



REGIONE TOSCANA

**Direzione Generale Competitività
del Sistema Regionale e Sviluppo delle Competenze
Settore Progetti Speciali
Integrati di Sviluppo Turistico**

PROGETTO DI RICOGNIZIONE E INDIVIDUAZIONE DEL PERCORSO DELLA FRANCIGENA IN BICICLETTA

Relazione tecnica conclusiva

data: Gennaio 2013

Fiab – Federazione italiana amici della bicicletta Onlus

Responsabili del Progetto	Dott. Michele Bocci
	Dott. Sergio Signanini
Responsabile Coordinamento FIAB Toscana	Prof. Fabio Masotti

Collaborazioni

Geographike srl	Dott. Simone Gadenz
Ruotalibera Apuolunense – Fiab Massa Carrara	Annarosa Andrei Sandro De Riu
Amici della bicicletta - Fiab Valdinievole	Pierangiolo Mazzei
Empoli Ciclabile - Fiab Empoli	Salvatore D'Amelio
Amici della bicicletta – Fiab Siena	Massimo Pagliai



INDICE

1	INTRODUZIONE.....	3
2	IL QUADRO DI RIFERIMENTO	5
2.1	La Via Francigena.....	5
2.2	Gli itinerari dei Progetti Eurovelo e Bicalia	7
3	METODOLOGIA DEL PROGETTO	10
3.1	Criteri di lavoro per definire il percorso ciclabile francigeno.....	10
3.2	Percorsi e punti tappa	11
4	IL RILEVAMENTO DEI PERCORSI.....	14
4.1	Esecuzione del rilievo cartografico.....	14
5	ELEMENTI DI VALUTAZIONE.....	16
5.1	Criticità.....	16
5.2	Segnaletica	16
5.3	Informazione e accoglienza locale lungo il percorso.....	17
5.3.1	Informazione turistica.....	18
5.3.2	Accoglienza turistica	19
5.3.3	Assistenza tecnica	20
6	IL PRODOTTO TURISTICO FRANCIGENA CICLABILE.....	21
6.1	Gli elementi dell'offerta	21
6.2	Ospitalità.....	24
6.3	La situazione dell'offerta turistica lungo la Via Francigena	27
7	I RISULTATI DELLA RICOGNIZIONE	33
8	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	43



1 INTRODUZIONE

La Regione Toscana è capofila del progetto interregionale (L. 135/01, art. 5, comma 5) Via Francigena, nell'ambito del quale è stato realizzato, lo studio "Via Francigena. Una nuova offerta turistica italiana" che ha definito il percorso a piedi come tracciato ufficiale.

La Regione Toscana, sulla base del Tracciato ufficiale, così come definito a livello nazionale e dal Consiglio d'Europa e adottato dal Ministero dei Beni Culturali (visibile sul sito del MIBAC all'indirizzo www.francigenalibrari.beniculturali.it), intende definire e organizzare anche un percorso ciclistico, in modo da creare un percorso per i 'pellegrini cicloturisti' omogeneo su tutta la tratta toscana della Via Francigena.

La bicicletta rientra prioritariamente nelle modalità della mobilità dolce e del turismo sostenibile e gli spostamenti in bicicletta sono un elemento fondamentale della mobilità turistica sostenibile del tutto consona agli obiettivi strategici del progetto Francigena che, accanto al percorso pedonale, prevede anche un percorso per i ciclisti.

La realizzazione di un percorso ciclabile lungo la via Francigena, rispondente ai requisiti dei circuiti Eurovelo e Bicalia rappresenta un'opportunità per la Toscana, in quanto può efficacemente contribuire alla promozione del territorio regionale in Europa e nel mondo.

Fiab Onlus - associazione cicloambientalista con una presenza di sedi lungo tutto il percorso toscano della Francigena – si occupa di promozione della mobilità ciclistica e del cicloturismo attraverso progetti, campagne di sensibilizzazione, iniziative pubbliche e studi, e, in questo quadro, sta promuovendo e organizzando, con la proposta Bicalia, nell'ambito del progetto europeo Eurovelo, di European Cyclists Federation – ECF, di cui Fiab è socio, la realizzazione della " Rete nazionale di percorribilità ciclistica" prevista dalla Delibera CIPE del 1/2/2001; tale sistema è orientato a coniugare la domanda di mobilità sostenibile con quella turistica e del tempo libero.

La crescente risonanza che la Via Francigena sta assumendo come itinerario culturale ha sollecitato la RT all'individuazione di un percorso adatto per i ciclisti che tendono promuovere un ciclovaggio nel territorio toscano.

Il lavoro di Fiab si è proposto perciò di individuare un percorso, con eventuali varianti, finalizzato alla realizzazione del "Progetto Francigena Ciclabile" per agevolare e promuovere l'uso della bicicletta.



Il percorso della Francigena Ciclabile intende offrire una proposta di tracciato, privo di interruzioni, che si integra con il tracciato pedonale della Via, seguendo le tappe definite dal percorso ufficiale, per costruire un itinerario che, in alcuni tratti, si discosta da quello a piedi per motivi di percorribilità.

La definizione di un percorso attrezzato e segnalato consentirà di percorrere in bicicletta la Via Francigena nel tratto toscano nella maggiore sicurezza, trovando un itinerario attrezzato e segnalato, con l'indicazione di strutture di pernottamento e di servizio adeguate e funzionali al cicloturista.

Per la stesura di questo documento è stato realizzato un lavoro di ricognizione del percorso pedonale e delle possibili alternative che tengono conto delle diverse esigenze e caratteristiche del ciclista (e quindi del mezzo di spostamento) rispetto al viaggiatore a piedi.

Il documento è suddiviso in una parte generale di descrizione e spiegazione, seguita da parti riguardanti il percorso per singole tappe, accompagnate dalla relativa cartografia.

Lo scopo è quello di offrire uno strumento, semplice e dettagliato, per supportare la Regione e le Amministrazioni coinvolte nel progetto.

Le finalità del progetto sono dunque quelle di:

contribuire alla valorizzazione dell'itinerario della via Francigena;

valorizzare comunità, risorse ed economie locali toscane, poste lungo l'itinerario e l'offerta di servizi in esse presenti;

rispondere alla domanda di un turismo alternativo, sostenibile e culturale, attento ai contenuti storici, artistici e religiosi, ma anche al rispetto dell'ambiente.

