



Regione Toscana

**DOCUMENTO STRATEGICO OPERATIVO
“ I CAMMINI DI TOSCANA ”**



INDICE DOCUMENTO STRATEGICO OPERATIVO

- 1- FARE SISTEMA DEI CAMMINI REGIONALI
- 2- GLI OBIETTIVI
- 3- CLASSIFICAZIONE DEI CAMMINI
- 4- MODELLO DI MASTER PLAN DEI CAMMINI
- 5- PROCEDURE DI AVVIO PER UN NUOVO CAMMINO
- 6- PROCEDURA DI APPROVAZIONE DI VARIANTI AL PERCORSO UFFICIALE
- 7- RUOLO ED AZIONI DELLE ASSOCIAZIONI DI VOLONTARIATO LAICHE E RELIGIOSE
- 8- STATO DELL'ARTE DELLE ATTIVITÀ
- 9- ATTIVITÀ PROGRAMMATE
- 10- QUADRO NORMATIVO

ALLEGATO 1 AL DOCUMENTO STRATEGICO OPERATIVO - MODELLO MASTER PLAN CAMMINI IN TOSCANA

CRITERI GENERALI PER L'ATTUAZIONE DI UN CAMMINO

- A) ACCORDI
- B) RAPPORTO TRA MASTER PLAN E STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA
- C) FASI DI SVILUPPO.
- D) ATTUAZIONE.

CARATTERISTICHE PROGETTUALI DELLE FASI DI SVILUPPO DEL MASTER PLAN

1-DEFINIZIONE DEL PERCORSO E DEI PUNTI TAPPA

1.1 CRITERI GENERALI E PARAMETRI PER DEFINIRE IL CAMMINO A PIEDI, IN BICICLETTA, A CAVALLO

1.1.1. PERCORSO A PIEDI

- A) CRITERI GENERALI E PARAMETRI PER DEFINIRE IL PERCORSO
- B) DEFINIZIONE TAPPE
- C) VERIFICHE PERIODICHE E MANUTENZIONE DEL PERCORSO

1.1.2. PERCORSO CICLISTICO

- A) CRITERI GENERALI E PARAMETRI PER DEFINIRE IL PERCORSO
- B) DEFINIZIONE TAPPE
- C) VERIFICHE PERIODICHE E MANUTENZIONE DEL PERCORSO

1.1.3 PERCORSO A CAVALLO

- A) CRITERI GENERALI E PARAMETRI PER DEFINIRE IL PERCORSO
- B) DEFINIZIONE TAPPE
- C) VERIFICHE PERIODICHE E MANUTENZIONE DEL PERCORSO

2. VERIFICHE SULLE PROPRIETÀ PUBBLICHE E PRIVATE DEL TRACCIATO

3. PICCOLE INFRASTRUTTURE DI SERVIZIO LUNGO IL TRACCIATO, PER UNA MIGLIORE FRUIBILITÀ DEL PERCORSO

4. PROGRAMMARE LA MANUTENZIONE DEL PERCORSO

4.1-LE OPERE DI MANUTENZIONE ORDINARIA

4.1.1 – TRATTI “ STRADALI”

4.1.2 – TRATTI SU STRADE SECONDARIE NON ASFALTATE.

4.1.3 – TRATTI SU STRADE STERRATE.

4.1.4 – SENTIERI

4.2 MANUTENZIONE PERCORSO CICLABILE

4.3. MANUTENZIONE IPPOVIE

4.4 MANUTENZIONE STRAORDINARIA

5 ' ACCESSIBILITÀ DEI PERCORSI

6 METODOLOGIA DI RILEVAMENTO PERCORSI

7.1 RILEVAZIONE GEO REFERENZIATA DEL PERCORSO SECONDO GLI STANDARD REGIONALI

7.2 ESECUZIONE DI UN RILIEVO CARTOGRAFICO

7.3 CARTOGRAFIA

7. SEGNALETICA LUNGO I CAMMINI



Regione Toscana

7.1. Segnaletica di indirizzamento direzionale

7.2. Segnaletica informativa e segnaletica punti tappa

8. STANDARD MINIMI DA GARANTIRE NELLE STRUTTURE RICETTIVE DEI CAMMINI

ALLEGATO 2 (in formato .avi)
ALLEGATO 3

Filmato esemplificativo interventi Masterplan Via Francigena
Abaco progettuale



DOCUMENTO STRATEGICO OPERATIVO “ I CAMMINI DI TOSCANA”

“Sono considerati “cammini” gli itinerari culturali, storici e religiosi di particolare rilievo europeo e/o nazionale, percorribili a piedi o con altre forme di mobilità non motorizzata, e che rappresentano una modalità di fruizione del patrimonio naturale e culturale diffuso, nonché una occasione di valorizzazione degli attrattori naturali, culturali e dei territori interessati. In coerenza con la visione del Consiglio d’Europa, i cammini attraversano una o più regioni, possono far parte di tracciati europei, si organizzano intorno a temi di interesse storico, culturale, artistico, religioso o sociale” (Mibact decreto 567 del 16/12/2015).

La Direttiva del MiBaCT istituiva l’Anno dei Cammini (2016) e un “Atlante Digitale dei Cammini d’Italia, in cui presentare on-line il sistema dei percorsi e delle vie da percorrere in modalità non motorizzata. L’Atlante è stato inserito in web online sul sito www.camminiditalia.it .

L’anno 2017 è stato dichiarato dal World Tourism Organisation delle Nazioni Unite l’anno internazionale del turismo sostenibile per lo sviluppo, mentre il MIBACT ha istituito per l’Italia l’Anno dei Cammini nel 2016, l’Anno dei Borghi nel 2017 e l’Anno del Cibo nel 2018 e indicherà il 2019 l’anno nazionale del turismo lento.

Il fenomeno dei cammini esprime la domanda, sempre esistita, ma fortemente in crescita negli ultimi decenni, di viaggi “green” associati alla mobilità dolce e sostenibile; secondo l’osservatorio della Borsa Italiana del Turismo la crescita del segmento è stata del 9% annuo e secondo la Fondazione Univerde il 16% degli italiani dichiara di praticare solo turismo sostenibile.

Il turismo lento e sostenibile, in Toscana sta diventando un volano di crescita turistica ed economica per quelle aree marginali ai grandi flussi turistici. Infatti, sempre più persone, di qualsiasi età, scelgono di muoversi anche per lunghi tratti e più giorni, a piedi e in bicicletta (minore è l’impatto dei movimenti a cavallo) in cerca di vacanze “slow” alla riscoperta della viabilità storica, del contatto con la natura, utilizzando appunto una mobilità green e sostenibile.

Qualche dato: solo nel 2016 “La Via degli Dei”, percorso di trekking che collega Bologna a Firenze, è stata percorsa da 6.500 visitatori (+1500 rispetto al 2015). Nel periodo 2000-2015 la via Francigena Toscana è risultata una delle aree a maggior espansione turistica in termini di presenze, si stima che circa 15.000 Pellegrini l’anno percorrano perlomeno una parte della Via. I flussi sono sottostimanti a causa delle metodologie di rilevazione statistica che riguardano i dati dei pernottamenti a cui sfuggono alcune forme di accoglienza particolarmente presenti sui percorsi escursionistici.

Tra i percorsi di rilievo internazionale si segnala la candidatura ufficiale UNESCO dell’antica via dei pellegrinaggio Via Francigena alla “Tentative List” come patrimonio dell’Umanità concretizzatasi lo scorso 4 marzo 2017 a San Miniato con la firma del Protocollo da parte delle sette regioni italiane (Toscana, Lazio, Liguria, Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Valle D’Aosta).

Infine, per facilitare e velocizzare l’adeguamento ai criteri dei Cammini proposti dalle Regioni, il MiBaCT ha deliberato un investimento di 40 milioni di euro (*delibera CIPE n. 3 del 01/05/2016*). Si tratta di due interventi di cui: uno relativo alla *Via Francigena* sia per il tratto già riconosciuta dal Consiglio Europeo come itinerario culturale – che va dal *Gran San Bernardo* a *Roma*, sia quella meridionale che da *Roma giunge a Brindisi*; uno relativo ai *Cammini religiosi* che interessa principalmente il Cammino di Francesco ed altri Cammini religiosi.

Le Regioni sono impegnate ad individuare opportuni interventi per rendere qualitativamente omogenea la *continuità* del tracciato, l’unitarietà di immagine e la qualificazione dei servizi oltre che a proporre una attrattiva immagine su scala internazionale attraverso ENIT.

1 - FARE SISTEMA DEI CAMMINI REGIONALI

La Toscana in virtù delle sue caratteristiche paesaggistiche e del patrimonio culturale è un territorio denso di potenziali cammini.

Alcune di queste vie verdi ove camminare e pedalare ed andare a cavallo sono molto conosciute, come la Via Francigena, sulla quale la Regione Toscana in sinergia con i Comuni coinvolti ha costruito a partire dal 2009 un percorso di progressiva crescita sia infrastrutturale che promozionale; altri Cammini esistenti, ed in parte praticati, sono da armonizzare, progettare e promuovere nell’ambito di una operazione, a livello regionale di valorizzazione complessiva.



La valorizzazione dei cammini (a piedi, in bici e a cavallo) si raggiunge attraverso un approccio che consideri l'interazione tra identità culturale, ambiente e ragioni dell'economia, ovvero operi verso una effettiva fruizione turistica del percorso. I sistemi turistici oggi vincenti sono quelli che hanno meglio operato per creare un forte legame con il territorio e che, conseguentemente, hanno adottato efficaci e innovative strategie di marketing e comunicazione.

Fare sistema sui cammini vuol dire progettare l'offerta turistica in modo globale, integrata e, soprattutto, con una nuova capacità organizzativa. Un Sistema Turistico di Prodotto è una rete integrata e organizzata di soggetti-partner (aziende, enti, organizzazioni, individui) capaci di collaborare tra loro pur mantenendo la propria autonomia, in vista di obiettivi condivisi e futuri di risultati comuni.

