL D'ASSO (fra i comuni coinvolti nel Progetto Ferro-ciclovie della Val d'Orcia ricomprende i Comuni di **Montalcino-San Giovanni d'Asso e di Trequanda**)

- favorire programmi mirati alla conservazione e valorizzazione del patrimonio connettivo costituito dai percorsi storici, dai lungofiume e dalle ferrovie storiche, anche nell'ottica di una loro integrazione con una rete della mobilità dolce per la fruizione delle risorse paesaggistiche dell'ambito, con particolare riferimento: alla via Francigena e alle sue deviazioni di crinale, connesse a un patrimonio di manufatti e luoghi di elevato valore storico-testimoniale;
- piena valorizzazione della ferrovia Asciano-Monteantico, con le connesse stazioni, anche attraverso iniziative di mobilità dolce quali il progetto "treno natura", e comunque un progetto integrato tra enti locali e Regione che ne preveda il riuso come ferrovia e ciclovie, compresi gli interventi e le misure di sicurezza;
- tutelare e valorizzare l'articolato sistema di Riserve Naturali Provinciali e di Siti Natura 2000, caratterizzato da aree di alto valore naturalistico e paesaggistico;
- individuare azioni atte a favorire la riattivazione di economie agrosilvopastorali e delle economie turistiche e produttive ad esse connesse;

DALLA SCHEDA D'AMBITO DI PAESAGGIO N.18 – MAREMMA GROSSETANA (fra i comuni coinvolti nel Progetto di Paesaggio Ferro-ciclovie della Val d'Orcia ricomprende il comune di **Civitella Paganico**)

- avviare azioni volte a contrastare i fenomeni di spopolamento delle aree più interne e la contrazione delle economie a esse connesse (con particolare riferimento ai versanti del Monte Amiata, alle colline tra Scansano e Murci e alle Colline Metallifere), anche promuovendo politiche di integrazione tra il patrimonio costiero e quello dell'entroterra e recuperando e valorizzando le reciproche relazioni territoriali storiche;
- favorire azioni di tutela e valorizzazione delle emergenze storico-architettoniche e culturali diffuse, quali i borghi storici collinari, i complessi religiosi, le torri, il sistema dei castelli e borghi fortificati delle colline dell'Ombrone e dell'Albegna, le fattorie collocate lungo gli antichi percorsi della transumanza, anche nell'ottica della loro messa in rete e fruizione integrata con le risorse paesaggistiche costiere;
- al fine di riequilibrare il sistema insediativo e infrastrutturale polarizzato sulla costa e rivitalizzare i centri più interni, promuovere azioni e programmi volti al recupero e alla valorizzazione delle relazioni costa entroterra:
 - valorizzando i tracciati di interesse storico e/o paesaggistico che collegano il sistema insediativo costiero a quello delle aree più interne, anche attraverso possibilità di spostamento multimodali integrate e sostenibili;
 - promuovendo la destagionalizzazione e differenziazione della ricettività turistica;
 - integrando la ricettività turistica costiera con forme di ospitalità diffusa;
 - recuperando e valorizzando, anche a tal fine, il patrimonio abitativo dell'entroterra.

4.3. Aree soggette a tutela

Il territorio della Val d'Orcia, con quello dei Comuni con i comuni interessati dal Progetto di Paesaggio è interessato da numerosi Beni paesaggistici.

Oltre ai Beni Paesaggistici tutelati per Legge (fiumi, laghi, boschi, zone d'interesse archeologico, ecc.), numerosi sono i Vincoli istituiti con Decreto Ministeriale (DM), oggi definiti dall'art.136 del D.Lgs.42/2004, quali, solo per citarne alcuni:

D.M. 22/02/1971 G.U. 270 del 1971 (DM 270-1971), Comune di Castiglione d'Orcia, denominato "*Centro abitato ed area circostante sita nel territorio del comune di Castiglione d'Orcia (Siena)*", e avente come motivazione "[...] *la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché, ricca della vegetazione tipica della collina toscana con uliveti, vigneti, cipressi etc., che incorniciano complessi monumentali - quali la Rocca di Castiglione e la Rocca d'Orcia - con i relativi sottostanti antichi abitati ed i caratteristici insediamenti rurali, costituisce un insieme di quadri naturali veramente eccezionale nonché un complesso di cose immobili avente valore estetico e tradizionale*"

D.M. 27/11/1975 G.U. 9 del 1976 (DM 9-1976), Comune di Civitella Paganico denominato "*Zona circostante la superstrada Siena-Grosseto sita nel territorio del comune di Civitella Paganico (Grosseto)*" e avente come

motivazione “[...] la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché è una delle più singolari e caratteristiche della Maremma Toscana, ricca della tipica vegetazione arborea e cespugliata della campagna grossetana e di complessi abitati, come Paganico, Civitella, che rivestono un particolare valore storico ed ambientale; nella stessa insistono, inoltre, insigni nuclei monumentali come la Badia Ardenghesca ed al confine, le medioevali terme di Petriolo che restano incorniciate nel contesto naturale e paesistico della località. Con la costruzione della superstrada Siena-Grosseto nel predetto comprensorio si sono particolarmente messi in luce i peculiari e caratteristici valori ambientali e del paesaggio nonché le visioni panoramiche e quadri naturali altamente qualificati che si godono in particolare proprio dai vari punti di vista della predetta autostrada”

D.M. 16/01/1974 G.U. 53 del 1974 (DM 53-1974) Comune di Montalcino, denominato “Zona panoramica sita nel territorio del comune di Montalcino” e avente come motivazione “[...]la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché il comprensorio della campagna intorno a Montalcino forma insieme all'antico centro abitato un notevole complesso ambientale. Tale complesso è costituito da diversi aspetti caratteristici, aventi alto valore estetico e tradizionale (tipiche vegetazione ed insediamenti rurali) e le bellezze panoramiche che vi insistono rappresentano dei veri e propri quadri ambientali godibili da vari punti di vista circostanti come le strade che adducono all'abitato. Tali bellezze panoramiche sono altrettanto importanti, considerando che anche dall'abitato esistono vari punti di belvedere dai quali si gode lo stupendo spettacolo della campagna circostante”.

I Vincoli per Decreto concorrono, attraverso la Sezione 4 dell'Elaborato 3B del PIT-PPR, a normare i *Paesaggi* ricompresi, accrescendone le tutele con propri Obiettivi, Direttive e Prescrizioni.

Nelle Schede relative ai DM anche il tema della mobilità lenta è disciplinato, se concorre alla definizione dei valori individuati nell'areale di riferimento. Ad esempio il DM (DM 270-1971), Comune di Castiglione d'Orcia, riporta ciò che segue:

Fra gli Obiettivi con valore di indirizzo:

Obiettivo 3.a.6. *Mantenere, recuperare e valorizzare la via Francigena e le relative opere e manufatti storici che in quanto elementi rappresentativi della rete di fruizione storica del territorio, salvaguardando altresì le relazioni con il contesto paesaggistico ed individuando azioni compatibili e mirate all'accrescimento della fruizione*

Fra le Direttive :

Direttiva 3.b.6. *Gli enti territoriali, i soggetti pubblici nei piani di settore, negli strumenti della pianificazione e negli atti del governo del territorio, ciascuno per propria competenza, provvedono a:*

- *adeguare i propri piani con il tracciato della via Francigena così come determinato da Ministero per i Beni culturali (MiBAC), fatta salva la possibilità motivata di adottare varianti, sulla base di documentazione storica, a tale percorso ufficiale secondo le procedure stabilite;*
- *individuare e riconoscere i caratteri strutturali/tipologici e le opere d'arte connesse;*
- *individuare il sistema degli edifici specialistici (pievi, stazioni di posta, ricoveri di pellegrini, ostelli, ...) connessi e funzionali al tracciato.*