2 IL QUADRO DI RIFERIMENTO

2.1 La Via Francigena

Gli elementi di individuazione di questa via di pellegrinaggio verso Roma sono quelli individuati dal percorso stabilito dal Consiglio d'Europa e adottato dal MIBAC sulla base delle verifiche svolte dall'Associazione Europea delle Vie Francigene.

Una delle più importanti testimonianze sull'itinerario e sulle caratteristiche delle località attraversate e dei luoghi di ristoro lungo il percorso, ci è offerta dalla testimonianza dell'arcivescovo Sigerico che nel 990 lo percorse nel suo viaggio di ritorno da Roma verso la natale Canterbury. La Via Francigena nel corso dei secoli fu utilizzata dai pellegrini che dal nord Europa andavano a Roma e poi verso Gerusalemme, sia da mercanti, soldati e umanità varia.

Non esisteva naturalmente un percorso unico e nel corso dei secoli l'itinerario variò, in alcuni casi anche considerevolmente; restarono abbastanza fissi alcuni luoghi di transito, sia per l'importanza della città, che per la presenza di strutture di accoglienza.

Partendo dall'analisi delle *submansiones* che l'arcivescovo Sigerico durante il suo viaggio aveva segnato sul suo diario, è stato elaborato un quadro comparativo con le tappe individuate dall'Associazione Europea delle Vie Francigene (AEVF).

Si riporta di seguito la tabella relativa ai luoghi indicati con riferimento al tratto toscano:

Submansiones di Sigerico			
X	Sce Petir in Pail.	San Pietro in Paglia	
XI	Abricula.	Le Briccole	Radicofani
XII	Sce Quiric.	S. Quirico d'Orcia	San Quirico d'Orcia
XIII	Turreiner.	Torrenieri	Torrenieri
XIV	Arbia.	Ponte d'Arbia	Buonconvento Monteroni d'Arbia
XV	Seocine.	Siena	Siena
XVI	Burgenove.	Abbadia a isola	Monteriggioni
XVII	Aelse.	Gracciano	Gracciano
XVIII	Sce Martin in Fosse.	Ponte di Aiano	
XIX	Sce Gemiane.	San Gimignano	San Gimignano

XX	Sce Maria Glan.	Santa Maria a Chianni	Gambassi Terme
XXI	Sce Peter Currant.	Coiano	
XXII	Sce Dionisii.	Borgo San Genesio	San Miniato
XXIII	Arne Blanca.	Fucecchio	
XXIII	Aqua Nigra.	Ponte a Cappiano	Altopascio
XXV	Forcri.	Porcari	
XXVI	Luca.	Lucca	Lucca
XXVII	Campmaior.	Camaiore	Camaiore Pietrasanta
XXVIII	Luna.	Luni	Massa
XXIX	Sce Stephane.	San Stefano di Magra	Sarzana
XXX	Aguilla.	Aulla	Aulla Villafranca
XXXI	Puntremel.	Pontremoli	Pontremoli
XXXII	Sce Benedicte.	Montelungo	

Tabella 1 - i luoghi indicati nel tratto toscano

Unitamente al percorso a piedi individuato dall'AEVF, si prevede anche un percorso da effettuare in bicicletta.

Le indicazioni delle caratteristiche richieste al percorso ciclabile presenti nel "Manuale¹" e di seguito riportate sono purtroppo, allo stato attuale, difficilmente perseguibili per alcuni tratti del percorso.

Il percorso ciclistico dovrebbe transitare su strade con meno di 1000 veicoli al giorno e mai più di 3000 su di una pista condivisa. Si devono preferire per i percorsi le strade senza auto (per convenzione rientrano nella categoria quelle con un massimo di 50 macchine al giorno). Le strade inserite nel percorso dovrebbero avere un'ampiezza tale da consentire a due ciclisti di pedalare fianco a fianco per la maggior parte del tempo. La superficie dovrebbe essere massicciata o comunque di buona qualità. Il rivestimento dovrebbe essere omogeneo (strade asfaltate, strade sterrate, sentieri, tratturi...) evitando, per esempio, bruschi passaggi da asfalto a ghiaia.

¹ Cfr – Manuale



2.2 Gli itinerari dei Progetti Eurovelo e Bicalia

EuroVelo è un progetto della Federazione europea dei ciclisti (ECF) per sviluppare una rete di percorsi ciclabili di alta qualità al fine di collegare l'intero continente. I percorsi possono essere utilizzati dai cicloturisti per viaggi di lunga percorrenza, come da parte di residenti e turisti stanziali per escursioni giornaliere. EuroVelo è attualmente composto di 14 rotte e si prevede che la rete sarà sostanzialmente completata entro il 2020.

EuroVelo promuove in modo economicamente, ambientalmente e socialmente sostenibile i viaggi in bicicletta e per questo opera per migliorare la qualità dei percorsi individuati; inoltre fornisce in tutta Europa informazioni su percorsi e piste ciclabili EuroVelo nazionali; sostiene lo sviluppo di centri di coordinamento nazionali di EuroVelo e favorisce lo scambio di esperienze e buone prassi tra gli Stati e le regioni europee, stimolando strategie per la realizzazione di ciclovie di alta qualità e delle infrastrutture collegate.

EuroVelo, in collaborazione con partner nazionali e regionali (in Italia e in Toscana con Fiab) tende a incorporare e valorizzare le piste ciclabili nazionali e regionali esistenti e previste in una rete unica europea.

Il progetto europeo si compone da ben oltre 45.000 km di piste ciclabili e una volta completato avrà un totale di oltre 70.000 km di percorsi ciclabili. Percorsi con segnaletica EuroVelo si trovano in molti paesi europei, tra cui Austria, Francia, Germania, Ungheria, Serbia, Slovacchia, Svizzera e Regno Unito.

Il progetto Eurovelo, ripreso in Italia da Fiab con il progetto Bicalia, 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.

A proposito di itinerari Eurovelo (EV), si ritiene di segnalare l'altro importante percorso di pellegrinaggio – la rotta dei Pellegrini, cioè il Cammino di Santiago – individuato come itinerario EV 3, da Trondheim in Norvegia a Santiago di Compostela in Spagna, attraverso 7 nazioni europee, la cui progettazione e realizzazione fa parte di un progetto finanziato dall'UE e avviato in collaborazione tra 5 Stati (Danimarca, Germania, Belgio, Francia e Spagna) e coordinato da ECF.