L'esistenza di un sistema di valori condivisi aumenta le probabilità di successo sia per il sistema in sé che per tutti i singoli partecipanti. Si tratta di un evidente beneficio indotto per i Comuni a minore attrattività turistica: operare equiparando ogni territorio per la sua rilevanza di appartenente al cammino/itinerario e non per le singole qualità oggettive (paesaggio, architettura, beni). Una visione innovativa, di sistema, che garantisce modi nuovi e turisticamente produttivi di conoscere il territorio, attraverso lo sviluppo di una strategia di marketing territoriale che valuti il cammino come sistema unitario.

Al fine di disporre di uno strumento normativo che permetta di dare sostanza alle enunciazioni del "fare sistema", l'Art. 15 della legge 86/2016, nel ricostruire un sistema di *governance* turistica regionale, ha introdotto lo strumento del "Prodotto turistico omogeneo".

L'articolo recita testualmente:

"Per garantire il raccordo e il coordinamento dei territori della Toscana al fine della realizzazione di un'offerta turistica di qualità, i comuni possono associarsi per tipologia di prodotto turistico omogeneo mediante la stipulazione di una convenzione. Per prodotto turistico omogeneo si intende l'insieme di beni e di servizi di un territorio che compongono un'offerta in grado di rispondere alle esigenze di specifici segmenti della domanda turistica. Gli standard minimi per la realizzazione del prodotto turistico omogeneo sono individuati dalla Giunta regionale, previo parere della commissione consiliare competente".

2 -GLI OBIETTIVI

Il presente documento si pone l'obiettivo di definire la strategia e le regole operative per la definizione, la progettazione, l'attivazione, il coordinamento e la gestione dei Cammini che si sviluppano come Prodotto turistico su percorsi storico/culturali/paesaggistici di riconosciuto valore.

Questo processo di costruzione del Cammino è attuato attraverso il coinvolgimento primario e sinergico delle amministrazioni pubbliche locali ed in seconda istanza con il coinvolgimento delle organizzazioni associative ed imprenditoriali operanti sul territorio su cui si realizza il Cammino.

I percorsi su cui si sviluppano gli itinerari del cammino dovranno essere fruibili attraverso le modalità di mobilità dolce ossia prive di motorizzazione e non dovranno essere tracciati, se non marginalmente, su sedi di infrastrutture viarie di grandi dimensioni.

I tratti escursionistici dovranno essere inseriti nel Catasto della RET (art. 4 L.R. 17/98).

Il cammino dovrà prioritariamente essere sviluppato su un percorso a piedi: sono consentiti altri percorsi, ciclabili e/o ippovie a completamento dell'offerta turistica che contraddistingue il Cammino.

Gli obiettivi strategici per il raggiungimento delle finalità sono:

- A) la conoscenza: esercitata con il censimento dello stato dell'arte della Rete Escursionistica Toscana e con le necessarie azioni di ampliamento e di inclusione dei tratti escursionistici del Cammino nel catasto della RET. Analogamente lo stato di attuazione della rete ciclabile sarà il riferimento delle azioni che saranno previste per tale modalità di percorrere il Cammino
- B) le necessità: l'individuazione di un percorso e delle azioni destinate al recupero, alla conservazione ed alla valorizzazione del Cammino che su esso si articola, le necessarie opere ed interventi per garantire l'esercizio in sicurezza delle attività lungo il Cammino.
- C) Il progetto: la definizione del percorso con la georeferenziazione del tracciato; gli interventi relativi all'assetto infrastrutturale del percorso su cui si svolge il Cammino: nella realizzazione (in relazione alla modalità di percorrenza prevista) della segnaletica, di indirizzamento e promozionale; nella progettazione delle opere d'arte necessarie a garantire la piena percorrenza e sicurezza del percorso.
- D) I servizi: la creazione di una rete di servizi e strutture dedicate, con finalità di migliorare l'accessibilità sul territorio del turista. Attività di ristorazione ed alloggio, oltre a strutture di supporto, informative e di documentazione, queste con particolare riguardo ai Cammini che interessano territori con spiccate caratteristiche storico culturali.



- E) La valorizzazione: la attivazione di azioni promozionali legate alla conoscenza e diffusione del Cammino, la pubblicazione sui siti web regionali di promozione turistica di schede descrittive di ogni cammino, comprensive di cartografia su supporto digitale.

3 -CARATTERISTICHE DEI CAMMINI

I singoli Cammini presentano problematiche diverse a seconda della loro complessità ed articolazione, pertanto si distinguono in:

- a) Cammini di interesse nazionale o interregionale: si individuano tra gli itinerari culturali riconosciuti dal Consiglio d'Europa (vedi Via Francigena), tra quelli censiti nell'Atlante dei Cammini d'Italia a cura del MIBACT o tra quelli derivati da accordi con altre Regioni.
- b) Cammini di interesse regionale, previsti dal Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità - PRIIM, e a ricaduta negli strumenti urbanistici dei comuni. Cammini che siano contraddistinti da diffuse, documentate e significative peculiarità storiche, culturali, ambientali o religiose, o che siano inseriti in Parchi o Riserve Naturali oppure presenti nel Catasto RET. I cammini di interesse regionale dovranno avere una estensione minima di 150 km che interessino almeno 2 Province (equivalenti a circa 6 tappe escursionistiche, 3 tappe ciclo-turistiche e 5 tappe a cavallo);
- c) Itinerari di interesse locale che siano contraddistinti da diffuse, documentate e significative peculiarità storiche, culturali, ambientali o religiose o che siano presenti nel Catasto RET (Legge regionale n.17/1998), e che abbiano una estensione minima di 75 km ed interessino almeno 3 Comuni

Si precisa che il Cammino deve avere una sua origine come percorso escursionistico, a piedi, in presenza del quale si possono affiancare anche percorsi ciclabili e/o ippovie a completamento dell'offerta turistica. Non sono quindi ammissibili Cammini su percorsi ciclabili o ippovie in assenza del Cammino escursionistico.

I cammini verranno a loro volta contraddistinti secondo le caratteristiche di percorribilità:

- a) percorsi escursionistici intesi come tracciati ubicati prevalentemente al di fuori dei centri urbani, che insistono su strade carrarecce, mulattiere, tratturi, sentieri, piste e tratti di viabilità minore extraurbana e, al solo fine di garantirne la continuità, per alcuni tratti anche su tipologie di strade diverse, opportunamente segnalate, ovvero sovrapposti per brevi estensioni ad altre infrastrutture viarie;
- b) percorsi ciclabili originati dal cammino escursionistico che utilizzino viabilità ordinaria minore, ciclovie turistiche di interesse nazionale, come definite Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti prot. 375 del 20/07/2017;
- c) ippovie come definite dal "Progetto Interregionale Turismo Equestre" approvato con decreto dirigenziale della Regione Toscana n.6419 del 23 dicembre 2008.

4 – MODELLO DI MASTER PLAN DEI CAMMINI

Consiste nella codifica di tutte le azioni da compiere per giungere alla realizzazione di un Cammino.

Il modello di Master plan proposto descrive le azioni procedurali e progettuali finalizzate alla realizzazione di un Cammino ed in particolare del percorso su cui il cammino si articola; in esso sono contenute le operazioni ritenute indispensabili, condivise ed attuabili esclusivamente attraverso accordi fra i soggetti interessati; tali accordi possono essere modificati, di comune accordo, ogni volta che si ritenga necessario.

In questo processo di formazione di un Cammino, il Master plan è un documento utile alla definizione sia degli orientamenti strategici per il futuro ed il loro coerente sviluppo, sia della sequenza delle operazioni per il necessario conseguimento dei principali obiettivi nel tempo.

I requisiti principali per la definizione di un cammino e del suo percorso sono i seguenti:

1. Individuazione del percorsi sul territorio con garanzia di percorribilità (tratte pubbliche e private) e sottoscrizione di un accordo tra gli Enti pubblici interessati;
2. Georeferenziazione e mappatura a scala standard del percorso;
3. Definizione ed individuazione delle tappe in riferimento alle differenti modalità di fruizione: a piedi, in bicicletta a cavallo;
4. Organizzazione dei punti tappa con servizi di accoglienza (entro il chilometro a piedi oppure i 5 chilometri nelle altre modalità), ristoro ed informazione;



5. Progettazione della segnaletica orizzontale e/o verticale, direzionale nei due versi ed informativa ad ogni tappa;
6. Pianificazione delle operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria secondo quanto indicato in allegato 1
7. Sicurezza del percorso in riferimento alle differenti modalità di fruizione (a piedi, in bicicletta a cavallo): geometrie adeguate al transito, attraversamenti della rete viaria e dei corsi d'acqua.
8. Limitazione per il percorso a piedi di tratti stradali asfaltati ad una quota non superiore al 25% del totale del percorso con presenza di banchina transitabile.
9. Limitazione per le ippovie a brevi tratti asfaltati (minori di 200 metri)
10. Limitazioni di velocità sulle tratte asfaltate minore o uguale a 50 Km/h;
11. Descrizione del Cammino con riferimento ad ogni tappa da diffondere in modalità on line sul Sito istituzionale di promozione turistica della Regione
12. Individuazione di un Soggetto "Capofila" che svolga funzioni di organo di governo dell'intero Cammino anche per svolgere funzioni di monitoraggio e segnalazioni delle problematiche relative del percorso.

L'articolazione del Modello di Masterplan Cammini è descritta nell'allegato 1.

Il Masterplan costituisce la base per il prodotto turistico omogeneo tipico dei Cammini per la delibera di Giunta regionale prevista dal comma 3 dell'art.15 della l.r.86/2016 ("Gli standard minimi per la realizzazione del prodotto turistico omogeneo sono individuati dalla Giunta regionale, previo parere della commissione consiliare competente").