Direttiva 3.b.7. *Definire strategie, misure e regole /discipline volte a:*

- *adottare azioni mirate all'inserimento della via Francigena nella Rete Escursionistica Toscana (R.E.T.) di cui alla L.R.n.17/1998;*
- *riqualificare i tratti dove il tracciato storico coincide con la viabilità carrabile contemporanea prevedendo sistemazioni coerenti con il significato della Via ed eventuali percorsi alternativi per la fruizione;*
- *definire criteri modalità ,limiti e per eventuali interventi di adeguamento del tracciato esistente, che dovranno comunque mantenere i caratteri strutturali-tipologici, le opere d'arte ed i manufatti di corredo di valore storicotradizionale (...)*

Fra le Prescrizioni:

Prescrizioni 3.c.6. *Gli interventi che interessano la via Francigena sono ammessi a condizione che:*

- *siano conservate le opere d'arte (muri di contenimento, ponticelli) e di pertinenza stradale (pilastrini, edicole, marginette, cippi) di valore storico quali elementi fondamentali di caratterizzazione degli assetti paesaggistici;*
- *sia mantenuto il tracciato nella sua configurazione attuale determinata dal MiBAC, le eventuali modifiche saranno ammesse se utili alla sicurezza degli utenti e/o migliorativi in termini di valore paesaggistico;*
- *nei tratti in cui il percorso si sviluppa su viabilità ordinaria, l'eventuale l'introduzione di sistemi, opere e manufatti per la regolazione del flusso veicolare (rotatorie, svincoli, circonvallazioni, innesti, dissuasori) deve garantire la percorrenza escursionistica anche in sede separata;*
- *per la viabilità non asfaltata sia mantenuta l'attuale finitura del manto stradale; nella necessità di inserire nuove pavimentazioni stradali dovranno essere utilizzati materiali e tecniche coerenti con il carattere (di naturalità e di ruralità) del contesto;*
- *la realizzazione di aree di sosta e di belvedere non comprometta il valore simbolico e i caratteri dei luoghi, i caratteri strutturali/tipologici della viabilità storica e non comporti l'aumento della superficie impermeabile;*
- *la cartellonistica e i corredi agli impianti stradali siano congrui, per dimensione, tipologia e materiali, al valore simbolico e ai caratteri dei luoghi, ai caratteri strutturali/tipologici della viabilità storica, garantendo*

l'intervisibilità e l'integrità percettiva delle visuali panoramiche; (...)

Obiettivo 3.a.5. *Conservare i percorsi della viabilità storica quali elementi di connessione tra insediamenti, beni culturali, ed il territorio aperto.*

Direttiva: *Gli enti territoriali e i soggetti pubblici negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono a:*

3.b.4. *Riconoscere i percorsi della viabilità storica, i relativi caratteri strutturali/tipologici (gerarchie, giacitura, tracciato), le opere d'arte (quali muri di contenimento, ponticelli) e le dotazioni vegetazionali di corredo di valore storico-tradizionale quali elementi fondamentali di caratterizzazione del paesaggio.*

3.b.5. *Definire strategie, misure e regole/discipline volte a:*

- *limitare, su tracciati di particolare visibilità e valore storico, gli interventi di adeguamento, circonvallazioni, innesti sul tracciato storico ecc., nonché la localizzazione di impianti di distribuzione carburante;*
- *conservare, anche per gli eventuali interventi di cui sopra, i caratteri strutturali/tipologici, le opere d'arte e i manufatti di corredo di valore storico-tradizionale, le relazioni storiche funzionali tra i tracciati, le emergenze architettoniche/insediamenti da essi connessi (pievi, ville, corti, monasteri, borghi, ...) e i luoghi aperti;*
- *valorizzare la viabilità minore, le strade vicinali, poderali e campestri, i sentieri.*

Prescrizioni

3.c.5. *Gli interventi che interessano i percorsi della viabilità storica sono ammessi a condizione che:*

- *non alterino o compromettano l'intorno territoriale, i tracciati di collegamento nella loro configurazione attuale, evitando modifiche degli andamenti altimetrici (fatta eccezione per gli interventi necessari per la messa in sicurezza idraulica), delle sezioni stradali e degli sviluppi longitudinali e che per la messa in sicurezza, i cui interventi sono fatti salvi, vengano utilizzate tecniche di ingegneria naturalistica nel rispetto dei caratteri tipologici, storici e paesaggistici;*
- *siano conservate le opere d'arte (muri di contenimento, ponticelli) e i manufatti di corredo (pilastrini, edicole, marginette, cippi, ...) di valore storico-tradizionale;*
- *sia conservato l'assetto figurativo delle dotazioni vegetazionali di corredo di valore storico-tradizionale;*
- *per la viabilità non asfaltata sia mantenuta l'attuale finitura del manto stradale; nella necessità di inserire nuove pavimentazioni stradali dovranno essere utilizzati materiali e tecniche coerenti con il carattere (di naturalità e di ruralità) del contesto, per i soli tratti in fregio a nuclei abitati o in forte pendenza è ammesso l'utilizzo di stabilizzato o di conglomerato di granulometria e colore idonei;*
- *la realizzazione di aree di sosta e di belvedere non comprometta i caratteri naturali (di ruralità) dei luoghi, i caratteri strutturali/tipologici della viabilità storica e non comporti significativo aumento della superficie impermeabile;*
- *la cartellonistica e i corredi agli impianti stradali siano congrui, per dimensione, tipologia e materiali, ai caratteri naturali (di ruralità) dei luoghi, ai caratteri strutturali/tipologici della viabilità storica, garantendo l'intervisibilità e l'integrità percettiva delle visuali panoramiche.*

4.4. Gli Indirizzi Regionali in tema di Infrastrutture e Mobilità: La Pianificazione sovraordinata del PRIIM

Il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) approvato con DCR n. 18 del 12/02/2014 ha la finalità di coordinare la programmazione e le politiche regionali in materia di infrastrutture e mobilità sui temi, fra l'altro del trasporto pubblico locale, della mobilità sostenibile, della sicurezza stradale. Nella relazione allegata al PRIIM (Allegato A_Documento di Piano) viene descritta la rete ferroviaria toscana.

Dal punto di vista dei soggetti gestori, il sistema infrastrutturale ferroviario in Toscana è attualmente gestito da due diversi operatori, Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) per la rete nazionale (in Toscana 1450 km) e Rete Ferroviaria Toscana (R.F.T.) per la tratta Arezzo - Stia - Sinalunga (84 km), di proprietà della Regione Toscana.

In termini sintetici, la rete ferroviaria nazionale in Toscana è così articolata:

Rete fondamentale: linee ad alta densità di traffico e elevata qualità dell'infrastruttura

- linea AV Bologna - Firenze
- linea "Direttissima" Roma - Firenze
- linea Roma - Chiusi - Arezzo - Firenze - Bologna - Milano
- linea La Spezia- Sarzana-Massa-Pisa-Livorno-Grosseto-Montalto di Castro -Roma
- linea Firenze-Empoli-Pisa
- linea La Spezia- S.Stefano di Magra - Aulla - Pontremoli - Borgo Val di Taro -Parma
- linea Pisa-Collesalveti-Vada

Rete complementare - linee secondarie: linee con minori livelli di densità di traffico. Si dividono in linee

secondarie, linee a scarso traffico e linee a spola

- linea Prato-Pistoia;
- linea Pisa-Lucca,
- linea Lucca-Pistoia;
- linea Lucca-Aulla;
- linea Lucca-Viareggio;
- linea Porretta Terme-Pistoia;
- linea Faenza- Marradi - Borgo S. Lorenzo, linea Borgo San Lorenzo - Vaglia – Firenze;
- linea Pontassieve – Borgo San Lorenzo;
- linea Empoli-Siena-Chiusi;
- linea Campiglia M.ma-Piombino M.ma;

Rete complementare - linee a scarso traffico:

- linea Siena-Monte Antico-Montepescali,
- linea Asciano-Monte Antico,
- linea Cecina-Volterra.