Figura 1 - gli itinerari Eurovelo

I 14 itinerari EuroVelo con l'indicazione dei luoghi di partenza e arrivo e la distanza totale sono precisati di seguito:

Percorsi Nord – Sud:

- 1 – Atlantic Coast Route: North Cape – Sagres 8,186 km
- 3 – Pilgrims Route: Trondheim – Santiago de Compostela 5,122 km
- 5 – Via Romea Francigena: London – Rome and Brindisi 3,900 km**
- 7 – Sun Route: North Cape – Malta 7,409 km
- 9 – Baltic – Adriatic: Gdansk – Pula 1,930 km
- 11 – East Europe Route: North Cape – Athens 5,984 km
- 13 – Iron Curtain Trail: Barents Sea – Black Sea 9,000 km
- 15 – Rhine Route: Andermatt – Hoek van Holland 1,320 km

Percorsi Ovest - Est:

- 2 – Capitals Route: Galway – Moscow 5,500 km
- 4 – Central Europe Route: Roscoff – Kiev 4,000 km
- 6 - Atlantic – Black Sea: Nantes – Constanta 4,448km
- 8 – Mediterranean Route: Cádiz – Athens and Cyprus 5,888 km

Percorsi circolari:

- 10 – Baltic Sea Cycle Route (Hansa circuit): 7,980 km
- 12 – North Sea Cycle Route: 5,932 km

Rete totale: oltre 70.000 km

Sulla base del progetto Eurovelo, Fiab ha sviluppato il progetto Bicialia, che, con diversi itinerari attraversa la Toscana, toccando tutti i territori di maggiore valenza turistica, paesaggistica e ambientale. L'itinerario Bicialia 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.



Figura 2 - Gli itinerari del progetto Fiab BICIALIA nell'area toscana



3 METODOLOGIA DEL PROGETTO

3.1 Criteri di lavoro per definire il percorso ciclabile francigeno

Il progetto ha riguardato le seguenti fasi:

1. analisi del tracciato francigeno ufficiale per i pellegrini a piedi;
2. verifica su cartografia e sul posto della percorribilità in bicicletta;
3. sopralluoghi in bici, tracciamento GPS degli itinerari possibili in relazione ai vari caratteri dei viaggiatori e turisti, documentazione fotografica;
4. classificazione dei vari tratti e delle possibili varianti in funzione dei parametri di tipologia di strada, fondo, traffico, elementi paesaggistici e risorse storico-culturali;
5. individuazione dei punti adatti ed opportuni per la segnaletica e per eventuali altre forme di informazione e servizio al ciclista;
6. individuazione di criticità del percorso;
7. individuazione delle strutture (esercizi ricettivi attrezzati) e dei servizi (riparazione, noleggio bici, etc.) al ciclista esistenti lungo il percorso;
8. realizzazione di mappe in scala di dettaglio, corredate di cartiglio, legenda e quadro d'unione.

Per il tracciato ciclabile la tipologia di strada prescelta deve rispondere alle esigenze di ciclovicciatori forniti di borse, per questo nell'utilizzo della viabilità sono state selezionate strade non trafficate, percorsi ciclopedonali, carrarecce, tutte strade che presentino comunque aspetti di scorrevolezza e di fondo per potere essere percorsi in ogni stagione e con ogni condizione di tempo atmosferico.

I tratti con traffico eccessivo, oggi presenti nel percorso, dovranno essere oggetto di azioni per la messa in sicurezza o per la realizzazione di soluzioni alternative.

Il tracciato che è stato individuato non preclude alternative, che ognuno può scegliere, per questo sono riportate sulla cartografia tutti i percorsi da noi visitati.

Gli attraversamenti dei centri abitati sono stati ricercati perché favoriscono i contatti con le persone, riparo in caso di maltempo, possibilità di rifornimenti e di necessità fisiche e mediche.



L'itinerario è stato scelto tenendo conto dei seguenti aspetti:

- sicurezza dei cicloturisti;
- facilità del percorso;
- importanza culturale (es. chiese, monumenti);
- vicinanza a servizi;
- rifornimento d'acqua e ristoro.

Per l'individuazione del percorso della Francigena Ciclabile abbiamo considerato un corridoio di percorso, che comprende un territorio che si estende ai lati del tracciato ufficiale della Via Francigena a piedi.

3.2 Percorsi e punti tappa

Nell'individuazione del percorso si è tenuto conto delle diverse tipologie di ciclisti, cercando soluzioni che potessero venire incontro alle tre tipologie principali individuate – il pellegrino-ciclista, il viaggiatore-ciclista, il turista stanziale con bicicletta -, partendo dall'esigenza di base che le tappe devono essere le stesse di quello pedestre, anche al fine di utilizzare i servizi e le strutture comuni, e cercando varianti per i tratti non percorribili con una bicicletta con le sacche, per quelli particolarmente impegnativi e per quelli pericolosi. Ogni ciclista potrà comunque personalizzare il tragitto attraverso l'aggregazione o il frazionamento del percorso-tappa fissato.

In alcuni casi, importanti per storia, motivi religiosi e culturali, presenza di elementi di attrazione e per difficoltà altimetriche, si sono indicati itinerari paralleli che potranno essere segnalati con opportuna segnaletica, sia sulle guide, che in loco.



Figura 3 - Il percorso francigeno e le tappe nell'area toscana

Come accennato, i target di riferimento sono ciclovialgiatori che sono interessati a fare il percorso per:

- viaggio cicloturistico
- turismo religioso



- turismo culturale
- turismo naturalistico
- turismo enogastronomico

Nella scelta degli itinerari si è fatto riferimento ad un percorso che deve essere adatto per bici ibride (city-bike), attrezzate con borse per un viaggio di più giorni.

In base alle caratteristiche del tracciato per ogni tratta è stato identificato e si potrà segnalare il livello di difficoltà (facile, difficile, impegnativa). Inoltre vengono indicati il dislivello presente e la pendenza; la lunghezza e la presenza di criticità. Nei punti tappa e lungo il percorso si sono segnalati i servizi di assistenza, riparazione e rivendita accessori e le strutture di accoglienza per ciclisti: infatti il ciclista dovrebbe avere a disposizione servizi di assistenza tecnica e di riparazione ogni 15 km circa, e poi la possibilità di alloggio attrezzato almeno ogni 50 km.