5- PROCEDURE DI AVVIO PER UN NUOVO CAMMINO

Nel caso di individuazione di un nuovo Cammino, la proposta deve essere suffragata da motivazioni storiche, culturali, paesaggistiche, religiose, si delineano i seguenti passaggi:

- a) Creazione di un "Cluster", un gruppo di Enti pubblici associazioni e privati, sostenitori del progetto e presentatori di un dossier contenenti le motivazioni e a tipologia del Cammino, nonché di una mappatura in scala 1:25.000 descrittiva dell'articolazione del percorso, dei punti tappa, delle competenze amministrative e dei tratti inseriti e da inserire nel Catasto RET.
- b) Atti Comunali che approvano il percorso di loro competenza in sintonia che quanto concordato nel Master plan, seguendo i criteri di cui ai punti 1,2,3 dell'allegato 1.
- c) Sottoscrizione della convenzione fra Comuni prevista dall'art.15 della l.r.86/2016 per l'attivazione di un Prodotto Turistico Omogeneo;
- d) attivazione dell'Osservatorio Turistico di Prodotto come previsto dall'art.8 della L.R.86/2016
- e) delibera della Giunta Regionale che certifica il percorso proposto dagli Enti pubblici Comuni e valuta, del caso, l'eventuale richiesta di inserimento del percorso nell'Atlante Digitale dei Cammini del MIBACT
- f) recepimento nel PRIIM e negli strumenti urbanistici comunali del Cammino individuato

6 - PROCEDURA DI APPROVAZIONE DI VARIANTI AL PERCORSO UFFICIALE

Varianti al percorso primario del Cammino, cioè percorsi alternativi che si dipartono e si ricongiungono o che confluiscono al percorso primario possono essere accettati dall'Ente Capofila.

L'Ente capofila potrà vagliare la proposta di variante al percorso ufficiale, presentata da parte degli Enti, valutando in concerto con la Regione i seguenti criteri :

1. Approvazione formale da parte dell'Ente territoriale competente
2. integrazione con la Rete dei Cammini
3. Funzionalità complessiva del percorso proposto
4. Miglioramento della sicurezza;
5. Accorciamento del percorso;
6. Miglioramento "filologico";
7. Miglioramento della godibilità (ad esempio allontanamento dal traffico, passaggio per zone di pregio paesaggistico o di interesse culturale);
8. Miglioramento dell'accoglienza (passaggio da ostelli, punti di ristoro, fontane, aree di sosta);
9. congruità con i Punti tappa del Cammini originario
10. integrazione della segnaletica, sia sul nuovo tratto di variante che di connessione con altri Cammini.



7 - RUOLO ED AZIONI DELLE ASSOCIAZIONI DI VOLONTARIATO LAICHE E RELIGIOSE

Sono molteplici gli attori interessati alla realizzazione, sistemazione e valorizzazione dei percorsi all'interno di uno stesso territorio. Tra di essi, in particolare, associazioni, organizzazioni e gruppi attivi in ambito sportivo (trekking, escursionismo, ciclismo, ciclo-turismo, mountain bike, sport equestre, turismo equestre, equitazione, ippovie, ecc.). Con essi, come con le altre tipologie di associazioni, organizzazioni e gruppi presenti sul territorio, attive nei settori afferenti l'itinerario sono da promuovere forme di collaborazione, di accordo e tutte le iniziative congiunte con Regioni ed Enti locali che portino alla definizione dei percorsi ed alla loro promozione. L'attività delle associazioni contribuisce a mantenere vivo l'itinerario, la manutenzione ed il monitoraggio, offrendo un importante contributo all'assistenza al pellegrino e al viaggiatore.

5.1 Associazioni laiche

L'associazionismo svolge una funzione importante sugli itinerari e sui cammini e la presenza di una Associazione che si faccia carico del cammino rappresenta una maggiore garanzia che il tracciato sia correttamente gestito, mantenuto ed animato. L'Associazione deve essere aperta alle componenti del volontariato locale permettendone la loro partecipazione all'associazione. Gli enti locali non devono far parte dell'Associazione, ma possono agevolare le attività attraverso un costante dialogo sociale ed un riconoscimento formale del ruolo, ma nel contempo gli enti locali sono tenuti ad esercitare un ruolo di controllo sulla effettiva funzione dell'Associazione rispetto al cammino.

5.2 Associazioni religiose

Le associazioni religiose, là dove esistenti, possono rappresentare una risorsa per i cammini e gli itinerari che abbiano anche una vocazione o tradizione religiosa. Nel caso dell'Associazionismo religioso è necessario che questo sia riconosciuto dalle autorità ecclesiastiche.

Il ruolo dell'associazionismo religioso permette una tutela dei significati più profondi del cammino e permette di far comprendere ai viandanti il significato delle ricorrenze e delle tradizioni che lungo il tracciato posso trovare una loro manifestazione favorendone una partecipazione più consapevole e rispettosa del senso religioso che rappresentano per la comunità.

8 - STATO DELL'ARTE DELLE ATTIVITÀ

Ad oggi la Via Francigena costituisce il modello su cui è impostare il Master Plan per la costruzione di un Cammino.

Come precedentemente accennato la Regione Toscana ha investito dal 2009 per la sua attuazione (contenuta nel PRS 2011-2015 e PRS 2016 - 2020) risorse finanziarie e il lavoro di una struttura finalizzata alla *governance*, all'analisi, alla programmazione degli interventi.

Questa esperienza ha prodotto la conoscenza diretta delle varie fasi di realizzazione di un Cammino, tradotta in quanto contenuto nell'allegato 1 "Modello di Master plan Cammini".

La Via Francigena, Cammino d'Europa, in Toscana unisce 39 comuni, divisi in 4 raggruppamenti, (Delibera Giunta Regionale n.219 del 6 marzo 2018) ognuno con un Capofila, mirato alla gestione di tutte le problematiche relative alla Via.

Attualmente si compone di:

a) Percorso escursionistico, la Via del Pellegrino, percorribile a piedi dal Passo della Cisa al Confine laziale per una lunghezza di circa 400 chilometri ed articolato in 15 tappe.

Inaugurato nel 2014 è stato percorso da un numero sempre crescente di pellegrini – camminatori, sono state realizzati interventi di segnaletica, di sicurezza, infrastrutturali, di recupero del patrimonio architettonico. Sono stati finanziati ostelli, centri informativi e quanto necessario per l'implementazione della logistica e dei servizi finalizzato al miglioramento del Prodotto turistico.

Tutto quanto riguarda la Via Francigena è oggi disponibile sul portale <http://www.regione.toscana.it/via-francigena>

b) Percorso ciclo turistico. Il tracciato segue in aderenza il percorso escursionistico, con gli stessi punti tappa, si articola nelle due direzioni, da nord a sud e viceversa.

Il tracciato e le caratteristiche del percorso sono studiate in base ai parametri individuati dal progetto Eurovelo (ripreso in Italia dalla Federazione Italiana Amici della Bicicletta Fiab con il progetto Bicalia) che individua nell'ambito dei 14 grandi itinerari europei, l'itinerario n.5 – via Romea Francigena da Londra a Roma e Brindisi, per una lunghezza complessiva di 3.900 km. L'itinerario Bicalia 3, che



riprende sostanzialmente l'itinerario europeo n.5, coincide per molti tratti con il percorso della via Francigena dal Passo della Cisa ad Acquapendente per una lunghezza di circa 400 km, nel tratto toscano.

La ciclabile " Francigena" aderente al percorso del Pellegrino non ha le caratteristiche tecniche e geometriche di una vera pista ciclabile, si tratta di un "possibile percorso cicloturistico consigliato", individuato assemblando tratti di piste ciclabili esistenti con vari tratti di viabilità ritenuta ciclabile, utilizzando perlopiù strade secondarie, a basso volume di traffico veicolare, con caratteristiche diverse: dalla strada extraurbana, alla pista in terra battuta (strada bianca), dalle carrareccie agricole al sentiero nei boschi. Pertanto non si hanno caratteristiche omogenee per il sottofondo, ne' per la delimitazione dello spazio " ciclabile".

Sul percorso della ciclabile Francigena è attualmente in via di realizzazione la segnaletica direzionale di tipo turistico nei due sensi, oltre ad alcuni interventi mirati alla sicurezza del ciclista (Decreti Dirigenziali n. 12856 del 20/6/2017 e n. 15109 del 10.10.2017).

c) Ippovia. Il tracciato per cavalli segue per quanto possibile quello escursionistico, e nel caso questo non sia possibile diverge, anche sostanzialmente, da quello. Le tappe sono di lunghezza non superiori a 15-20 chilometri e la pendenza non è superiore al 45%. La sua segnatura è incorso di realizzazione da parte dell'Università di Firenze.

9 - ATTIVITÀ PROGRAMMATE

Riguardo ai Cammini l'obiettivo è quello di individuare la costituzione di una rete integrata di cammini di valore culturale storico e paesistico che si affianchino alla Via Francigena e siano in grado di rappresentare un offerta di turismo sostenibile nel contesto del territorio toscano.

Le priorità strutturali sono:

- a) Cammini internazionali o interregionali
- b) Cammini regionali di valenza strategica per la nostra Regione.

Per ciascun percorso è necessario giungere alla sottoscrizione della convenzione dell'art.15 l.r.86/2016 e alla costituzione del prodotto turistico omogeneo. Al termine di questo lavoro la Giunta regionale provvederà ad organizzare il sistema dei Cammini al fine di migliorarne la loro promozione regionale, interregionale e nazionale.

Il sistema dell'associazionismo volontario laico e religioso, dovrà ricercare una propria rappresentanza unitaria sul tema dei Cammini ed a questo riguardo la Giunta regionale provvederà ad adottare gli atti necessari ad agevolare tale percorso.

L'Ente regionale potrà articolare un tavolo tecnico che collabori tra i diversi uffici che hanno competenze specifiche per lo sviluppo delle politiche regionali sul tema dei Cammini.

Al fine di migliorare la collaborazione con le Regioni limitrofe la Giunta prevede di adottare un atto di collaborazione con tali Regioni.