Linee di Nodo:

- nodo di Firenze

Dal punto di vista della mobilità sostenibile, il PRIIM classifica il sistema della Rete di interesse regionale, ai sensi dell'art.3 della L.R. 27/2012, in:

- Sistema integrato Ciclopista Arno (parzialmente realizzato) e Sentiero della Bonifica (realizzato)
- Ciclopista Tirrenica (tracciato da definire)
- Tracciato ciclabile della Via Francigena (definito)
- Itinerario ciclabile Grosseto-Siena-Arezzo (tracciato da definire) e collegamento con l'Adriatico
- Itinerario di collegamento FI -BO
- Ciclopista Tiberina
- Collegamento tra itinerario FI-BO e via Francigena (Prato-Altopascio)
- Collegamento tra Ciclopista dell'Arno e Ciclopista Tirrenica (Pontedera Livorno)

Il tema della mobilità sostenibile, è tra gli **Obiettivi del PRIIM**, come è enunciato, in particolare dall'Obiettivo Generale 3, volto allo sviluppo di azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria, che veda tra gli obiettivi specifici la pianificazione e lo sviluppo della Rete della mobilità dolce e ciclabile, integrata con il territorio e con le altre modalità di trasporto.

I contenuti più significativi dell'Obiettivo specifico 3.3, in riferimento al Progetto 'Ferro-Ciclovie si possono così sintetizzare:

- Il Piano (PRIIM) promuove l'uso della bicicletta quale mezzo alternativo ai mezzi di trasporto motorizzati, per la mobilità nei centri urbani e per la mobilità extraurbana.
- Il Piano definisce la rete per la mobilità ciclabile di interesse regionale e promuove l'intermodalità tra bicicletta e mezzo di trasporto pubblico, favorendo le ciclostazioni e il trasporto delle biciclette su treno.
- Il Piano promuove la ciclomotilità urbana attraverso l'incremento e la ricucitura della rete esistente, la sua messa in sicurezza ed il collegamento con il sistema del trasporto pubblico; a tale proposito, si evidenzia come prassi di riferimento la possibilità, inserita nel vigente contratto di servizio con Trenitalia, di trasportare le biciclette sul treno, sia pure non in orario pendolare.
- È prevista la messa in rete dei circuiti extraurbani e degli itinerari ciclabili e ciclopedonali con finalità ambientale, paesaggistica e culturale e l'intermodalità attraverso il collegamento con la rete delle ciclo stazioni, strutturando una rete nord-sud, est-ovest, anche attraverso collegamenti inter-regionali.
- Al fine di individuare nella mobilità ciclistica una componente essenziale della mobilità in ambito urbano e dare efficacia alla previsione degli interventi, per il PRIIM, gli strumenti di pianificazione e gli atti di governo del territorio locale prevedono una specifica sezione per l'individuazione della rete della mobilità ciclabile e pedonale di livello locale con funzioni di collegamento urbano, di collegamento extraurbano, per il cicloturismo e per scopi ricreativi.
- I Comuni minori individuano gli itinerari per la mobilità pedonale e ciclabile. Gli strumenti di pianificazione e gli atti di governo del territorio favoriscono, in attuazione della legge regionale 27/2012 (e fermo restando le verifiche di cui all'art.9 della Disciplina del PIT-PPR) la riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali delle aree di sedime delle tratte ferroviarie e stradali dismesse.
- Gli strumenti di pianificazione e gli atti di governo del territorio prevedono in ambito urbano una quota adeguata di posti riservati al parcheggio delle biciclette.

Il PRIIM, inoltre, promuove tutte le forme di mobilità dolce, mirando a favorire la diffusione di una maggiore consapevolezza ambientale, tramite il rapporto più “lento” con il contesto che questo tipo di mobilità offre. In particolare mira a sviluppare la Rete Escursionistica Toscana (RET) di cui alla L.R. 17/1998 (oggi Legge sui cammini), integrandola all'interno delle infrastrutture, e aumentando la permeabilità di alcune parti del territorio toscano.

Dalla descrizione degli obiettivi sopra richiamati, discendono le azioni di finanziamento previste dal PRIIM:

- Azioni di Finanziamento per la rete di interesse regionale
- Azioni di co-finanziamento piste o itinerari ciclabili che abbiano carattere interregionale e che siano previste almeno negli strumenti di programmazione di livello provinciale

4.5. Analisi degli ulteriori Strumenti di Pianificazione: PTCP di Siena e PTCP di Grosseto

I Comuni interessati dal Progetto di Paesaggio Ferro-ciclovie della Val d'Orcia ricadono per la maggior parte nel territorio della Provincia di Siena, si tratta dei Comuni di Asciano, Castiglione d'Orcia, Montalcino, Siena, Sinalunga, e Trequanda; i comuni di Civitella Paganico e Roccastrada appartengono alla Provincia di Grosseto.

In questo paragrafo si richiamano i contenuti dei Piani Territoriali di Coordinamento (PTC) delle Province di Siena e di Grosseto, relativamente ai quali il Progetto di paesaggio presenta elementi di conformità.

4.5.1. Il PTC della Provincia di Siena

Principi e Obiettivi principali

Il PTCP di Siena è concepito come strumento utile per lo sviluppo sociale ed economico, assume come concetto fondante che le politiche per la produzione si attuino attraverso le politiche per il territorio, concepite come azioni, diverse e interdipendenti, utili a raggiungere gli obiettivi della tutela e della valorizzazione dei caratteri paesistici e ambientali, dell'aumento della qualità e dell'efficienza del sistema insediativo e delle infrastrutture territoriali, della ricomposizione degli ecosistemi, e della difesa del suolo.

Il PTCP promuove e guida le scelte di assetto e sviluppo del territorio e del paesaggio attraverso:

- la valorizzazione del sistema ambientale, assegnando come precondizioni delle politiche territoriali: la prevenzione degli stati di rischio idrogeologico, sismico e tecnologico, la tutela delle risorse fisiche, la prevenzione dell'inquinamento e del degrado ambientale;
- la valorizzazione del paesaggio, definendo la struttura del paesaggio senese e le emergenze paesaggistiche, inclusi i beni paesistici e culturali di legge, normati dal Piano Paesaggistico Regionale (PIT-PPR);
- la tutela delle aree agricole a maggiore redditività agricola, quali patrimonio di interesse provinciale;
- l'individuazione e l'applicazione di criteri per la trasformazione e per l'uso del territorio compatibili con la tutela e la valorizzazione dei beni paesistico-ambientali e con la tutela delle aree agricole;
- la ricerca dello sviluppo policentrico urbano, integrato con quello delle infrastrutture per la mobilità, dei grandi centri di servizio, delle strutture di alto livello formativo ed informativo e delle aree produttive di livello sovracomunale;
- la disciplina dello sviluppo insediativo, con particolare riguardo a criteri di localizzazione e di dimensionamento della residenza, delle aree produttive e dei servizi alla popolazione.

I sistemi funzionali, territoriali e la strategia

Nel proprio Statuto, il PTCP individua le unità di paesaggio e i sistemi funzionali, ovvero gli scenari per i quali la Disciplina del Piano dà definizioni e regole comportamentali, e territoriali, ovvero gli ambiti rispetto ai quali il Piano declina la dimensione della sovracomunalità; la Strategia, contiene il programma del Piano (il progetto di governo), affidato ad azioni perequative, prassi di governance e politiche coordinate.

I sistemi funzionali fanno riferimento a funzioni, servizi, prestazioni del territorio o che si svolgono sul territorio, si connotano per un carattere di trasversalità quanto ad ambiti di influenza e di relazione, vengono esaminati da un punto di vista prestazionale e non necessariamente hanno uno scenario spaziale definito.

Rispetto alle Strategie e ai sistemi funzionali si è ritenuto opportuno selezionare fra i contenuti proposti dal Piano quelli più pertinenti rispetto al Progetto di Paesaggio.

Per l'area interessata dal Progetto di Paesaggio il PTCP individua come componenti del proprio disegno strategico:

- la conservazione e valorizzazione dei paesaggi ad alto valore naturalistico e storico-culturale;
- la conservazione, valorizzazione e riqualificazione dei paesaggi agrari di alto valore estetico;
- la riqualificazione del paesaggio agrario 'specilizzato' (viticoltura) di lato valore estetico;

- le connessioni paesaggistiche da conservare e tutelare;
- le connessioni paesaggistiche da valorizzare, consolidare, rafforzare;
- le connessioni paesaggistiche da ricreare (in particolare per il territorio Amiantino e di Montalcino).