Nella definizione e scelta del percorso si è tenuto conto anche di altri itinerari cicloturistici presenti sul territorio (vedi la ciclabile Poggibonsi – Colle Valdelsa) e dei punti di intersezione tra la Via Francigena e le sue varianti.

Considerando che i percorsi dovranno essere mantenuti nelle condizioni di percorribilità in tutte le stagioni e con tutte le condizioni di tempo, nella scelta abbiamo scelto strade ed itinerari che siano percorribili tutto l'anno, oppure alternative per la situazione di condizione atmosferiche inadatte.

Lungo il percorso abbiamo individuato punti o segmenti di tratte in cui sono presenti o sono da prevedere aree di sosta attrezzate in funzione del luogo con vari elementi come sedute, panche/panchine, cestini per rifiuti, tavoli, fontanelle d'acqua potabile, servizi igienici, segnaletica di informazione, tettoie di riparo e piani cottura per barbecue.



4 IL RILEVAMENTO DEI PERCORSI

4.1 Esecuzione del rilievo cartografico

Il rilievo cartografico della Francigena Ciclabile ha consentito l'individuazione di uno o più tracciati per la bicicletta.

Il tracciato principale è stato individuato sulla cartografia base per garantire la maggiore coesione tra i vari itinerari antichi e la sua percorribilità moderna in bicicletta.

Fondamentale in questa fase è stata la ricerca di un tracciato che rispetti il più possibile le indicazioni dei criteri Eurovelo e Bicalia – e cioè standard nazionali e internazionali - e che garantisca quindi la fruizione totale e in sicurezza per gli utilizzatori, molti dei quali provenienti da paesi esteri e quindi abituati a presenza di strutture e dotazioni di servizi mirati al cicloturista.

La realizzazione del rilievo cartografico ha richiesto una fase preliminare nella quale si è proceduto a:

- esaminare il percorso ufficiale MIBAC
- analizzare eventuali percorsi esistenti e utilizzati
- controllo del percorso su carte a scala più dettagliata e attraverso foto aeree e programmi relativi;
- valutare il tracciato Eurovelo e Bicalia per i tratti comuni
- inserimento della cartografia disponibile su apparecchio GPS professionale.

Dopo il lavoro preliminare, si è passati alle fasi operative sul campo:

- procedura di rilievo di tutto il percorso e delle possibili varianti e alternative direttamente sul campo
- rilievo e verifica dei percorsi individuati su carta;
- eventuali modifiche sulla base di anomalie riscontrate tra la cartografia e la geografia reale del territorio;



- rilievo criticità: strade pericolose o inadatte, attraversamenti stradali difficili, pericoli reali o eventuali, attraversamento di proprietà private e simili;
- documentazione fotografica percorso: criticità, strutture di sosta e/o accoglienza.

Si è passati 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 simile;
- estrazione dati di georeferenziazione e creazione di tabelle Excel con i dati rilevati;
- creazione tabelle distanze/tempi di percorrenza.

Le fasi finali sono:

- stesura di una relazione finale e di un documento tecnico contenente i dati su supporto elettronico: cartografia, rilievi fotografici e dati GPS, eventuali problematiche evidenziate, informazioni aggiuntive sulle strutture ricettive, informazioni culturali;
- consegna della traccia del percorso definitivo su cartografia cartacea in scala adeguata.

Tutto il percorso è stato georeferenziato e, in particolare, gli incroci e le varianti di percorso, evidenziando i tratti del percorso in relazione alle caratteristiche definite dal sistema Eurovelo/Bicitalia.



5 ELEMENTI DI VALUTAZIONE

5.1 Criticità

Le criticità prese in considerazione sono diverse (tratti a rischio o pericolosi, tratti con fondo naturale, tratti da fare piedi, incroci e attraversamenti pericolosi, salite impegnative....).

Per quanto riguarda la sicurezza, un punto di criticità è rappresentato dai tratti di strada nei quali gli autoveicoli transitano in numero rilevante e/o a velocità elevata e dagli attraversamenti che tagliano strade a traffico elevato. In questi casi sono da predisporre indicazioni di attenzione sia per il ciclo viaggiatore che per l'automobilista.

Se la strada è a basso traffico, si dovrà segnalare la presenza di cicoviaggiatori agli automobilisti; se la strada prevede un'elevata presenza di automobilisti si è segnalato il tratto come pericoloso e si indica la necessità di prevedere interventi strutturali o suggerire percorsi alternativi (in un caso anche con l'utilizzo del treno).

A tal fine sono state segnalate le stazioni ferroviarie che si trovano ad una distanza non superiore a 3 km presenti lungo il percorso.

5.2 Segnaletica

La segnaletica deve fornire informazione, mantenendo una certa discrezione, per non sovraccaricare di cartelli i luoghi e l'ambiente.

La segnaletica da collocare lungo il percorso dovrà essere di due tipi:

- a) Segnaletica di percorso;
- b) Segnaletica di informazione.

Come segnaletica di percorso, indispensabile per seguire il tracciato, proponiamo quella suggerita da Fiab e rispondente alle norme del Codice della Strada e utilizzata in campo internazionale dal progetto Eurovelo. Questa tipologia deve necessariamente essere omogenea per tutto il tracciato ed indicare chiaramente il percorso.



Per segnaletica di informazione s'intende quella che espone in modo esauriente e conciso un quadro d'insieme del percorso, le informazioni generali e brevi note culturali/storiche del territorio nel cui contesto il percorso si snoda.

La segnaletica orizzontale consiste in indicazioni da apporre su supporti esistenti quali palificazioni varie, tronchi di alberi e altri supporti possibili con lo scopo di "confermare" al ciclo viaggiatore che il percorso è giusto. Tali segnali debbono essere posizionati con una certa frequenza lungo il percorso, specie in prossimità degli incroci, e servono per confermare l'itinerario.

E' opportuno arrivare ad un sistema unico, coordinato ed omogeneo per tutto l'itinerario della Francigena Ciclabile.