I Cammini e relativi percorsi, sui quali occorre principalmente migliorare la definizione, sono (oltre la Via Francigena):

- a) Via Romea Germanica (già nell'Atlante del MIBACT) internazionale
- b) Via Romea Strata (già nell'Atlante del MIBACT) internazionale
- c) Cammino di Francesco (già nell'Atlante del MIBACT) interregionale
- d) Via degli Dei (già nell'Atlante del MIBACT) interregionale
- e) Via Lauretana – interregionale (già nell'Atlante del MIBACT non è compreso il tratto toscano)

Altri Cammini necessitano della sottoscrizione di protocolli gestionali con le altre regioni al fine di disporre di un percorso omogeneo e proporzionalmente uniforme.

- f) Via del Volto Santo – regionale
- g) i sei Itinerari Etruschi previsti dalla DGR 1175/2011– regionale

Altri Cammini saranno valutati con successiva delibera di Giunta.



10 - QUADRO NORMATIVO

- *Rete escursionistica della Toscana e disciplina delle attività escursionistiche*. Legge Regionale 20 marzo 1998 , n. 17 .
- *Regolamento di attuazione della legge regionale 20 marzo 1998, n. 17 (Rete escursionistica della Toscana e disciplina delle attività escursionistiche)*. DPRG 14 dicembre 2006, n. 61/R
- *Approvazione caratteristiche tecniche e prototipi di segnaletica*. Decreto n. 123 del 23.1.2013
- *Procedure operative per la realizzazione della RET e inserimento nel Catasto RET*. Decreto 6122 del 23.1.2013.
- *Istituzione dell'Anno dei Cammini (2016) e dell'Atlante Digitale dei Cammini d'Italia* . Direttiva del MiBaCT n. 567 del 16/12/2015
- *Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*. Decreto Ministeriale n. 557 del 30/11/1999.
- *Sistema nazionale delle ciclovie turistiche* . Legge 28 dicembre 2015, n. 208
- *Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica* . Legge Regionale 6 giugno 2012, n. 27
- *Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti prot. 375 del 20/07/2017*
- *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*. Legge 11 gennaio 2018, n. 2.
Finanziamento segnaletica ciclabile via Francigena . Decreti dirigenziali n. 12856 del 20.5.2017 e n. 15109 del 10.10.2017
- *Nuovo Codice della Strada*. Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modifiche.
- *Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada* . D.P.R. del 16/12/1992 n° 495.
- *Volontariato Codice del Terzo settore* . Decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117
- *Testo unico sul sistema turistico regionale* . L.R. n. 86 del 20.12.2016.



Regione Toscana

ALLEGATO 1

MODELLO MASTER PLAN CAMMINI IN TOSCANA



Il presente documento delinea uno schema di Master plan per la realizzazione di un Cammino, precisando in particolare le caratteristiche progettuali del percorso su cui il Cammino si articola.

CRITERI GENERALI PER L'ATTUAZIONE DI UN CAMMINO

A) Accordi

Dovranno essere sottoscritti appositi accordi o un accordo di programma tra i soggetti coinvolti per allineare nei tempi e nelle modalità le azioni progettuali, per coordinarle fra loro anche con la nomina di un Capofila.

Singole azioni progettuali sono attuabili purché coerenti con la visione strategica complessiva del Master plan del Cammino e secondo crono-programmi concordati fra le parti sottoscrittrici.

Il Master plan a tal fine deve indicare i tempi per la sua attuazione, le risorse necessarie per sviluppare le singole azioni progettuali e i soggetti che devono farsi carico delle fasi autorizzative e realizzative degli interventi.

B) Rapporto tra Master plan e strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica

Il Master plan deve recepire e rispettare lo stato attuale della pianificazione territoriale e urbanistica, definendo il tempo e le azioni necessarie a sviluppare il Cammino, e rappresenta una proposta di aggiornamento della programmazione strategica in attuazione del Prodotto turistico omogeneo (programma di sviluppo territoriale).

C) Fasi di sviluppo.

La formazione del Master plan si articola in tre parti: la fase analitico-interpretativa, la fase progettuale e la fase di gestione.

C.1 La prima fa riferimento a un ambito individuato in via preliminare, consiste in un dossier contenenti le motivazioni e la tipologia del Cammino, nonché di una mappatura in scala 1:25.000 descrittiva dell'articolazione del percorso dei punti tappa, delle competenze amministrative. Evidenzia le emergenze storiche, culturali e paesistiche e le potenzialità del territorio, le attività economiche presenti, il contesto sociale e le caratteristiche storico-culturali e ambientali. Elemento essenziale è la condivisione di un'unica proposta di percorso che assume il significato di progetto di fattibilità.

C.2 Nella seconda fase vengono definite le strategie, i progetti e le azioni volte alla valorizzazione Cammino, del patrimonio culturale ed ambientale connesso, nonché gli interventi necessari, progettati a livello esecutivo, sul percorso del Cammino.

C.3 La terza fase consiste nella messa in opera e gestione delle azioni volte alla realizzazione del Cammino, e presuppone l'adozione di una tempistica e metodologie gestionali comuni atte a definire l'assetto desiderato secondo indirizzi partecipati e condivisi.

D) Attuazione.

Ogni azione contiene e specifica gli elementi che la identificano. Il capofila ha la responsabilità dell'attuazione dell'azione, i partners associati devono essere individuati, l'entità e le fonti finanziarie definite, i tempi di realizzazione devono essere precisati. Essendo una procedura volontaria è necessario avviare forme di partenariato tra gli organismi istituzionali, gli attori privati, le associazioni e le comunità locali che si impegnano, ciascuno per le proprie competenze a rispettare e attuare il programma di azione. Il monitoraggio continuo delle fasi di attuazione consente di intervenire, in modo tempestivo ed efficace, introducendo le modifiche che si possono rendere necessarie nel corso di un processo complesso al fine di assicurare la coerenza dei risultati con gli obiettivi prefissi.



CARATTERISTICHE PROGETTUALI DELLE FASI DI SVILUPPO DEL MASTERPLAN

Sono le caratteristiche a cui si devono riferire gli elementi necessari del progetto relativo al percorso su cui si colloca il Cammino.

1- DEFINIZIONE DEL PERCORSO E DEI PUNTI TAPPA

Occorre innanzitutto determinare i criteri generali per la scelta dei percorsi, per la loro messa in sicurezza e verifica periodica, per la mappatura e rilevazione.

Il rilievo cartografico di itinerari storici comporta, in una prima fase, la valutazione delle fonti storiografiche e bibliografiche disponibili per un approccio filologico della individuazione di un percorso. Tale esame consente la definizione di un tracciato (sono possibili tre tipologie: a piedi, in bicicletta, a cavallo) e la verifica di percorsi già tracciati e praticabili allo scopo di evidenziarne le possibili migliorie o di indicarne eventuali varianti.

Maggiori informazioni sono fornite al paragrafo “Metodologia di rilevamento percorsi”

1.1 CRITERI GENERALI E PARAMETRI PER DEFINIRE IL CAMMINO A PIEDI, IN BICICLETTA, A CAVALLO

1.1.1. Cammino a piedi

a) Criteri generali e parametri per definire il percorso

Nella definizione del percorso bisogna privilegiare Itinerari lontani dalla grande viabilità: strade bianche, sterrate, strade a scarso traffico veicolare, strade chiuse al traffico e, soprattutto, strade campestri e sentieri. Qualora si sia costretti a percorrere tratti asfaltati dove non è possibile garantire un buon livello di sicurezza, è indispensabile procedere alla posa di segnaletica stradale che limiti la velocità del traffico veicolare. Sui tratti del percorso di proprietà privata (solo a titolo esemplificativo: vicinali uso privato, poderali) occorre preliminarmente garantire l'assenso del proprietario)

Il tracciato deve permettere a pellegrini/turisti/viaggiatori di percorrere nelle migliori condizioni di sicurezza e con continuità l'intero percorso individuato e fare in modo che il percorso a piedi (ed eventualmente in bici o a cavallo) sia occasione di contatto con il territorio, di conoscenza delle sue eccellenze e delle sue peculiarità in ambito naturalistico, storico-artistico, eno-gastronomico.

La messa in sicurezza del percorso escursionistico identificato comporta innanzitutto la separazione del percorso escursionistico da quello carrabile e la protezione del camminatore dal pericolo di caduta. Di conseguenza, laddove il percorso escursionistico segue la strada carrabile, e non vi è presenza di banchina stradale percorribile a piedi ed adeguata in geometrie, sarà necessario creare nuovi sentieri lungo le strade principali o marciapiedi, staccate di protezione e infrastrutture per la sicurezza del camminatore ed anche attraversamenti della rete viaria in sicurezza in condizioni di buona e scarsa visibilità e in tutte le condizioni climatiche (ad esempio: catarifrangenti, griglie per lo scolo delle acque piovane). La larghezza del percorso escursionistico deve garantire la sicurezza del passaggio, almeno per una sezione di cm 120. Il percorso deve essere fruibile in modo continuativo e a tal fine, laddove necessario, saranno realizzati ponti e passerelle a norma di legge.

Al momento della definizione del tracciato occorre tenere conto e segnalare: dislivello, altimetrie, lunghezza, presenza di guadi. In base alle caratteristiche, per ogni tratta, deve essere identificato e segnalato il livello di difficoltà (molto facile, facile, difficile, molto difficile/impegnativo).

b) Definizione tappe

Sulla base del documento di riferimento del percorso, le tappe sono quelle indicate dal progetto iniziale presentate dal Comune o dal soggetto capofila. Esse sono al massimo di km 25 ciascuna. Eventuali tracciati superiori devono essere



motivati da elementi di criticità non superabili. Esse verranno organizzate in modo da permettere di percorrere ogni tappa interamente oppure in parte (10-15 km), lasciando tempo per visite in località site sul percorso o nelle sue prossimità; il tracciato sarà descritto in modo che i fruitori possano facilmente individuare luoghi di ristoro ed accoglienza lungo l'itinerario e presso ogni tappa, così come luoghi dove poter bere e riposare.