Il PTCP, anche sulla base del PIT-PPR, individua come sistemi funzionali:

- La sostenibilità ambientale;
- Il policentrismo insediativo e le infrastrutture;
- La capacità produttiva;
- Il paesaggio.

Le prospettive della sostenibilità ambientale e del paesaggio fondano le azioni di manutenzione e governabilità della moderna Toscana rurale; mentre il policentrismo insediativo - infrastrutture e la capacità produttiva supportano la tutela e lo sviluppo della rete delle città toscane.

Per ogni sistema funzionale il PTCP fornisce dati conoscitivi e definisce obiettivi generali.

Il PTCP propone, inoltre, degli strumenti operativi per comprendere, tutelare e intervenire sul paesaggio attraverso lo studio della visualità, teso a fornire il più possibile contenuti "oggettivi" come i landmarks, ovvero quegli elementi che assumono uno specifico ruolo caratterizzante nel paesaggio (consolidato e riconosciuto), le emergenze e le continuità visive, le barriere, i luoghi panoramici, gli ambiti percettivamente omogenei, ecc..., sottolineando come tali relazioni visive siano costituite non tanto dalle singole componenti presenti, ma dallo spazio aperto, che in quanto tale permette tale connessione.

I sistemi territoriali

Nello specifico i sistemi territoriali sono definiti dal PTCP, sulla base delle indicazioni della LR 1/2005, quali sintesi delle qualità formali e funzionali dei territori, rappresentazioni delle aggregazioni di gestione e di modalità di uso delle risorse, luoghi riconoscibili per le capacità di sviluppare strategie territoriali. Sono stati individuati i seguenti sistemi territoriali, tra i quali quelli interessati direttamente dal Progetto di Paesaggio sono evidenziati in grassetto:

- 1. Circondario Amiata - Val d'Orcia**
- 2. Circondario Capoluogo**
3. Circondario Chianti Senese
- 4. Circondario Crete senesi - Val d'Arbia**
5. Circondario Val d'Elsa
- 6. Circondario Val di Chiana**
7. Circondario Val di Merse

Il PTCP individua gli aspetti, tematiche, maggiormente qualificanti di ciascun Circondario, e per esse evidenzia punti di forza, punti di debolezza, opportunità.

Di seguito, per ciascun circondario, si richiamano gli elementi direttamente riconducibili al PdP.

Circondario 1 Amiata - Val d'Orcia

Comprende i Comuni di: Abbadia San Salvatore, Castiglione d'Orcia, Montalcino, Piancastagnaio, Pienza, Radicofani e San Quirico d'Orcia; fra questi sono direttamente interessati dal PdP Montalcino (escludendo il territorio dell'ex-comune di San Giovanni d'Asso) e Castiglione d'Orcia.

Per questo circondario le tematiche individuate dal PTCP direttamente riconducibili al PdP sono: ambiente, paesaggio, risorse culturali, mobilità e accessibilità, turismo. Per ciascuna di esse si richiamano punti di forza/debolezza, opportunità:

Ambiente

Punti di forza: eccezionale valore ambientale (testimonianze geologiche, archeologiche, antropologiche, naturalistiche, faunistiche, ecc.); integrità dell'ambiente naturale, che presenta un rilevante valore ecologico (alta biodiversità e indiscussa bellezza paesaggistica).

Punti di debolezza: problemi legati all'abbandono e alla trasformazione delle economie agricole; spopolamento ed abbandono dell'attività agricola di presidio del territorio.

Opportunità: bonifica e recupero di siti minerari da destinare a **fini turistici**; manutenzione dei beni naturalistici e ambientali, principalmente boschi e **sentieri**.

Risorse culturali

Punti di forza: presenza diffusa di un ricco patrimonio culturale; presenza del Parco Artistico Culturale e Naturale della Val d'Orcia; qualità e quantità dell'associazionismo culturale; mobilità e accessibilità.

Punti di debolezza: strade principali di collegamento trafficate e poco scorrevoli (anche per la presenza di mezzi di trasporto merci su gomma); trasporti pubblici insufficienti a soddisfare la domanda turistica a basso impatto ambientale (attualmente il traffico si sviluppa quasi esclusivamente su mezzi privati).

Opportunità: ripensamento della linea ferroviaria, compresa la ferrovia Monte Antico-Asciano, per un riutilizzo non solo a scopi turistici.

Turismo

Punti di forza: presenze di turisti al di sopra della media provinciale, costante incremento del flusso turistico italiano, ma soprattutto straniero, ricettività alberghiera con andamento positivo; offerta ricettiva omogenea, basata sull'agriturismo, sul turismo rurale, ecc. (in particolar modo per quanto riguarda i comuni come Pienza e Montalcino), innovazione produttiva ed organizzativa dell'offerta turistica locale attraverso il concetto SLOT; tradizioni culturali che attirano flussi turistici consolidati; parco museo minerario (unico in Italia) e parco artistico naturale della Val d'Orcia (destano molto interesse e puntano ad una sempre maggiore integrazione nelle azioni di promozione turistica).

Punti di debolezza: permanenza media nell'area più bassa rispetto ai valori provinciali; mancanza di una 'diffusione' del turismo che consenta di decongestionare i flussi turistici da Pienza e Montalcino, per distribuirli su tutto il territorio del Parco fino all'Amiata; inadeguate strutture gestionali, di marketing e di reti di trasporto pubblico all'altezza della situazione; tendenza, anche in questo settore, ad un particolarismo ed all'individualismo che, a volte, è causa di processi autolimitativi, difficoltà ad elaborare strategie comuni con il rischio di disperdere risorse importanti.

Opportunità: possibilità di sviluppo di settori del turismo collegati all'ambiente e alla **rete sentieristica**; aumento della domanda di turismo rurale e di località turistiche minori; politiche di sostegno all'organizzazione di settore ed all'integrazione pubblico-privato; **potenzialità derivanti dalla creazione di un sistema locale per l'offerta turistica, che punti a distribuire il flusso turistico in tutta l'area, vincendo logiche localistiche che frammentano gli interventi diminuendo le potenzialità per tutta la zona.**

Paesaggio

Punti di forza: ambiente variegato, mantenuto integro; Val d'Orcia sito UNESCO, zona montagnosa dell'Amiata, risorse termali dell'area (Bagni Vignoni a San Quirico d'Orcia e terme San Filippo a castiglione d'Orcia), Pienza e Montalcino luoghi di incontaminata bellezza, tanti piccoli borghi medievali e pievi, che contribuiscono alla bellezza del paesaggio locale.

Circondario 2 Capoluogo

Comprende il Comune di Siena.

Le tematiche individuate dal PTCP direttamente riconducibili al PdP sono: risorse culturali, mobilità e accessibilità, turismo, paesaggio. Per ciascuna di esse si richiamano punti di forza/ debolezza, opportunità:

Risorse culturali

Punti di forza: la città di Siena che possiede uno dei più importanti patrimoni artistici e paesaggistici del mondo; il paesaggio urbano e rurale dell'area senese, di straordinaria bellezza, e di grande valore sia per il riconoscimento identitario da parte dei cittadini che vi abitano, sia per la qualità del paesaggio al quale sono legate numerose ed importanti attività culturali, artistiche ed economiche, fra le quali in particolare il turismo culturale e naturalistico.

Mobilità e accessibilità

Punti di forza: isolamento infrastrutturale, che ha contribuito ad evitare alla città trasformazioni lesive delle sue caratteristiche storiche, e che ha contribuito alla preservazione e della qualità ambientale; uso del trasporto pubblico locale molto diffuso (anche se in moderata riduzione).