I cartelli punti tappa indicano i punti di arrivo di una tappa lungo l'itinerario, segnalando in quale posizione ci si trova e a quale distanza da punti essenziali del percorso Francigeno, quali ad esempio il collegamento con le stazioni ferroviarie.

5.3 *Informazione e accoglienza locale lungo il percorso*

Per assicurare assistenza e informazione dei servizi offerti e delle attività presenti nel territorio si indicano dei criteri che tengono conto delle esigenze dei turisti in bicicletta.

Al fine di agevolare il viaggio del ciclista viaggiatore/turista/pellegrino è necessario un servizio informativo che fornisca lungo il cammino, e in particolare a ogni punto tappa, informazioni su:

- aree di sosta e ricovero e punti di ristoro;
- servizi di assistenza e fornitura di prestazioni specialistiche per i ciclisti
- uffici informazione e strutture di accoglienza;

Le strutture di informazione e di accoglienza per i ciclisti presso i punti tappa attrezzati devono essere individuabili grazie ad una segnaletica chiara ed uniforme, che indichi le prestazioni e i servizi che sono indirizzati specificatamente ai ciclisti.

Aree attrezzate



La funzione delle aree attrezzate è quella di accogliere il turista e fornire alcuni servizi di accoglienza. In particolare, dovrebbe essere garantita la presenza di:

- panchine, sedili, rastrelliere;
- spazio coperto per proteggersi dalle intemperie;
- toilette;
- acqua potabile;
- indicazioni della posizione geografica e dei percorsi per raggiungere i servizi di prima necessità e per accedere ai mezzi pubblici per raggiungere i punti tappa prossimi e le stazioni ferroviarie principali.

5.3.1 Informazione turistica

Per informazione turistica si intende la capacità di fornire al ciclista viaggiatore/turista/pellegrino le informazioni relative a percorsi, strutture ricettive, servizi di assistenza e accompagnamento, iniziative e manifestazioni, mirate al turista ciclista, necessarie per la soddisfazione e la qualità del proprio soggiorno. Una corretta comunicazione ed un efficace sistema relazionale sono alla base della qualità dei servizi erogati e costituiscono uno dei fattori fondamentali della percezione positiva del turista relativamente al territorio e alla sua offerta turistica.

La funzione svolta dai punti informazione è molto importante, in quanto questi rappresentano il primo contatto tra il viaggiatore/turista/pellegrino e il territorio ospitante.

Questi punti che possono essere anche presso esercizi privati e coincidere con quelli per il pellegrino a piedi devono essere in grado di dare informazioni su strutture e servizi accessibili e orientate al turista in bicicletta:

- strutture ricettive (alberghi, ostelli, affitta camere, B&B, campeggi);
- ristorazione e alimentazione (ristoranti, bar, alimentari);
- manifestazioni ed eventi;
- musei;
- funzioni religiose;



- servizi (banche, poste);
- servizi di primo soccorso;
- servizi di sicurezza (carabinieri, polizia e vigili urbani);
- negozi e aree shopping;
- aree di interesse turistico (spiagge, laghi, parchi);
- trasporti;
- altri servizi turistici (guide turistiche, noleggi vari).

Inoltre, i punti informazioni e le strutture di accoglienza devono potere fornire informazioni sulla presenza di servizi di riparazione di biciclette presente nel territorio per potere informare il viaggiatore/turista/pellegrino che necessita di tale assistenza.

Per questo abbiamo raccolto le informazioni di fonte camerale sulla presenza di attività comunque legate alla bicicletta nei comuni attraversati dalla Francigena Ciclabile o adiacenti.

5.3.2 Accoglienza turistica

Per garantire l'accoglienza adeguata ai ciclisti lungo il percorso sono stati ricercati e indicati gli alberghi e le altre strutture ricettive che si sono segnalate per fornire servizi specifici per l'utenza in bicicletta.

L'accoglienza turistica è un fattore determinante per lo sviluppo del cicloturismo: la presenza di strutture di accoglienza dedicate specificatamente ai ciclisti in una città o in un'area turistica assume un'importanza strategica quale strumento di promozione, poiché elemento in grado di "far ritornare" viaggiatori/turisti/pellegrini in una località.

La capacità di offrire servizi adeguati e mirati all'utenza dei ciclisti in termini di presenza di strutture e servizi, capacità di comunicare, competenza e professionalità, ha ricadute positive nel flusso turistico e sullo sviluppo dell'economia del territorio.



5.3.3 Assistenza tecnica

Per i ciclisti sarebbe necessaria la presenza di servizi di assistenza tecnica per il mezzo bicicletta almeno ad ogni tappa e auspicabilmente ogni 10/15 km.

La verifica effettuata sulle attività di riparazione e vendita di biciclette ha consentito di individuare lungo tutto il percorso questi servizi nel raggio di 5 km dal tracciato individuato.

Comunque lungo tutto il percorso è possibile ipotizzare l'organizzazione di un servizio "SOS bicicletta" per il soccorso ai ciclisti in difficoltà, per gli aspetti relativi al mezzo bicicletta (forature, rottura della catena, o guasti più gravi) e anche per quelli relativi ai viaggiatori (stanchezza, malori, etc.)

Si può prevedere l'organizzazione di un servizio di "Pronto intervento bici", per dare assistenza e riparazione ai ciclisti, in particolare ai cicloturisti, che hanno problemi con la bicicletta: servizio di pronto intervento bici per riparazione e/o recupero di biciclette e possibile fornitura di bici di sostituzione. Sarebbe un servizio da attivare in collaborazione tra artigiani riparatori, albergatori, enti di promozione turistica, etc.



6 IL PRODOTTO TURISTICO FRANCIGENA CICLABILE

I percorsi ciclistici stanno avendo un crescente successo non solo da parte di cicloturisti o turisti appassionati di bicicletta, ma sono diventati un prodotto turistico che attrae un numero crescente di turisti sia che vogliano percorrere l'intero itinerario sia per il piacere e l'immagine di essere un viaggiatore che percorre un itinerario di valore storico, culturale o paesaggistico.