C) Verifiche periodiche e manutenzione del percorso

I percorsi devono essere **regolarmente** mantenuti in condizioni di percorribilità. A tale fine occorre prevedere verifiche periodiche per garantire la sicurezza dei fruitori dell'itinerario. La manutenzione del percorso e della segnaletica potrà essere svolta in collaborazione fra Regione, enti locali e associazioni no profit e di volontariato impegnate nel settore.

1.1.2. Percorso ciclistico

a) Criteri generali e parametri per definire il percorso

Il percorso ciclistico deve essere quello più vicino al percorso escursionistico compatibilmente con i parametri di maggior sicurezza in relazione al traffico viario e deve, inoltre, tenere conto di tracciati particolarmente interessanti ed escludere o cercare varianti per quelli poco interessanti o monotoni. Ogni ciclista potrà poi personalizzare il tragitto attraverso aggregazione o frazionamento del percorso fissato.

L'obiettivo è di permettere a coloro che scelgono il percorso in bicicletta di poter viaggiare in sicurezza, attraverso itinerari segnalati e garantendo nei punti tappa servizi di assistenza e accoglienza.

Il percorso ciclistico dovrà essere realizzato secondo le *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*. Legge 11 gennaio 2018, n. 2.

Deve inoltre essere valutato, indipendentemente dal carico veicolare orario, il possibile differenziale di velocità, limitandolo in modo drastico qualora necessario. In aree urbane e su strade con alto traffico veicolare, il limite di velocità di 30km/h è normalmente una corretta soluzione.

Il percorso ciclistico deve essere adatto a bici intermedie delineando un itinerario turistico ciclabile; le mountain-bike potranno usufruire del tracciato escursionistico. In base alle caratteristiche del tracciato, per ogni tratta deve essere identificato e segnalato il livello di difficoltà (molto facile -accessibile anche a biciclette per bambini-, facile -accessibile a biciclette da città-, difficile -accessibile con biciclette con cambio e multipla ed un'adeguata preparazione fisica-, molto difficile -accessibile a biciclette professionali ed a ciclisti esperti ovvero mountain-bike). Inoltre occorre segnalare ai ciclisti: dislivello; pendenza e inclinazione del versante; lunghezza e larghezza; presenza di guadi. Nei punti tappa è necessario segnalare l'ubicazione dei servizi di assistenza, riparazione e rivendita accessori.

Nella definizione e scelta del percorso si terrà conto anche di altri itinerari ciclo turistici presenti sul territorio e dei punti di intersezione tra il percorso escursionistico e le sue varianti.

Il percorso ciclistico costituisce un asse portante, un corridoio su cui nel tempo operare interventi mirati ad un miglioramento della ciclabilità in particolare con interventi di separazione delle percorrenze ciclabili da quelle veicolari.

b) Definizione tappe

Le tappe dovrebbero avere una segnaletica idonea per indirizzare i ciclisti, conforme alle vigenti disposizioni legislative nazionali del Codice della strada (Regolamento). Devono essere individuati sul tracciato ciclabile negozi di accessori per bici, servizi di assistenza tecnica e di riparazione almeno in ogni punto tappa.

c) Verifiche periodiche e manutenzione del percorso

I percorsi devono essere mantenuti in condizioni di percorribilità. A tale fine occorre prevedere verifiche periodiche per garantire la sicurezza dei fruitori dell'itinerario. Le amministrazioni competenti, conformemente anche alle disposizioni legislative regionali ove presenti, dovranno incentivare la programmazione concertata della manutenzione del percorso e della segnaletica.

1.1.3 Percorso a cavallo

a) Criteri generali e parametri per definire il percorso

Il percorso equestre deve essere il più possibile vicino a quello ufficiale limitando il passaggio nei tratti asfaltati ad



attraversamenti di collegamento. A questo proposito, soprattutto in relazione alla particolare tipologia di utenza, in qualche caso il tracciato dovrà necessariamente discostarsi dalle zone maggiormente antropizzate, determinando scostamenti talvolta molto consistenti. La larghezza del percorso deve essere minimo 0,8 mt con pendenze non superiori al 45%

Nella scelta delle strade per il percorso occorre preferire strade non trafficate. In vicinanza dei punti tappa, così come in situazioni di percorrenza intermedia, deve essere verificata la possibilità di accoglienza dei cavalli in strutture apposite (poste/box o paddock) ed offrire punti di sosta e ristoro per cavalli e cavalieri. E' indispensabile provvedere alla segnalazione della presenza di punti di approvvigionamento d'acqua lungo il tracciato, nonché alla realizzazione dei medesimi, laddove inesistenti, tra un punto tappa e l'altro.

Il tracciato è identificato con segnatura ufficiale bianco-rossa con apposizione del logo ufficiale delle "Ippovia Toscane" sulla cartellonistica verticale e della testa di cavallo su quella orizzontale in modo che coloro che vogliono vivere il percorso a cavallo abbiano la possibilità di scegliere itinerari che permettano di godere delle bellezze paesaggistiche, storiche, artistiche, culturali ed enogastronomiche del territorio percorrendo in piena sicurezza il tracciato e potendo usufruire dei servizi necessari di ristoro e sosta sia per i cavalli che per i cavalieri.

Si devono individuare le strutture ricettive nelle tipologie previste dalla legge regionale 86/2016 che abbiano il servizio cavalli e cavalieri per un minimo di 6 box o poste per i cavalli e di relativi 6 posti letto per i cavalieri e siano sul percorso in una fascia di 5 km per lato.

Il percorso deve essere raggiungibile da parte dei mezzi di soccorso motorizzati attraverso connessioni con strade pubbliche ogni 5/6 chilometri di tracciato e solo eccezionalmente con distanze superiori ma non superando mai i 10 chilometri di distanza dalla viabilità pubblica carrabile.

Nella definizione del tracciato sono da privilegiare strade e piste forestali che garantiscano il miglior compromesso tra l'avere una buona e "naturale" viabilità per tutte le modalità di escursione che per la loro funzione, rimangono per tutto l'anno libere da frasche e arbusti, garantendo così una fruizione continua e riducendo gli interventi per le periodiche manutenzioni.

Prevedere la segnalazione di abbeveraggio lungo il percorso indicando l'eventuale distanza dal tracciato.

Inoltre, occorre segnalare lungo gli itinerari i siti turisticamente interessanti rappresentativi delle caratteristiche ambientali, della storia e della cultura locale, evitando di individuare percorsi eccessivamente tortuosi in luogo di itinerari naturalmente lineari.

Garantire punti sosta temporanei, preferibilmente ombrosi e provvisti di abbeveratoio, ove legare i cavalli al di fuori dei centri turisticamente interessanti così da agevolare la visita a piedi.

Occorre tenere conto e segnalare ai cavalieri dislivello; pendenza e inclinazione del versante; lunghezza e larghezza del percorso; presenza di guadi.

Per ogni percorso, oltre ai canonici numeri utili dei vari servizi, dovranno essere indicati il numero dei maniscalchi, veterinari e organi di pronto soccorso della zona.

Sono in ogni caso da evitare: tratti asfaltati molto lunghi, tratti asfaltati brevi ma con alto traffico motorizzato dislivelli troppo impegnativi (anche in relazione al fondo di calpestio), acquitrini e terreni paludosi, tratti con attraversamento pascoli bradi, guadi non segnalati con acqua corrente di altezza superiore ai 70 cm, ponti e passerelle non omologati per il passaggio a cavallo.

Classificazione difficoltà dei percorsi

T (Turistico)

Percorsi di facile percorrenza, senza grandi dislivelli, adatti a cavalieri con poca esperienza e preparazione, in grado di stare in sella per 3-4 ore

E (Escursionistico)

Percorsi senza particolari difficoltà tecniche, adatti a cavalieri con esperienza e preparazione media, in grado di stare in sella per 4-6 ore

EE (Escursionistico Esperti)

Percorsi impegnativi, con forti dislivelli e passaggi che richiedono cavalieri con una buona esperienza in grado di stare in sella anche per 6-7 ore



b) Definizione tappe

In base alle caratteristiche del tracciato deve essere identificato e segnalato per ogni tappa il livello di difficoltà (Turistico, Escursionistico, Escursionistico Esperto).

Le tappe devono essere preferibilmente di max 25/30 km (qualora superiori rientrano nella classificazione EE) e tuttavia sono da privilegiare tappe brevi anche 15/20 km.

Nelle vicinanze dei punti tappa è necessario che vi sia possibilità di alloggio per il cavallo così come una rete di assistenza con maniscalco e studio veterinario dotato di ambulanza per cavalli.

Promuovere presso i punti tappa, in accordo con i gestori, l'individuazione di 1 o più anelli con percorrenza di durata di 3-4 ore circa che formino alternative "a margherita" centrate sul punto tappa in modo da favorire lo sviluppo di un punto di noleggio cavalli, realizzare un'offerta localizzata ed allungare i tempi di permanenza in una delle strutture della tappa.

c) Verifiche periodiche e manutenzione del percorso

I percorsi devono essere mantenuti nelle condizioni di percorribilità. A tale fine occorre prevedere verifiche periodiche per garantire la sicurezza dei fruitori dell'itinerario. Le amministrazioni competenti, conformemente anche alle disposizioni legislative regionali ove presenti, dovranno incentivare la programmazione concertata della manutenzione del percorso e della segnaletica con enti locali e associazioni no profit e di volontariato impegnate nel settore.

2. VERIFICA PROPRIETÀ PUBBLICHE E PROPRIETÀ PRIVATE

Durante la fase di tracciatura dei cammini bisogna fare particolare attenzione affinché l'attraversamento di proprietà private sia effettuato solo in caso non vi siano alternative o per evitare il passaggio lungo la strada carrabile. In tali casi è necessario prevedere l'apposizione di idonee servitù di passo oppure si può procedere ad un accordo con la proprietà per la posa di cartelli e per i diritti di passaggio.