Punti di debolezza: isolamento infrastrutturale, particolarmente accentuato in ambito ferroviario; carenza di strutture di comunicazione viaria, che lascia il territorio senese piuttosto isolato rispetto alla sua importanza come centro di primario interesse turistico ed economico. (il sistema viario e quello ferroviario, risultano periferici rispetto alle grandi direttrici nazionali che percorrono la Toscana, rappresentate principalmente dall'Autostrada del Sole, dall'Aurelia e dalla linea ferroviaria dell'Alta velocità); critici i volumi di traffico che si registrano lungo alcuni tratti della Via Cassia Sud e della Siena Bettolle.

Opportunità: **importanti tracciati viari storici, di livello nazionale ed internazionale, quali la Via Francigena e la Cassia, che hanno rappresentato le principali vie di comunicazione tra il sud ed il nord d'Italia e d'Europa, e il cui tracciato attraversava la città di Siena e quella che oggi è la sua area metropolitana**; scelte dell'AP per il Trasporto Pubblico-rete urbana di Siena verso la creazione di un sistema di TPL a rete, integrato con le altre modalità di trasporto.

Turismo

Punti di forza: patrimonio storico e artistico, grande valore aggiunto al sistema del territorio e del marketing territoriale; rilevanza del turismo per l'economia locale; turismo dell'area senese che non produce degrado ambientale.

Punti di debolezza: riduzione della permanenza turistica media, rilevante è il peso del turismo che si esaurisce in giornata. Siena è il luogo di maggior attrattività turistica rispetto ai comuni limitrofi; il territorio attorno a Siena è ricco di attrattive turistiche, ma vi è uno scarso sviluppo di formule di turismo legate al paesaggio e ai beni culturali diffusi. (Rischi rilevati: grande flusso di turisti come causa di usura del patrimonio storico e artistico; stagionalizzazione dei flussi turistici; concorrenza di altre città turistiche toscane, italiane e estere, con prezzi inferiori). Necessita di interventi per nuove dinamiche del mercato.

Paesaggio

Punti di forza: paesaggio, come binomio tra ruralismo e urbanità diffusa, frutto della fusione tra elementi naturali

e intervento umano, nel corso dei secoli.

Circondario 4 Crete senesi - Val d'Arbia

Comprende i Comuni di: Asciano, Monteroni d'Arbia, Rapolano Terme, San Giovanni d'Asso; fra questi sono direttamente interessati dal PdP Asciano e San Giovanni d'Asso (oggi fuso con il Comune di Montalcino).

Le tematiche individuate dal PTCP direttamente riconducibili al PdP sono: risorse termali e geotermiche, risorse culturali, mobilità e accessibilità, turismo, paesaggio. Per ciascuna di esse si richiamano punti di forza/debolezza, opportunità:

Risorse termali e geotermiche

Punti di forza: numerose sorgenti con manifestazioni di gas e acqua, non tutte captate; sorgenti storiche a nord di Rapolano (ricordate fin dal 1676 quando alimentavano ben 12 mulini, nel Settecento vi furono realizzati due bagni, ancora in piena attività nella seconda metà del XIX secolo, e oggi in stato di completo abbandono); altre Terme si trovano a ovest di Rapolano, presso San Giovanni o Bagni Marii.

Opportunità: Consorzio per la Promozione e lo Sviluppo del termalismo Sociale, costituito dai comuni di Rapolano Terme, Asciano, Sinalunga, Castelnuovo Berardenga e dall'Amministrazione provinciale di Siena.

Risorse culturali

Punti di forza: siti archeologici di interesse storico internazionale; Abbazia benedettina di Monte Oliveto Maggiore; cinta muraria di origine trecentesca a racchiudere il centro storico di Buonconvento; l'antica Grancia di Rapolano.

Mobilità e accessibilità

Punti di forza: le vie di comunicazione rendono quest'area appetibile sia dal punto di vista turistico che dell'insediamento di attività produttive.

Opportunità: **Treno Natura.**

Turismo

Opportunità: valorizzazione dell'identità locale attraverso l'esaltazione degli stili di vita, le virtù civiche, e il sistema di forti relazioni sociali fra le comunità locali, che forniscono un'immagine propria e unitaria; valorizzazione dell'offerta termale di Rapolano Terme, con potenzialità non ancora sfruttate, pacchetti turistici integrati, riorganizzazione degli Uffici Turistici dell'area, formazione e qualificazione degli operatori locali.

Paesaggio

Punti di forza: varietà paesaggistica: rilevante presenza di aree montane e di alta collina, con ampie superfici coperte da foreste e diffuse aree rurali, densità di abitanti piuttosto bassa e presenza diffusa di piccoli centri abitati; in questo contesto l'agricoltura svolge insieme una funzione produttiva e di manutenzione ambientale.

Punti di debolezza: alcuni siti da bonificare ubicati in aree di interesse paesaggistico, in pertinenze degli aggregati e/o dei beni storici architettonici (BSA), in pericolosità idraulica, in aree sensibili classe uno di tutela degli acquiferi, in emergenze paesaggistiche ed ambientali.

Opportunità: Crete Senesi: a sud-est di Siena, e nell'alta valle del fiume Ombrone, sistema di colline argillose dalle caratteristiche ondulazioni del terreno, di natura calcarea, incise da profonde erosioni.

Circondario 6 Val di Chiana

Comprende i Comuni di: Cetona, Chianciano Terme, Chiusi, Montepulciano, San Casciano dei Bagni, Sarteano, Sinalunga, Torrita di Siena e Trequanda; fra questi sono direttamente interessati dal PdP Sinalunga e Trequanda.

Le tematiche individuate dal PTCP direttamente riconducibili al PdP sono: ambiente, risorse culturali, mobilità e accessibilità, turismo, paesaggio. Per ciascuna di esse si richiamano punti di forza/debolezza, opportunità:

Ambiente

Punti di forza: Lago di Montepulciano, sito di importanza comunitaria (SIC) per l'interesse naturalistico che riveste nell'ambito delle specie acquatiche.

Punti di debolezza: dispersione delle aree produttive.

Opportunità: azioni per la salvaguardia dell'ambiente: ecosistemi dei Laghi di Chiusi e Montepulciano; valorizzazione della riserva naturale di Pietraporciana.

Risorse culturali

Punti di forza: notevole patrimonio archeologico (importanti siti archeologici etruschi, Parco Archeologico-Naturalistico del Monte Cetona, Museo Civico per la Preistoria del Monte Cetona, insediamenti preistorici a S. Maria in Belverde, Grotta di San Francesco, Riparo del Capriolo, Antro della Noce e del Poggetto, Grotta Lattaia); Montepulciano centro culturale di rilievo: Museo Civico, Fondazione Cantiere Internazionale d'Arte di Montepulciano; connubio tra patrimonio storico e risorse termali (è il caso di San Casciano Bagni, borgo medioevale e stabilimento termale, fatto erigere nel 1604, oppure di Chianciano, con il rinvenimento di: ville romane con impianti termali presso Mezzomiglio e le Camerelle).

Mobilità e accessibilità

Opportunità: rafforzamento e integrazione della rete dei servizi di trasporto e della logistica; azioni sulle infrastrutture e sulle reti per la riqualificazione dei centri urbani.

Turismo

Punti di forza: offerta turistica variegata, in particolare termale, con siti in crescita: S.Casciano dei Bagni, Chianciano Terme. Presenza di numerose strutture alberghiere.

Punti di debolezza: scarsa integrazione a livello di sistema fra le diverse realtà turistiche; mancanza di una vera concezione di rete termale e persistenza di una concezione del termalismo obsoleta.

Opportunità: riposizionamento del turismo termale, da curativo a wellness (Rischi: crisi del settore turistico termale); valorizzazione del patrimonio archeologico (elaborazione della Carta Archeologica della Val di Chiana); rafforzamento della rete dei musei; creazione di un "itinerario della resistenza" in memoria della lotta partigiana sul Monte Cetona.