L'esempio del prodotto turistico "La Loira in bicicletta" - "*Loire à velo*" – inserita in ben due itinerario Eurovelo, il Cammino di Santiago e il percorso Atlantico – Mar Nero evidenzia il ruolo del turismo in bicicletta su itinerari di lunga percorrenza. Sul tracciato della Loira in un anno vi sono stati 736 mila ciclisti, di cui il 48% sono stati turisti in vacanza con una durata media del soggiorno di 8 giorni e il 37% sono stati turisti stranieri.

L'itinerario della Loira è stato scelta dall'80% dei turisti per la presenza del percorso ciclabile. L'indotto diretto generato dal turismo in bicicletta nel tratto considerato è stato di oltre 15 milioni di euro, e le ricadute sul territorio di oltre 24 milioni di euro.

6.1 Gli elementi dell'offerta

Tenuto conto delle esperienze estere di successo di itinerari ciclabili di lunga percorrenza, si deve sottolineare che le caratteristiche della Francigena Ciclabile debbano essere sufficientemente standardizzate tra le diverse tappe al fine di dare una percezione di continuità di servizi e di offerta. Il prodotto turistico Via Francigena, anche per i ciclisti, ha come principali soggetti di riferimento:

- coloro partono da una motivazione prevalentemente religiosa;
- coloro che seguono il cammino "Francigena" per una motivazione culturale, ambientale (escursionismo, contatto con la natura) o per semplice curiosità;
- coloro che scelgono una località nei pressi della Via Francigena per l'immagine e il richiamo che suscita il "Brand" e poi per fare delle escursioni giornaliere, o di qualche giorno, in bicicletta (ma anche facendo dei tratti a piedi).

Partendo da una segmentazione del target di tipo orizzontale, possiamo affermare che la motivazione di carattere culturale è trasversale e comune a tutte le tipologie di viaggiatori/turisti/pellegrini, in quanto la Via Francigena è di per sé un itinerario storico-culturale.



Il prodotto Francigena Ciclabile può quindi rappresentare un sistema di servizi integrati che permette al viaggiatore/turista/pellegrino di trovare ciò di cui ha bisogno, sia per sé che per il mezzo bicicletta. In termini generali, con il prodotto “Francigena Ciclabile” si intende ciò che il viaggiatore/turista/pellegrino vuole realmente trovare come elementi essenziali, legati all’esperienza incentrata sul concetto di esperienza di viaggio lungo un itinerario religioso e culturale, che può differire a seconda che si tratti di un “turista pellegrino” o di un “turista viaggiatore”.

Possiamo anche articolare i possibili turisti della Francigena Ciclabile per caratteristiche psicografiche:

- turista individuale;
- turista in gruppo;
- turista giovane/sportivo;
- turista anziano;
- turista con famiglia.

Il pellegrino ciclista è un tipo di turista fortemente concentrato sulla motivazione religiosa che lo spinge ad intraprendere il percorso. Desidera vivere la spiritualità dell’esperienza, accontentandosi di luoghi e spazi di accoglienza semplici e di una ristorazione *low cost*, con un’esigenza minima di servizi aggiuntivi.

Il cicloturista è orientato al percorso con un approccio diverso alla fruizione dell’esperienza “Via Francigena”. Il cicloturista è un turista incentrato su un’esperienza sia culturale/spirituale, che legata all’ambiente, alla conoscenza del territorio, all’attività fisica. Assieme ad un’accoglienza non necessariamente spartana, e quindi con un certo grado di comodità, ricerca spesso una ristorazione legata alle tipicità locali e ha esigenze maggiori relativamente ai servizi di assistenza sia alla persona, che alla bicicletta.

Necessita meno di servizi di trasporto, salvo in casi eccezionali, è indipendente e può indirizzarsi a differenti livelli di offerta, sia nella ristorazione che nella ricettività, ma richiede la presenza di punti assistenza e servizi specifici per le bici.



Tra i cicloturisti vi sono anche i turisti che non vogliono rinunciare ad una gamma di servizi di alto livello, sia per la ristorazione, che per l'alloggio.

Quando l'interesse culturale e di conoscenza dei luoghi attraversati è prevalente, come per molti ciclisti, è necessario offrire l'opportunità di scoprire e ammirare il patrimonio storico-culturale, le città d'arte, i musei, la tradizione e l'identità del territorio, di sperimentare il percorso Francigeno secondo modalità personali.

Va infine tenuto conto dell'esistenza di un'altra tipologia di utenti della Francigena Ciclabile: il cicloturista residente in una località della Francigena Ciclabile o in una zona adiacente (es. in una località termale) che vuole conoscere dei tratti di Francigena percorrendoli in bicicletta, ma che vuole rientrare ogni sera presso la propria struttura ricettiva. Ad esempio: un turista tedesco in vacanza a Rapolano Terme, che vuole provare un giorno il tratto San Gimignano – Siena e un altro giorno il tratto Monteriggioni – Buonconvento, etc.

Per bacino della Francigena Ciclabile si intende un'area territoriale che, attraversata dal percorso compreso in una tappa, cioè tra due punti tappa toccati dalla Via Francigena, si possa caratterizzare come un ambito ciclabile, al cui interno sono possibili diverse scelte di percorso per chi usa la bicicletta, a seconda delle caratteristiche del ciclista, delle sue preferenze culturali e turistiche e del tempo a disposizione.

In questa logica possiamo immaginare tre tipologie di percorso:

1. il percorso per il ciclista pellegrino, che sarà il più possibile aderente al percorso ufficiale per i pedoni;
2. il percorso per il viaggiatore cicloturista, cioè per quelli il cui obiettivo è il raggiungimento della meta, prestando attenzione solo ai principali punti tappa, alle città e ai monumenti di maggiore prestigio che caratterizzano il percorso;
3. il percorso per il cicloturista il cui scopo è visitare un territorio approfittando di un tracciato ciclabile attrezzato e della presenza di notevoli elementi di valore storico, culturale, ambientale, ma anche turistico, ricreativo e a vocazione di tipicità, con particolare attenzione all'ambito della produzione artigianale e delle specialità enogastronomiche.

6.2 Ospitalità

Il Manuale ha definito le caratteristiche generali per le strutture ricettive dei posti tappa della Via Francigena.

1. I posti tappa della Via Francigena sono dotati di strutture idonee ad offrire ospitalità ed eventuale ristoro a tutti coloro che usufruiscono del suddetto itinerario per le finalità precisate.