3. PICCOLE INFRASTRUTTURE DI SERVIZIO LUNGO IL TRACCIATO, VOLTE AL MIGLIORAMENTO DELLA FRUIBILITÀ DEL PERCORSO

E' consigliato non lasciare tratti lunghi del percorso senza i servizi necessari al camminatore per una esperienza di cammino scorrevole. Si elencano qui di seguito le piccole infrastrutture di servizio lungo il tracciato:

- Aree di sosta: più lungo sarà il percorso, più aree di sosta dovranno essere presenti. In funzione del tipo di area di sosta dovranno essere presenti vari elementi come sedute, cestini per rifiuti, tettoie o alberature per riparo, fontanelle di acqua potabile, servizi igienici, segnaletica per informazione, tavoli, piano di cottura per barbecue. In particolare, si sottolinea la necessità di fornire:
 - Strutture per il riparo da agenti atmosferici
 - Panchine: il numero delle sedute deve essere proporzionale alla frequenza dei visitatori stimata.
 - Cestini per rifiuti: la tipologia di cestino dovrà essere funzionale non solo all'utilizzo ma anche alle operazioni connesse all'asporto dei rifiuti.
 - Servizi igienici: i servizi igienici dovranno essere sempre presenti nei punti tappa ed in prossimità dei parcheggi.
 - Punti di approvvigionamento di acqua potabile: fontanelle, bar, rifugi escursionistici, strutture di accoglienza a donativo
 - Punti informativi e di accoglienza: dotati di numeri utili e di emergenza, informazioni territoriali relative al cammino e all'accoglienza lungo il percorso.

4. PROGRAMMARE LA MANUTENZIONE DEL PERCORSO:

Se è vero che la sicurezza del camminatore, del ciclista e del cavaliere lungo gli itinerari escursionistici e, quindi, l'infrastrutturazione del percorso, è elemento fondamentale per la strutturazione del prodotto turistico-culturale dell'itinerario, è altrettanto vero che una pianificazione territoriale di lungo termine e sostenibile, dovrebbe prevedere la programmazione della manutenzione del tracciato e della relativa segnaletica, per evitare che l'incuria crei disagi ai



fruttori del percorso e renda gli investimenti effettuati per la sua messa in sicurezza infruttuosi. Una programmazione della manutenzione può essere motivo di cooperazione pubblico-privata e di incentivazione alla cooperazione tra comuni, spesso di piccole dimensioni, contribuendo, al contempo, alla crescita sociale ed economica del territorio, attraverso la valorizzazione delle località e la promozione di una circolazione sostenibile nel tempo libero.

4.1- Le opere di manutenzione ordinaria da eseguire annualmente sul percorso del Cammino hanno lo scopo di mantenerne nel tempo il livello di disponibilità; sono diverse in dipendenza dei tratti attraversati.

Occorre procedere ad una classificazione del tracciato in base alla percorrenza del pellegrino, al sottofondo calpestabile ed all'intorno circostante.

Poiché il Cammino nasce prioritariamente come un percorso escursionistico da compiere a piedi, la classificazione si riferisce a questa caratteristica; ulteriori "versioni" del Cammino, ciclabile ed ippovia, avranno problematiche manutentive specifiche; ad esempio un tratto di pista ciclabile incluso nel cammino, sarà oggetto di una manutenzione di tipo "stradale" comprensiva di rifacimento del manto, degli elementi strutturali, etc.

In questo schema di Masterplan, relativamente al percorso escursionistico, si identificano 4 categorie di percorrenza e le loro relative necessità di manutenzione ordinaria, da compiere a seconda dell'operazione in 1 o più volte l'anno.

4.1.1 - TRATTI "STRADALI"

In tale categoria il camminamento del pellegrino avviene in aderenza o su una sede stradale pavimentata con fondo in asfalto o lastricato, in prossimità della carreggiata stradale, sulla banchina o su pertinenze stradali in genere.

In tale ambito la manutenzione ordinaria compete agli Enti proprietari (Art.14 Codice della Strada - Poteri e compiti degli enti proprietari delle strade) e consiste principalmente, per il Pellegrino, nella ripulitura (sfalcio erba) della banchina stradale.

Caratteristiche predominanti di tale tipologia sono:

- la possibilità di accesso con mezzi motorizzati per l'esecuzione di interventi manutentivi e l'asporto del materiale.
- la necessità di minore monitoraggio in quanto una parte dei tratti individuati risultano già di competenza provinciale/comunale (Enti proprietari), mentre per i restanti si rende comunque necessario un periodico controllo.

Operazioni per manutenzione ordinaria:

- sfalcio erba (lato strada ove esiste il passaggio)
- potatura arbusti (lato strada ove esiste il passaggio)
- consolidamento fondo calpestabile
- manutenzione staccionate
- Sostituzione segnaletica deteriorata

Note:

- a- laddove il camminamento avviene fuori dalla sede stradale, oltre la banchina, la categoria diventa "sentiero" vedi punto successivo.
- b- il camminamento a bordo strada deve essere prioritariamente separato dalla carreggiata con l'ausilio di staccionate, limitatori, etc.
- c- laddove su strade carrabili a basso regime di traffico persistono situazioni di camminamento sulla carreggiata per assenza o non idoneità della banchina, queste devono essere segnalate (vedi cartelli di pericolo CdS e diminuzione del limite di velocità) .
- d- benchè la manutenzione ordinaria stradale sia effettuata dagli Enti proprietari, è probabile che le operazioni di sfalcatura delle banchine non coincidono (in qualità e quantità) a quanto necessario per il camminamento del pellegrino. Occorre coinvolgere nel processo di formazione di un Cammino i singoli Enti proprietari (ed eventualmente privati) dei segmenti stradali su cui si articola il percorso, sottoscrivendo con essi un accordo per la manutenzione ordinaria sia qualitativo che durevole nel tempo.

4.1.2 - TRATTI SU STRADE SECONDARIE NON ASFALTATE.

In questa categoria di percorrenza il Pellegrino cammina sulla sede stradale, la cui pavimentazione è costituita da pietrisco e materiale collante compresso (macadam); tali strade bianche con sezione >2 m. sono accessibili con veicoli a motore, risultando semplificati gli interventi manutentivi.

Caratteristiche predominanti di tale tipologia sono:

- La tenuta del fondo calpestabile, che garantisce minore stagionalità di utenza e la larghezza della carreggiata (> 2 m.) che permette l'impiego di mezzi motorizzati per l'esecuzione di interventi manutentivi.



- La necessità di minore monitoraggio in quanto una parte dei tratti individuati risultano già di competenza comunale/provinciale (pertanto già oggetto di supervisione), mentre per i restanti si rende comunque necessario un periodico controllo.

Operazioni per manutenzione ordinaria:

- sfalcio erba (ambo lati strada)
- potatura arbusti (ambo lati strada)
- consolidamento fondo stradale (limitatamente al passaggio del Pellegrino)
- Sostituzione segnaletica deteriorata

Note:

- anche in questo ambito deve essere valutata la proprietà della sede stradale e le rispettive competenze manutentive

4.1.3 – TRATTI SU STRADE STERRATE.

Sono i tratti di viabilità minore, non pavimentate con fondo naturale, come i percorsi campestri realizzati dai mezzi agricoli per la conduzione dei fondi o strade bianche un tempo pubbliche ma oggi non più fruite dal normale transito veicolare.

Il camminamento avviene sulla sede stradale, priva di pavimentazione e quindi soggetta a perdere consistenza, sia per il transito dei mezzi agricoli sia per pioggia e formazione di fango.

Sono per lo più presenti in zone fuori città (strade di campagna) all'interno di campi coltivati, zone boscate o deserte.

Caratteristiche principali sono:

- la non tenuta del fondo calpestabile, che genera maggiore stagionalità di utenza
- la larghezza della carreggiata (> 2 m.) che permette l'impiego di mezzi motorizzati per l'esecuzione di interventi manutentivi per la sfalcatura dei bordi stradali.
- l'ambito vegetazionale contermina (strada nel bosco/ carrareccia agricola)
- la necessità di monitoraggio in quanto non sono destinati alla pubblica circolazione veicolare

Operazioni per manutenzione ordinaria:

- sfalcio erba (ambo lati strada)
- potatura arbusti (ambo lati strada)
- consolidamento fondo stradale (limitatamente al passaggio del Pellegrino), regimazione delle acque

4.1.4 - SENTIERI

Così come definito dal Codice della strada_ (Art.3, c1 n.48) *Definizioni stradali e di traffico: "Sentiero (o mulattiera o tratturo): strada a fondo naturale formata per effetto del passaggio di pedoni e di animali"*.

Il passaggio del pellegrino avviene su un fondo naturale (fanno eccezione i sentieri lastricati), tracciato dal passaggio di uomini e animali, tra terreni agricoli, boschi, margini fluviali.

I sentieri hanno larghezze di dimensione ridotta (< di metri 2) e non sono accessibili ai mezzi motorizzati meccanici per l'esecuzione degli interventi di manutenzione

Caratteristiche principali sono:

- La difficile accessibilità dei mezzi motorizzati per l'esecuzione di interventi manutentivi (larghezza < 2 m.).
- Ambito vegetazionale contermina (vegetazione bassa/alta) bosco/ carrareccia agricola
- Le caratteristiche della vegetazione circostante, che possono mutare velocemente (ambiti boscati o di ripa fluviale)
- Le caratteristiche di fondo che lo rendono particolarmente accidentato e suscettibile ai fenomeni erosivi superficiali; la scarsa tenuta del fondo calpestabile genera maggiore stagionalità di utenza
- la necessità di monitoraggio in quanto non sono destinati alla pubblica circolazione veicolare

Operazioni per manutenzione ordinaria:

- sfalcio erba (ambo lati sentiero)
- potatura arbusti (ambo lati sentiero)
- consolidamento fondo dedicato al passaggio del Pellegrino, regimazione delle acque
- la ripulitura dei sentieri dalla vegetazione invadente
- la riverniciatura dei segnavia facenti parte della segnaletica orizzontale.
- Sostituzione segnaletica deteriorata



4.2. Manutenzione percorso Ciclabile

Qualora il percorso ciclabile sia tracciato sul percorso escursionistico le operazioni di manutenzione ordinaria non differiscono dalla manutenzione ordinaria del percorso escursionistico e consistono in una serie di interventi di riparazione, rinnovamento e sostituzione per mantenere in efficienza la percorrenza ciclabile del percorso.