Paesaggio

Punti di forza: paesaggio ricco e diversificato (nonostante alcuni casi di consistenti espansioni residenziali, come quelle del centro termale di Chianciano Terme): versanti collinari bassi coltivati a vigneto ed oliveto, vigneti ed oliveti alternati a macchie boscate, borghi storici di mezzacosta, boschi misti, pianura agraria nel il fondovalle bonificato; laghi di Montepulciano e di Chiusi, zone umide di rilevante interesse naturalistico.

Punti di debolezza: la maglia geometrica dei campi, un tempo segnata da una fitta rete di siepi, filari arborei, canali e dal reticolo drenante minore, presenta ora un equipaggiamento vegetale molto ridotto in stretta relazione alle permanenze insediative e, in esigui resti, lungo alcune strade poderali. Rischi: le colture arborate mantengono solo in parte i tradizionali terrazzamenti (nel territorio di Montepulciano i vigneti estensivi hanno portato significative trasformazioni del paesaggio); al mosaico agrario si sono sovrapposte importanti infrastrutture (Autostrada del Sole, ferrovia tradizionale e ad alta velocità, superstrada E45), oltre ad elettrodotti aerei.

4.5.2. Il PTC della Provincia di Grosseto

Obiettivo programmatico del P.T.C. è l'individuazione di un modello di sviluppo complessivo commisurato alle vocazioni reali del territorio morfologico-ambientali e insediative, stabilendo principi comuni in base ai quali coordinare, verificare e integrare singole strategie attraverso politiche di "rete".

Il PTCP punta ad innalzare la qualità della vita mediante la massimizzazione degli effetti positivi legati alla bassa densità e la minimizzazione di quelli negativi.

Sono fra le *Finalità* del PTCP:

- l'enunciazione dello sviluppo sostenibile come finalità primaria;
- la definizione dell'identità del territorio provinciale grossetano in merito ai principali valori culturali, paesistici, storici, insediativi e naturali - Il Marchio della Maremma;
- l'individuazione degli obiettivi di tutela delle risorse e le indicazioni per un loro corretto uso in termini di valorizzazione del patrimonio insediativo, sviluppo delle attività produttive tradizionali, difesa del territorio fisico, salvaguardia del paesaggio etc.;
- i criteri per organizzare politiche di rete e promuovere iniziative gestite dalle Amministrazioni locali in un'ottica di sistema integrato e con un utilizzo organico di strumenti e risorse finanziarie;
- l'indicazione, coerente con tali obiettivi, di un modello di redistribuzione territoriale basato sull'alleggerimento del carico insediativo costiero, associato a una diffusa riqualificazione, e sulla valorizzazione dell'entroterra collinare e montano e dei centri storici.

Fra gli *Obiettivi*: incentivare iniziative volte alla diversificazione dell'offerta turistica, e alla redistribuzione dei flussi.

Il ruolo crescente del turismo è accompagnato da una rapida evoluzione verso un sistema articolato in una pluralità di "turismi" meno limitati in termini di stagionalità e sempre più frequentemente collegati al mondo rurale: dalla fruizione delle attrattive naturalistiche alla riscoperta dello slow moving; dalla cura del benessere fisico alla riscoperta di un patrimonio culturale (dall'archeologia ai musei) non più sentito come "minore".

Nuove proposte: iniziative per il recupero ambientale, dalle aree produttive dismesse alle periferie degradate e altri insediamenti carenti; nuove infrastrutture per lo sviluppo, dai porti ed approdi alle greenways; iniziative per lo sviluppo del turismo, dalla creazione di nuovi attrattori allo sviluppo di circuiti locali e consorzi di piccoli esercizi.

Le *parole d'ordine* del PTCP includono:

- complementarità funzionale, integrazione delle risorse e accessibilità diffusa come fattori di valore aggiunto da sviluppare con impegno comune;
- scolpire nell'immaginario collettivo la nuova dimensione culturale del territorio maremmano;
- Grosseto come hub dell'interconnessione "locale" - "globale" in grado di proiettare la provincia in nuovi circuiti mediterranei, europei e mondiali;
- specificare e riarticolare in aderenza alle nuove esigenze e potenzialità i criteri evolutivi del "distretto rurale".

Il PTCP riconosce che molte zone dell'entroterra, un tempo floride per attività oggi in declino, mostrano evidenti rischi di abbandono solo parzialmente contrastato dall'immigrazione "di rientro" sono questi *Territori ad Elevato Rischio di Abbandono* (T.E.R.A.), per i quali esso definisce politiche di rivitalizzazione tese a garantire la permanenza dei residenti, a favorire il rilancio delle attività presenti o potenziali, a ottimizzare il ruolo ricettivo in un sistema integrato che metta in rete le risorse locali (in quest'ottica, ad esempio gli indirizzi per gli interventi nei centri antichi intendono coniugare la tutela degli aspetti morfologici, ritenuti essenziali all'appetibilità turistica e residenziale dei luoghi, ad una marcata elasticità in termini di modifiche distributive e di interventi di riuso; mentre le politiche infrastrutturali e per lo sviluppo del commercio prevedono iniziative e incentivazioni tese a garantire la permanenza di una sufficiente dotazione di servizi alle imprese e alla persona).

Il futuro del territorio provinciale è delineato dal PTCP attraverso una *Vision al 2031 "Territorio, Innovazione e Qualità"*, articolata in obiettivi, direttamente riferibili ad articoli normativi o ad Azioni Strategiche .

Nella Vision "Turismo e leisure" si legge lo sviluppo di «un "distretto integrato" per un'offerta di eccellenza» sotto l'egida del «"Mare Maremma": spiagge e porti, hinterland e servizi come moduli interconnessi di un unico organismo sano ed efficiente» e «campagna e montagna come sinfonia di seduzioni da primavera a inverno».

La *vision complessiva* (delle Politiche integrate) si può sintetizzare come: "*sviluppo diffuso, in assenza di squilibri, fondato sulla valorizzazione delle risorse e delle attrattive ambientali*".

La diffusione dello sviluppo, mirata a raggiungere ovunque livelli equiparabili di benessere nel rispetto delle specificità locali, è affidata essenzialmente a specifiche politiche di governo del territorio, delle quali qui si richiamano gli elementi riconducibili alle tematiche proprie del Progetto di paesaggio Ferro-ciclovie della Val d'Orcia, in riferimento ai territori dei Comuni di Roccastrada e Civitella Paganico:

A. sviluppo diffuso:

- A1. Rafforzamento del modello insediativo policentrico e dei sistemi a rete
- A2. Valorizzazione dei centri storici e dei tessuti insediativi di pregio
- A3. Estensione e qualificazione dell'offerta turistica

B. assenza di squilibri:

- B3. Potenziamento della mobilità trasversale e dell'accessibilità alle aree marginali
- B4. Disciplina territoriale di riequilibrio delle tendenze alla congestione e alla crescita improduttiva sulla costa e all'abbandono dell'entroterra
- B6. Sviluppo dei servizi e delle attrezzature di supporto alla vitalità dei centri e delle aree marginali

La valorizzazione dell'ambiente, intesa sia come sviluppo delle attrattive che come ottimizzazione per la fruizione di tutte le risorse disponibili, si articola in sette politiche principali:

C. valorizzazione dell'ambiente

- C4. Tutela e valorizzazione degli ecosistemi e delle emergenze floro-faunistiche
- C6. Mantenimento e incentivazione del presidio territoriale.

Fanno parte della *Vision Grosseto 2031*:

- sviluppo produttivo, demografico e socio-economico nei T.E.R.A. (Nuclei storici dell'entroterra = plessi ricettivi o produttivi)
- sistema turistico marcatamente intersettoriale, a clientela globale e stagionalità lunga (Sistema di escursioni programmate a carattere tematico (p.e. Arco delle Miniere)
- campagna e montagna come sinfonia di seduzioni da primavera a inverno (Paradiso dello sport all'aria aperta e dei mezzi di trasporto alternativi, sistema enogastronomico nobilitato dalle identità territoriali e dall'immagine dei luoghi)
- libertà e bellezza: muoversi nel territorio secondo il territorio (Lentezza lungo i percorsi storico-paesaggistici: greenways, piste ciclabili; Z.T.L. diffuse, "Provincia dei ciclisti" (ma anche podisti e motociclisti!)
- ecosistema e Landscape "La Maremma la nostra terra bella e naturale" (Vetta dell'Amiata riordinata, con impianti compatibili).