2. Oltre alle strutture ricettive esistenti e classificate in base alle leggi vigenti in materia, all'interno di un centro o isolate, costituiscono strutture ricettive per la Via Francigena gli ostelli disciplinati da apposito regolamento approvato dalla AEVF.

3. Sono strutture ricettive dei posti tappa della Via Francigena le aziende ricettive alberghiere ed extra - alberghiere ivi comprese le strutture religiose (canoniche, monasteri ecc.) i cui proprietari o gestori si impegnino ad offrire ospitalità ai pellegrini, muniti di appositi riconoscimenti, in ottemperanza alle indicazioni sugli spitali fornite dall' AEVF.

4. L'accesso ad ostelli non custoditi dovrà essere garantito mediante l'individuazione di uno o più depositari delle chiavi riconosciuti dal regolamento/convenzione.

L'ospitalità nelle strutture che accolgono il viaggiatore/turista/pellegrino deve caratterizzarsi con:

personale qualificato in grado di esprimersi correttamente in inglese e in almeno un'altra lingua dell'Unione Europea, adeguatamente formato;

adeguamento degli orari di somministrazione dei pasti alle abitudini dei pellegrini (per esempio colazione disponibile sin dalle prime ore del giorno);

strutturazione di pacchetti che prevedano il pernottamento anche solo per una notte nelle varie tappe consecutive del percorso;

accessibilità delle strutture a persone con bisogni speciali;

ogni punto di alloggio e di ristoro deve mettere a disposizione del turista materiale informativo in varie lingue relativo all'itinerario in generale e alle attrattive della singola località.

Devono essere previsti diversi menù in risposta a diverse esigenze alimentari, orientati per target, e conseguentemente diverse categorie di prezzo. Ciò permette di standardizzare l'offerta nel senso di definire parametri unici di qualità, in linea con il concept dell'esperienza "Via Francigena".

All'interno della categoria generale "strutture ricettive dei posti tappa della Via Francigena" è necessario che siano organizzate e segnalate le strutture ricettive appositamente attrezzate e orientate per il turista in bicicletta, che devono avere alcuni requisiti essenziali, e possibilmente alcune dotazioni complementari.

La definizione del prodotto turistico “Francigena Ciclabile” consente di cogliere l’opportunità di sviluppare ed estendere il concetto di “economia diffusa”, ovvero di luoghi che si offrono per recuperare e valorizzare la tradizione storica dell’accoglienza dei pellegrini e del servizio ai commerci legati ai passaggi di pellegrini, di commercianti, e di altre figure di viaggiatori, anche attraverso la ristorazione e l’opportunità di acquisto di prodotti locali e artigianato con le forme del commercio tradizionale lungo i punti tappa del percorso.

Di seguito forniamo un quadro esemplificativo di queste caratteristiche richieste.

REQUISITI PRINCIPALI E QUINDI OBBLIGATORI PER UN ALBERGO PER CICLISTI	
1 - Custodia sicura bici - Deposito per biciclette	Disposizione gratuita di un luogo chiuso e sicuro per sistemare le biciclette Presenza di rastrelliere adeguate
2 - Officina per la manutenzione di base	Messa a disposizione degli ospiti degli attrezzi di base per la riparazione con gli attrezzi principali per le biciclette; - disponibilità, a pagamento, di materiale di consumo più comune per riparazioni (camere d’aria, tip top, cavi, minuteria)
3 – Materiale, Informazioni e itinerari per ciclisti Postazione internet	Fornitura di mappe cicloturistiche dell’area in omaggio, in prestito o in vendita Cartine escursionistiche & GPS
4 – Asciugatoio	Messa a disposizione degli ospiti di luoghi adatti per asciugare vestiti e attrezzatura
5 - Riferimenti dei negozi, riparatori e altri servizi per le biciclette	Conoscenza dei riferimenti dei negozi e riparatori di biciclette nelle vicinanze (numeri telefonici e orari di apertura);
6 - Disponibilità soggiorno una sola notte	Facoltà di pernottamento nella struttura anche per solo una notte;
7 - Ristorazione specifica e flessibile	Sostanziosa colazione con alimenti adatti ai ciclisti ad es. muesli, yogurt, confetture, miele, frutta, pane fresco; Possibilità di spuntini ad ogni ora del giorno
REQUISITI ACCESSORI PER UN ALBERGO PER CICLISTI	
8 - Area lavaggio bici	Possibilità di lavare la bicicletta nell’area della struttura;
9 - Servizio lavanderia	Lavanderia o uso di lavatrice gratuito o a pagamento;
10 - 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;
11 - Accompagnamento da parte di	Contatto con un esperto che possa consigliare gli

guide specializzate	ospiti sui percorsi e sui servizi dell'area riservati ai ciclo escursionisti e possibilità di guide esperte che possano accompagnare gruppi e famiglie lungo i principali percorsi cicloturistici dell'area;
12 - Trasporto bici e bagagli	
13 - Posizione nelle immediate vicinanze di un percorso ciclabile.	Struttura facilmente raggiungibile in bicicletta senza grandi difficoltà o rischi (pendenze eccessive, strade trafficate);
14 - Emergenza	Disponibilità a prelevare ciclisti in difficoltà ;
15 - Informazioni di carattere generale	Orari di treni e mezzi pubblici Giornali e letteratura specializzata Informazioni su altri alberghi per ciclisti Libro ospiti con osservazioni e esperienze