1. ispezione della tracciato con cadenza annuale e dopo eventi meteo importanti che possano aver arrecato danni al piano di scorrimento.
2. manutenzione del verde, che impedisce il transito e che metta a rischio il deterioramento del manto della pista
3. pulizia del piano ciclabile
4. riparazione dei cordoli o altre protezioni
5. riparazioni di buche, avvallamenti
6. ripristino e aggiornamento della segnaletica verticale
7. rifacimento della segnaletica orizzontale

4.3. Manutenzione Ippovie

I lavori di manutenzione ordinaria sui percorsi ippovia riguardano le due tipologie di intervento diverse: la ripulitura orizzontalmente e verticalmente della vegetazione e gli interventi sulla segnaletica orizzontale e verticale.

La manutenzione della segnaletica verticale dipende dal tipo di materiale utilizzato, si consiglia l'uso del forex con pellicola adesiva incollata in quanto il forex dura molti anni, mentre la pellicola adesiva in media 3-5 anni e poi la si cambia con estrema facilità.

Come negli altri casi è rilevante la tipologia della tratta ed la tipologia di fondo prevalente

Tipologia della tratta

01 - carrozzabile: strada che può essere agevolmente percorsa dalle automobili;

02 - mulattiera: strada rurale simile al sentiero ma atta anche alla circolazione di animali da soma. Prima dello sviluppo della rete stradale rappresentava la via di collegamento tra paesi e tra i vari appezzamenti terrieri della campagna da percorrere a cavallo e atta anche al transito del bestiame (il termine "mulattiera"; deriva proprio da mulo). La mulattiera è fondamentalmente un percorso in terra battuta, sterrato o in roccia levigata con larghezza minima di 1,2m pendenza prevalentemente inferiore al 25% (almeno sull'80% del tracciato) a volte fiancheggiato o protetto da muretti di cinta realizzati a secco con pietre e sassi trovati sul luogo, o direttamente scavato nella roccia. Il suo percorso può non essere agevole da percorrere a piedi o con bicicletta date le pendenze e le asperità presenti;

03 - sentiero: strada stretta e sommariamente tracciata in zone campestri o montuose. Si tratta di tracciati a prevalenza uso pedonale con larghezza inferiore a 1,2 m con pendenze anche elevate, non sempre consolidati, talora anche gradinati. I sentieri Ippovia sono con larghezza minima di 0,80 e con pendenze non superiori al 45%;

04 - tratturo: strada o sentiero erboso, segnato da passaggio di greggi;

05 - viabilità agro- forestale: si tratta di strade o piste (permanenti) per uso agricolo, selvicolturale e pastorale e come tali utilizzate prevalentemente da mezzi agricoli e forestali.

00 - altro

Tipologia prevalente del fondo

01 - asfalto

02 - naturale

03 - inghiaiato

04 - lastricato

00 - altro

Influisce, come ricordato, anche il grado di manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale praticato nel tempo

01 - basso: manutenzione straordinaria

02 - medio: manutenzione ogni 3/4 anni

03 - alto: manutenzione annuale



4.4 - Manutenzione straordinaria

Gli interventi di manutenzione straordinaria sono da prevedere con cadenza triennale , durante i quali gli Enti territorialmente competenti censiranno le necessità intervenute.

Le opere da censire sono quelle che servono a sostituire o modificare parti anche strutturali degli edifici e della sede su cui si articola il camminamento , o quelle necessarie a realizzare nuovi impianti, diversi da quelli esistenti.

Rientrano nella manutenzione straordinaria dei Cammini le opere di consolidamento statico (sia di edifici che di versanti), il rifacimento integrale delle opere d'arte quali ponti e passerelle o delle opere accessorie quali aree di sosta, fontanelle., gli interventi di modifica integrale dell'impianto idrico, dell'impianto elettrico, dell'impianto sanitario degli edifici adibiti a funzioni correlate al Cammino (centri documentali, sedi espositive dedicate).

4.4.1 Interventi per la messa in sicurezza

Si tratta di interventi la cui finalità è quella di mettere in sicurezza i tratti di percorso dell'itinerario che presentano problematiche essenziali di sicurezza di percorrenza per i fruitori

4.4.2 Interventi per il miglioramento del percorso

si tratta di interventi che tendono a migliorare il percorso attraverso interventi additivi rispetto a quelli di messa in sicurezza e ne rendono più gradevole la fruizione.

4.4.3 Interventi per l'accessibilità

Si tratta di interventi specifici che mirano a rendere accessibili parti di percorsi anche a coloro che possono avere difficoltà motorie di varia natura. Trattandosi di itinerari è necessario che gli interventi tengano conto dei percorsi tappa eventualmente operando sub tappa su cui effettuare gli interventi di accessibilità

5- ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI

Per quanto possibile occorre realizzare percorsi, o adeguare parte di quelli esistenti, in modo realmente accessibile per tutti, con particolare attenzione alle esigenze delle persone portatrici di bisogni specifici. A questo proposito, la Rete Europea per il turismo accessibile fornisce utili consigli di carattere etico, nonché informazioni e riferimenti utili riguardanti il buon codice di condotta, strutture e servizi relativi al turismo per le persone con esigenze specifiche. Le raccomandazioni sul Turismo accessibile rilasciate nel report dell'Organizzazione mondiale del Turismo, sul Turismo accessibile rispondono a chi vede nel Turismo per tutti una opportunità e non solo un dovere, per creare infrastrutture e servizi utili in senso universale a persone anziane, famiglie con bambini piccoli, persone con disabilità temporanea e permanente, i cui benefici sono a vantaggio anche di chi non ne avrebbe direttamente bisogno.

6 - METODOLOGIA DI RILEVAMENTO PERCORSI

a) Esecuzione di un rilievo cartografico

Il rilievo cartografico di itinerari storici antichi comporta, in una prima fase, una valutazione attenta delle fonti storiografiche e bibliografiche presenti, per un approccio filologico rispetto all'individuazione di un percorso. Tale esame consente l'individuazione primaria di un tracciato (corridoio con le tre tipologie di percorso: a piedi, in bicicletta, a cavallo, con varianti) e la verifica di percorsi già delineati ed esistenti allo scopo di evidenziarne le possibili migliorie attuabili o di indicare eventuali varianti.

Il tracciato primario verrà poi individuato sulla cartografia ufficiale allo scopo di sovrapporre la geografia storica delle fonti alla geografia attuale, per garantire la completa coesione tra itinerario storico antico e la sua percorrenza moderna. Fondamentale in questa fase di individuazione di un tracciato è che si garantisca la fruizione totale e in completa sicurezza per gli utilizzatori.

La realizzazione del rilievo cartografico necessita di una fase preliminare nella quale occorre:

- esaminare le fonti storiche e bibliografiche con riferimento al tratto individuato (evidenziando e definendo uno (o



più) percorsi antichi sulla base dei documenti;

- analizzare eventuali percorsi moderni già esistenti e utilizzati al fine di inserirli nella tracciatura del percorso finale siano essi tratti del percorso principale o costituiscano possibili varianti o itinerari minori.

Forniamo di seguito gli elementi utili da adottare nella fase preliminare, per una migliore individuazione del percorso:

- esame del percorso su carta a scala 1:25.000 (carta escursionistica oppure foglio IGM, se disponibili);
- digitalizzazione della traccia del percorso controllo del percorso su carte a scala più dettagliata (1:10.000);
- inserimento della traccia digitale del percorso su apparecchio GPS escursionistico.

Dopo le ricerche preliminari, si passa alle fasi operative sul campo

- procedura di rilievo di tutto il percorso direttamente sul campo
- rilievo e verifica del percorso individuato su carta;
- eventuali modifiche sulla base di eventuali anomalie riscontrate tra la cartografia e la geografia reale del territorio;
- rilievo criticità eventuali: guadi, attraversamenti stradali, frane o smottamenti, pericoli reali o eventuali, attraversamento di proprietà private e simili;
- documentazione fotografica percorso: criticità, strutture di sosta e/o accoglienza, emergenze naturalistiche e storico-artistiche.

Si passa poi alla fase della disamina dei dati che consiste in:

- esame dei dati rilevati dal navigatore satellitare;
- controllo tracce GPS rilevate sulla cartografia disponibile e sovrapposizione dei dati acquisiti;
- controllo tracce su visione panoramica satellitare Google Earth o da uno strumento similare;
- estrazione dati di georeferenziazione e creazione di tabelle Excel con i dati rilevati;
- creazione del grafico altimetrico;
- creazione tabelle distanze/tempi di percorrenza.

Si arriva poi alle fasi finali:

- stesura di una relazione finale contenente i dati su supporto elettronico CD o DVD: cartografia, rilievi fotografici e dati GPS, eventuali problematiche evidenziate, ipotesi di *problem solving*, informazioni aggiuntive sulle strutture ricettive, informazioni culturali;
- consegna della traccia del percorso definitivo su cartografia cartacea scala 1:10.000;
- **su richiesta, consegna di un'ulteriore relazione specifica per la collocazione di un'eventuale segnaletica.**

b) Cartografia

La cartografia dovrà essere realizzata in scala 1:10.000. I percorsi dovranno essere riportati nelle carte tecniche regionali. Tutto il percorso va geo-referenziato e, in particolare, gli incroci e le varianti di percorso. Dovranno essere evidenziati i tratti del percorso con una linea continua (verde per quello a piedi; blu per quello ciclistico; marrone per quello equestre). Dovranno essere indicati con linea gialla i tratti dei percorsi a piedi e ciclistico che passano sulle strade e che quindi devono essere percorsi con attenzione.