Il PTCP consegue le finalità della *Vision* anche attraverso il rafforzamento della rete dei percorsi della transumanza quali elementi strutturanti ed identitari del territorio rurale; e per Roccastrada e per il Cono e le pendici dell'Amiata, con la valorizzazione economica nel rispetto dei valori, delle risorse storico-naturali, delle produzioni tipiche locali e delle forme di turismo sostenibile.

Particolare rilievo è dato al tema della mobilità ciclabile; le piste ciclabili di interesse strategico individuate a livello provinciale sono:

-PISTE CICLABILI (extraurbane in sede propria) - percorsi realizzati in sede indipendente dal tracciato stradale, con l'obiettivo di complessiva riqualificazione del sistema della mobilità e del territorio nel suo complesso le piste ciclabili extraurbane in sede propria costituiscono un elemento di forte interesse per le escursioni turistiche, specie se questi percorsi verranno integrati in continuità con piste ciclabili urbane;

- PERCORSI CICLABILI , organizzati in itinerari, fra i quali:

- GR1 Gran tour della Maremma: un circuito che parte da Massa M.ma e attraverso tutta la provincia

raggiunge Arcidosso, Pitigliano, Orbetello Scalo, e Grosseto e ritorna a Massa M.ma.

- GR2 Mare – Vetta – Mare. Percorso che parte da Marina di Grosseto, raggiunge Abbadia S.Salvatore e ritorna a Marina di Grosseto;

- GR10 – Itinerario “Montecucco”. Con partenza da Castel del Piano raggiunge Roccalbegna e ritorna a Castel del Piano.

La descrizione dettagliata delle piste e dei percorsi ciclabili, è riportata in apposite tabelle contenute nell’elaborato “Schede”. Le tabelle riportano, itinerari, infrastruttura stradale interessata dal tracciato, piste in sede propria, stato esistente/di progetto, comuni attraversati, ecc. I comuni di Roccastrada e di Civitella Paganico, coinvolti nel Progetto di Paesaggio delle ferro-ciclovie della Val d’Orcia, sono ricompresi in più itinerari e attraversati da numerose piste.

Il PTCP riconosce l’area dell’Amiata, fra le emergenze morfo-ambientali del proprio territorio; per esse fra le altre discipline, norma che *“La Provincia promuoverà interventi di valorizzazione e fruizione delle emergenze in collegamento alla rete delle aree protette, per la realizzazione di percorsi turistici e didattico-naturalistici, inquadrati nelle politiche generali dello sviluppo produttivo locale e dell’offerta turistica, con particolare riguardo alla ricettività agrituristica, rurale e turistica e alla rivitalizzazione dei centri storici minori”* (art.19 NTA).

Per le Permanenze storico-culturali, ritenute elementi di arricchimento dell’offerta territoriale, le azioni ammesse coniugano il mantenimento e la riqualificazione con la valorizzazione e l’ottimizzazione della fruizione anche in termini di economia di mercato, secondo assunti di sviluppo sostenibile.

Fra gli indirizzi da applicare ai fini della tutela e valorizzazione delle permanenze storico-culturali il PTCP individua la viabilità storica ovunque risulti ancora leggibile e promuove l’identificazione, il recupero e la valorizzazione degli itinerari storici considerati testimonianze materiali dell’identità territoriale, tra i quali:

- le strade della transumanza ed il sistema delle fonti e dei fontanili ad esse collegati;
- i percorsi della transumanza ed il sistema delle grance e dei mulini;
- i percorsi della fede sul Monte Amiata.

Relativamente al turismo, al fine di mantenere vitale il settore in un’ottica di lungo periodo, il PTCP ritiene indispensabile fondare l’evoluzione dell’offerta turistica su politiche di riqualificazione strutturale del territorio, che puntino a interconnettere tra loro, da un lato le diverse risorse territoriali, dall’altro le strategie di valorizzazione e quelle di rilancio economico. *In particolare considera essenziale indirizzare lo sviluppo del settore verso la formazione di un sistema integrato, fondato sulla correlazione fra attrattive (amenities costiere e ambiente collinare e montano; centri storici, emergenze ambientali e storico-documentali), attrezzature e servizi e innervato da una pluralità di reti tematiche (Parchi Naturali e Aree Protette, Parco della Civiltà degli Etruschi e Parco Minerario etc.) e di percorsi dedicati (ippovie, rete ciclabile, sentieristica etc.).* (art 29 NTA)

E nello specifico, all’art 29 ‘Offerta turistica’ delle NTA riporta:

“Nell’entroterra, affetto da una persistente dispersione delle attrattive, è urgente valorizzare e diffondere un modello di fruizione integrata che incrementi la consistenza dei flussi legati alle singole componenti (storico-culturale, naturalistica, rurale, termale, venatoria, escursionistica etc.).

Ai fini dell’incremento qualitativo dell’offerta turistica e delle sue ricadute territoriali, si applicheranno i seguenti indirizzi:

- *promuovere le attività turistiche curando:*
 - *lo sviluppo dell’offerta stagionalizzata;*
 - *la messa in rete delle risorse territoriali e del patrimonio ambientale;*
 - *il coordinamento fra gli attori anche in termini di intersettorialità;*
 - *la valorizzazione delle attività, tradizioni ed ogni altro aspetto tipico del luogo;*
 - *la localizzazione delle nuove attrezzature nodali in siti fortemente caratterizzati, privilegiando il recupero del patrimonio dismesso;*
 - *l’organizzazione funzionale dei centri storici vocati secondo modelli di “albergo diffuso”;*
- *individuare e disciplinare gli interventi a fini turistici connettendoli quanto più possibile alle azioni di riqualificazione e valorizzazione urbanistica e ambientale.”*

In relazione a quest’ultima finalità il PTCP stabilisce che si integrino e interconnettano la rete dei percorsi tematici a supporto del tempo libero, quali **sentieristica**, ippovie, percorsi didattici, naturalistici e speleologici.

Inoltre, relativamente all’offerta turistica il PTCP norma che al fine di potenziare l’offerta integrata per il turismo nell’arco dell’intero anno, la Provincia: collaborerà con i soggetti interessati per la formazione di ulteriori parchi tematici e di **circuiti per il ciclismo amatoriale**.

Infine, fra le discipline sulla mobilità, il PTCP stabilisce che *“la Provincia proseguirà l’attività intrapresa per concertare la realizzazione di un sistema integrato di ippovie, sentieristica per trekking e mountain bike e ogni altra forma di mobilità legata alle pratiche per lo sport, lo svago e il tempo libero”*.

5. Indicazione degli Enti e degli Organismi pubblici ai quali si richiede un contributo tecnico, un parere, nulla osta o assenti comunque denominati necessari ai fini dell'approvazione del Progetto di Paesaggio

Di seguito si riporta l'elenco dei **soggetti ai quali si chiede un contributo tecnico da far pervenire entro 90 giorni dalla ricezione del presente documento ai fini della predisposizione del Progetto di Paesaggio.**

Tra questi vi sono gli organi pubblici competenti all'emanazione di pareri, nulla osta o assenti comunque denominati, necessari ai fini dell'approvazione del piano ai quali, in questa fase, viene chiesto di fornire un primo contributo orientativo.

L'Ambito territoriale di riferimento del Progetto di Paesaggio riguarda i Comuni della Provincia di Siena, si tratta dei Comuni di Asciano, Castiglione d'Orcia, Montalcino, Siena, Sinalunga, e Trequanda e i Comuni della Provincia di Grosseto ossia Civitella Paganico e Roccastrada.