Devono essere indicati con linea rossa continua, in tutti gli itinerari, i tratti considerati a rischio per la sicurezza di chi li percorre e con linea rossa tratteggiata quelli che presentano un'alta pericolosità e sono, quindi, sconsigliati. Lungo i tratti che presentano linea rossa continua e tratteggiata si dovranno prevedere al più presto interventi di carattere strutturale per la risoluzione dello stato di rischio e pericolosità.

7 - LA SEGNALETICA LUNGO I CAMMINI

Il percorso su cui si articola il Cammino, dovrà essere dotato di cartellonistica sia di indirizzamento che promozionale, a tal fine occorre sia formulato un "Progetto esecutivo della segnaletica" realtivo a tipologie di cartelli e localizzazione degli stessi.

Il percorso da segnalare deve essere esclusivamente quello ufficiale. Eventuali modifiche temporanee al percorso devono essere comunicate alla Regione e alle strutture nazionali che gestiscono il percorso e segnalate come temporanee.

Si raccomanda l'utilizzo di elementi identificativi dell'itinerario comuni a tutta la segnaletica, così come di seguito indicati.



Segnaletica verticale stradale (ai sensi del Codice della Strada):

- nome del Cammino, , oppure
- il simbolo/logo del percorso opportunamente registrato e libero da vincoli per uso pubblico

Segnaletica verticale escursionistica (ai sensi RET):

- nome del Cammino, oppure
- il simbolo/logo del percorso opportunamente registrato e libero da vincoli per uso pubblico

Segnaletica leggera orizzontale, in vernice, adesivi e altro (segnali “leggeri” apposti da Associazioni).

- sigla del Cammino, oppure
- il simbolo/logo del Cammino opportunamente registrato e libero da vincoli per uso pubblico

Il nome del Cammino affianca il simbolo (vedi CdS) relativo alla modalità di percorrenza del Cammino (a piedi, in bici, a cavallo)

7.1. Segnaletica di indirizzamento direzionale

AMBITO STRADALE

Il transito del pedone o del ciclista avviene in promiscuo con il traffico veicolare.

I cartelli devono essere conformi al Codice della Strada e sono apposti a seguito di istruttoria a cura dell'Ente proprietario del segmento stradale su cui il cartello si colloca.

Per i cartelli , in ambito stradale, è prevista la seguente tipologia base:

Segnali di direzione turistici e di territorio (Art. 134 Regolamento, Art. 39 CdS – Tabella II 13/a e 13/b Segnali di direzione urbani e Tabella II 14/ e 14/d Segnali di direzione extraurbani).

Sono i segnali di colore marrone utili ad instradare turisti verso il percorso (fig. 294 “a” in ambito urbano e “b” extraurbano, art. 134 del Regolamento DPR495/92) con frecce (a dx o sn) e scritta “ nome cammino” unitamente al simbolo che identifica la modalità di percorrenza (piedi o bicicletta (fig. 207/131 art. 125 del Regolamento DPR495/92).

Dimensioni: urbano 125x35, extraurbano 130x30. La presenza del Logo è legata al riconoscimento da parte del Codice della Strada).

Ogni altra tipologia di cartello, finalizzata all'instradamento, derivata da modulazione di segnali stradali compatibili con il CdS con forme rettangolari (Tabella II 7 rettangolare indicazioni) , con eventuale apposizione di pannelli integrativi (Art. 83 Regolamento DPR495/92), etc, dovranno essere preventivamente autorizzate dall'Ente proprietario.

AMBITO ESCURSIONISTICO

Il transito avviene lungo carrarecce, mulattiere, sentieri, piste, ancorche' vicinali e interpoderali. Per tali tratti, in quanto facenti parte del Catasto RET (art.5 LR 17/98), la segnaletica è disciplinata dall'allegato al DPRGR del 14 dicembre 2006, n. 61/R Regolamento di attuazione della legge regionale 20 marzo 1998, n. 17 (Rete escursionistica della Toscana e disciplina delle attività escursionistiche).

Sono ammesse altre tipologie di segnalazione:

- Targhetta metallica. Si utilizza come segnavia per confermare la direzione. Colore Bianco e rosso con il logo in nero.
- Cippo in pietra. A volte è abbinato con altri segnavia
- Adesivo bianco-rosso con il logo o il nome dell'itinerario;
- Segnavia in vernice con il logo o con l'acronimo dell'itinerario
- Segnavia bianco/rosso in vernice di conferma

7.2. Segnaletica informativa e segnaletica punti tappa

Sono cartelli con finalità divulgative, esplicative e promozionali la cui apposizione deve essere sempre autorizzata dall'Ente proprietario del segmento stradale ove il cartello viene posto.



Per tali cartelli è necessario siano progettate forme comuni di realizzazione, sia per i formati che grafica, per l'intero Cammino.

8 . STANDARD MINIMI DA GARANTIRE NELLE STRUTTURE RICETTIVE DEI CAMMINI

Lungo il percorso individuato possono essere disponibili sia strutture ricettive a basso costo per i pellegrini, quali strutture religiose, ostelli, foresterie, che strutture ricettive alberghiere, come alberghi, B&B, agriturismi, ecc.

Qui di seguito gli standard minimi da garantire nelle strutture ricettive lungo il percorso escursionistico per camminatori e ciclisti. Per i turisti che viaggiano in auto valgono quei criteri di carattere turistico-culturale che non includono i servizi legati alla mobilità dolce.

Le imprese interessate dovranno sottoscrivere specifico disciplinare indicando e sottoscrivendo le seguenti condizioni:

Condizioni obbligatorie per percorso escursionistico:

- h) Essere situati nel raggio di 1 km dal percorso;
- i) Disponibilità di un timbro da apporre sulla Credenziale del percorso (se esistente);
- j) Disponibilità ad offrire ai viandanti forniti di Credenziale il soggiorno per una sola notte (almeno), riconoscendo una tariffa preferenziale;
- k) Fornire il servizio di lavaggio e asciugatura indumenti o messa a disposizione di ambiente e attrezzature lava-asciuga per vestiti e attrezzature (anche in convenzione con strutture esterne poste entro i 100 mt di distanza);
- l) Possibilità di consumare la cena, anche in forma di "menù del viaggiante", con piatti della tradizione locale e con il giusto apporto nutritivo, a tariffa preferenziale. O offrire la disponibilità di un ambiente per uso cucina;
- m) Angolo informativo con materiale sul percorso escursionistico in più lingue (informazioni sulle tappe successive e precedenti, mappe, guide per consultazione) nonché giornali e letteratura specializzata per pellegrini, camminatori;
- n) Disporre di materiale informativo di carattere turistico e culturale sul territorio in più lingue, incluse le informazioni su altre strutture ricettive nelle tappe successive;
- o) Informazioni su orari di treni e mezzi pubblici, meteo locale, farmacie e servizi di assistenza tecnica nelle vicinanze ed acquisto attrezzatura (numeri telefonici e orari di apertura);
- p) Accesso gratuito ad internet in modalità wifi o con una postazione computer a disposizione dei clienti, per collegarsi al sito dell'itinerario e scaricare gli aggiornamenti sulle tappe;
- q) Trasporto bagagli (Servizio navetta per trasporto bagagli anche in convenzione con terzi)
- r) Servizio di emergenza : Possibilità recupero escursionisti in difficoltà;

Condizioni volontarie per percorso escursionistico:

1. Informazioni su guide turistiche ed escursionistiche certificate, per visita dei luoghi di interesse o accompagnamento lungo il percorso nell'area di riferimento;
2. Disponibilità di libro degli ospiti con osservazioni e esperienze di altri turisti del percorso escursionistico

Condizioni obbligatorie per percorso cicloturistico:

1. Essere situati nel raggio di 5 km dal percorso in bici;
2. Disponibilità di un timbro da apporre sulla Credenziale del percorso (se esistente);
3. Disponibilità ad offrire ai viandanti forniti di Credenziale il soggiorno per una sola notte (almeno), riconoscendo una tariffa preferenziale;
4. Fornire il servizio di lavaggio e asciugatura indumenti o messa a disposizione di ambiente e attrezzature lava-asciuga per vestiti e attrezzature (anche in convenzione con strutture esterne poste entro i 100 mt di distanza);
5. Disponibilità di un ambiente sicuro per deposito biciclette, con ambiente per la manutenzione di base della bicicletta e disponibilità, a pagamento, di materiale di consumo più comune per riparazioni (camere d'aria, tip top, cavi, minuteria);
6. Possibilità di consumare la cena, anche in forma di "menù del viaggiante", con piatti della tradizione locale e con il giusto apporto nutritivo, a tariffa preferenziale. O offrire la disponibilità di un ambiente per uso cucina;
7. Angolo informativo con materiale sul percorso escursionistico in più lingue (informazioni sulle tappe successive e precedenti, mappe, guide per consultazione) nonché giornali e letteratura specializzata per ciclisti;



8. Disporre di materiale informativo di carattere turistico e culturale sul territorio in piu' lingue, incluse le informazioni su altre strutture ricettive nelle tappe successive;
9. Trasporto bagagli e bici (Servizio navetta per trasporto bagagli e bici anche in convenzione con terzi)
10. Servizio di emergenza : Possibilità recupero escursionisti in difficoltà;
11. Informazioni su orari di treni e mezzi pubblici, meteo locale, farmacie e servizi di assistenza tecnica nelle vicinanze anche per la riparazione di bicicletta ed acquisto attrezzatura (numeri telefonici e orari di apertura);
12. Accesso gratuito ad internet in modalità wifi o con una postazione computer a disposizione dei clienti, per collegarsi al sito dell'itinerario e scaricare gli aggiornamenti sulle tappe;

Condizioni volontarie per percorso cicloturistico:

1. Informazioni su guide turistiche ed escursionistiche certificate, per visita dei luoghi di interesse o accompagnamento lungo il percorso nell'area di riferimento;
2. Disponibilità di libro degli ospiti con osservazioni e esperienze di altri turisti del percorso escursionistico
3. Noleggio bici e accessori: Presenza di biciclette a noleggio di buona qualità, o informazioni sulla possibilità di trovare nelle vicinanze noleggiatori conoscendo prezzi, condizioni e i numeri di telefono