Pertanto l'elenco degli Enti e organismi pubblici si ritiene sia il seguente:

- Provincia di Siena e Grosseto;
- Comuni di: Asciano, Castiglione d'Orcia, Civitella Paganico, Montalcino, Roccastrada, Siena, Sinalunga, Trequanda;

- Segretariato Regionale MiBAC; Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Arezzo, Siena e Grosseto;

- Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Toscana e l'Umbria;
- Corpo dei Carabinieri Forestali di Siena e Grosseto;
- Autorità di Bacino del fiume Arno;
- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale;
- ARPAT;
- Azienda USL Toscana sud est;
- Consorzio di bonifica 6 Toscana Sud;

- Autorità di Ambito Territoriale Ottimale Toscana Sud;
- Sei Toscana S.p.A.;
- Autorità Idrica Toscana ;
- Publiacqua S.p.A.;
- Terna S.p.A.;
- Enel Distribuzione S.p.A ;
- Toscana Energia S.p.a.;
- Telecom Italia S.p.a.;
- Snam S.p.A.;
- ANAS S.p.A.;
- R.F.I.;

- Settori Regionali interessati appartenenti alle seguenti Direzioni:
 - *Ambiente ed energia;*
 - *Difesa del Suolo e Protezione civile;*
 - *Politiche mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale;*
 - *Agricoltura e sviluppo rurale;*
 - *Attività produttive;*

6. Il programma delle attività di informazione e di partecipazione della cittadinanza alla formazione del Progetto di Paesaggio

Il processo di formazione del Progetto di Paesaggio "Ferro-ciclovie della Val d'Orcia" si svolge dando opportuno spazio ai momenti di confronto, informazione e partecipazione, secondo quanto previsto dalle normative regionali in materia di governo del territorio L.R.65/2014 e s.m.i. e in materia di Valutazione Ambientale Strategica (L.R.10/2010 e s.m.i.) che disciplinano i vari snodi previsti nel processo di formazione.

Il presente programma delle attività di informazione e partecipazione, di cui all'art.17 lett. e) della L.R.65/2014 e s.m.i., assicura il rispetto dei livelli prestazionali d'informazione e partecipazione previsti dal Regolamento Regionale approvato con D.P.G.R.n.4/R del 14 febbraio 2017 "Regolamento di attuazione dell'art.36, co.4 della L.R.65/2014. *Informazione e partecipazione alla formazione degli atti di governo del territorio. Funzioni del garante dell'informazione e della partecipazione*", nonché dei livelli partecipativi uniformi di cui alle Linee guida approvate con Del.G.R.n.1112 del 16.10.2017 "Approvazione delle linee guida sui livelli partecipativi ai sensi dell'art.36, co.5, della L.R.65/2014 e dell'art.17 del Regolamento 4/R/2017".

Per assolvere all'obbligo d'informazione dei cittadini e soggetti interessati, viene garantita l'accessibilità agli atti e documenti del progetto e la trasparenza delle informazioni attraverso la pagina web del Garante regionale, nella quale vengono inseriti: il link a tutti i documenti del progetto; le attività in corso nelle diverse fasi del procedimento; il rapporto del garante preliminare all'adozione; la delibera di adozione e le successive attività di informazione fino alla delibera di approvazione.

Sulla stessa pagina, ai sensi dell'art.3 delle Linee guida approvate con DPGR 1112/2017, verrà pubblicata una sintesi dei contenuti del progetto di paesaggio. I cittadini e soggetti interessati potranno sempre chiedere chiarimenti e informazioni scrivendo all'indirizzo: **garante@regione.toscana.it**

Per garantire una partecipazione più ampia possibile, tenuto conto dei contenuti e della scala territoriale del progetto, vengono adottate le seguenti modalità, da attivarsi prima e dopo l'adozione da parte del Consiglio regionale, che saranno coordinate nel rispetto del principio di non duplicazione di cui all'art.36 della L.R.65/2014 e del divieto di aggirio procedimentale.

Il Progetto di Paesaggio "Ferro-ciclovie della Val d'Orcia" si configura come progetto attuativo della parte strategica del Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico (PIT – PPR) approvato con DCR n.37 del 27/03/2015 in base all'art. 34 della Disciplina di piano, costituendo peraltro integrazione del PIT-PPR a seguito della sua approvazione.

Ai fini della L.R.65/2014 viene inquadrato nell'ambito di applicazione dell'art.89 della L.R.65/2014 e rientra tra gli *atti di governo del territorio* classificati dall'art.10 della stessa legge regionale e come tale è soggetto a VAS secondo quanto stabilito dalla L.R.10/2010 e s.m.i.

Peraltro, se da un lato costituisce integrazione del PIT-PPR richiedendo il suo recepimento da parte dei Comuni nella rispettiva pianificazione urbanistica, dall'altro riveste per ciò stesso un livello di dettaglio progettuale capace di parlare agli interventi.

È quindi da ritenersi soggetto a VAS secondo quanto stabilito dalla L.R.10/2010 e s.m.i. all'art 5, co.2, lett.a).

Il rapporto finale sulle attività di partecipazione realizzate nella procedura di VAS viene ricompreso nel rapporto del Garante da allegare alla delibera di adozione.

Viene così assicurato il coinvolgimento dei soggetti istituzionali fin dall'inizio del procedimento.

In riferimento alla L.R.65/2014, le attività di partecipazione si svolgono dall'avvio del procedimento fino alla approvazione del progetto con le modalità di cui al presente programma.

In particolare, nella fase intercorrente tra l'avvio del procedimento e l'adozione del progetto verrà attivata la partecipazione di tutti i cittadini e soggetti interessati attraverso le seguenti modalità:

Un form pubblicato sulla pagina web del Garante da compilarsi da parte dell'interessato e nel quale verranno inseriti i dati del partecipante e il contributo partecipativo, attivo per 90 giorni.

Dell'attivazione del form sarà data informazione mediante comunicato stampa e avviso sulla pagina web del Garante e nelle pagine web dedicate a Territorio e Paesaggio del sito istituzionale della Regione Toscana.

Questa forma di partecipazione digitale ha l'obiettivo di consentire il coinvolgimento di tutti i cittadini singoli e associati e dei soggetti interessati nella fase di formazione del piano anteriormente all'adozione, come richiede la L.R.65/2014, tenuto conto della scala regionale.

Il Garante, all'esito di tale partecipazione digitale, procederà ad esaminare da un punto di vista oggettivo e soggettivo i contributi pervenuti.

All'esito del form e considerati i contributi pervenuti tramite il form, verranno organizzati i seguenti incontri pubblici sul territorio coinvolto con tutti i cittadini e soggetti interessati:

- **l'incontro di cui all'art.3 delle Linee Guida di presentazione del progetto**
- **l'incontro di cui all'art.4 delle Linee Guida**
- **l'incontro di cui all'art.5 delle Linee Guida**

Gli incontri si terranno preferibilmente in presenza e localmente nel mese di ottobre.

Considerata la particolare situazione di emergenza sanitaria da Covid-19 e il necessario rispetto della normativa relativa, gli incontri potranno svolgersi anche nella stessa giornata, articolando in più sedute l'oggetto dell'incontro come definito nelle Linee Guida sopra citate.

Qualora si rendesse necessario per la medesima situazione di emergenza sanitaria, potranno svolgersi in

alternativa su piattaforma digitale.

Nella fase intermedia del procedimento, il Garante redige il rapporto da allegare all'atto di adozione ai sensi dell'art.18, co.3 della L.R.65/2014, pubblicato poi sulla sua pagina web, nel quale evidenzia le iniziative assunte in attuazione del programma e i risultati dell'informazione e partecipazione svolta, in termini di proposte di contenuto emerse dalla partecipazione sulle quali l'amministrazione precedente dovrà operare motivatamente le proprie determinazioni.

Successivamente all'adozione, il Garante cura le ulteriori attività d'informazione e partecipazione in relazione alle osservazioni pervenute e alle controdeduzioni.

Nel presente procedimento pianificatorio regionale il garante dell'informazione e partecipazione ex art.36 L.R.65/2014 e s.m.i. è individuato nel garante regionale dell'informazione e partecipazione Avv. Francesca De Santis, nominato con decreto del Presidente n. 83 del 18.5.2016 e con successivo decreto del Presidente n. 74 del 8.6.2020.