Tabella 2 - requisiti principali e accessori per un albergo per ciclisti

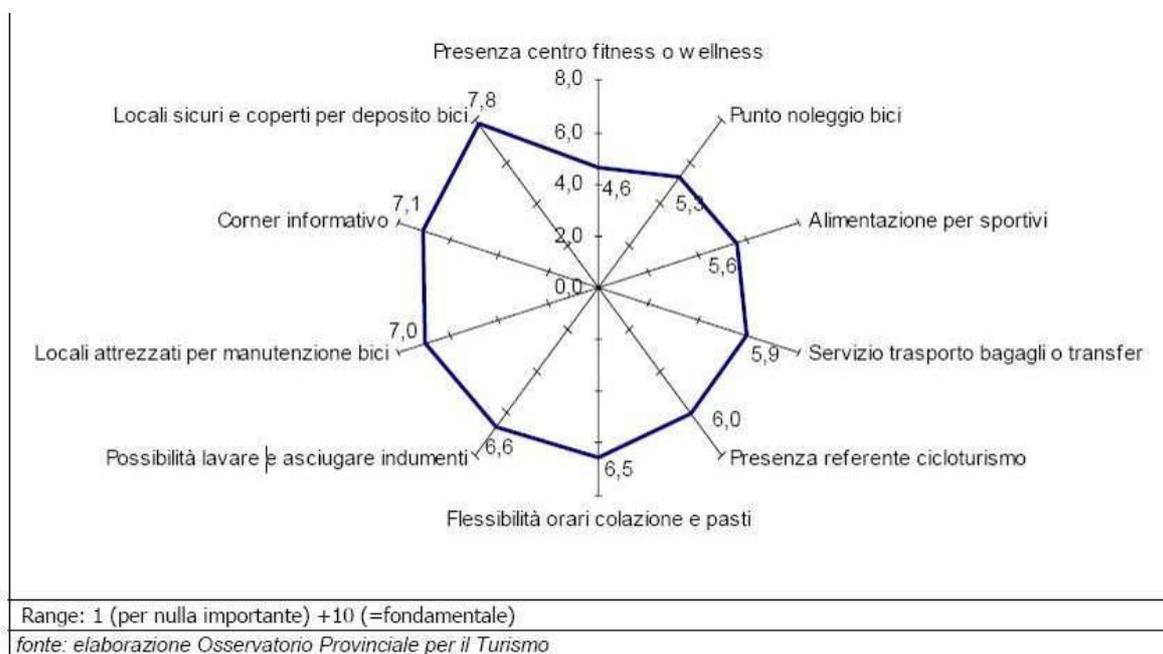


Figura 4 - Importanza assegnata a servizi e facilities per cicloturisti (Provincia di Trento)

6.3 La situazione dell'offerta turistica lungo la Via Francigena

Nei 38 comuni interessati dal percorso della Via Francigena, che sono compresi in 5 province e 8 comprensori, sono presenti ben 2.090 strutture ricettive, di cui 534 sono strutture alberghiere e 1.556 sono invece ricettività diversa presso abitazioni, case vacanza o agriturismo. Nel complesso vi è un numero di oltre 72.600 camere, di cui 28 mila in alberghi e simili e 44.578 in esercizi extralberghieri.

La maggiore dotazione di esercizi si registra nelle zone del senese e della Valdelsa, ma si tratta soprattutto di strutture extralberghiere di tipo agriturismo e B&B; come alberghi e numero di camere la maggiore dotazione si nota nelle zone costiere della riviera apuana e della Versilia.

Esercizi e camere di strutture ricettive alberghiere ed extralberghiere per comprensorio.

	Tot es. alberghieri	Tot es. extra alberghieri	Totale esercizi	Camere es. alberghieri	Camere es. extra alberghieri	Camere esercizi
Lunigiana	15	62	76	639	1.616	2.255
Riviera apuana	110	75	185	5.084	22.879	27.963
Versilia	209	79	288	10.481	3.280	13.761
Area lucchese	46	164	209	2.837	1.877	4.714
Valdarno inferiore	9	39	48	255	619	873
Val d'Elsa	41	447	488	2.287	5.787	8.073
Area senese	73	446	519	4.948	5.764	10.712
Val d'Orcia	32	245	277	1.547	2.758	4.305
Totale	534	1.556	2.090	28.077	44.578	72.655

Tabella 3 - Importanza assegnata a servizi e facilities per cicloturisti (Provincia di Trento)

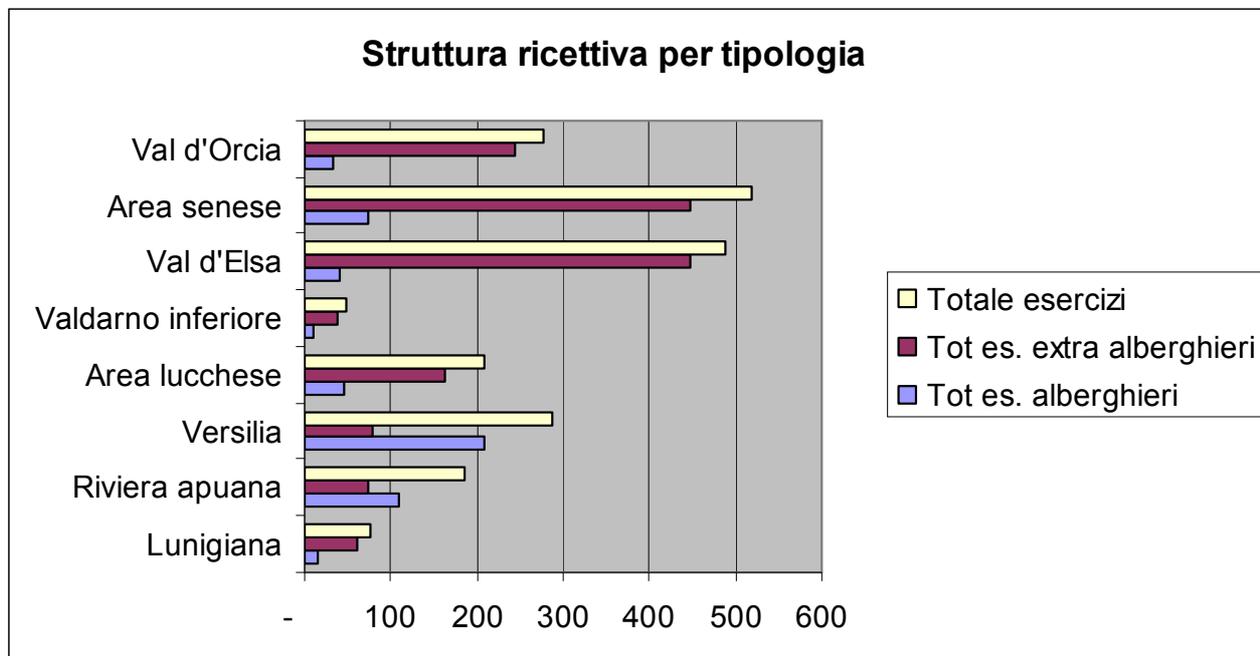


Figura 5 - distribuzione delle strutture ricettive per tipologia

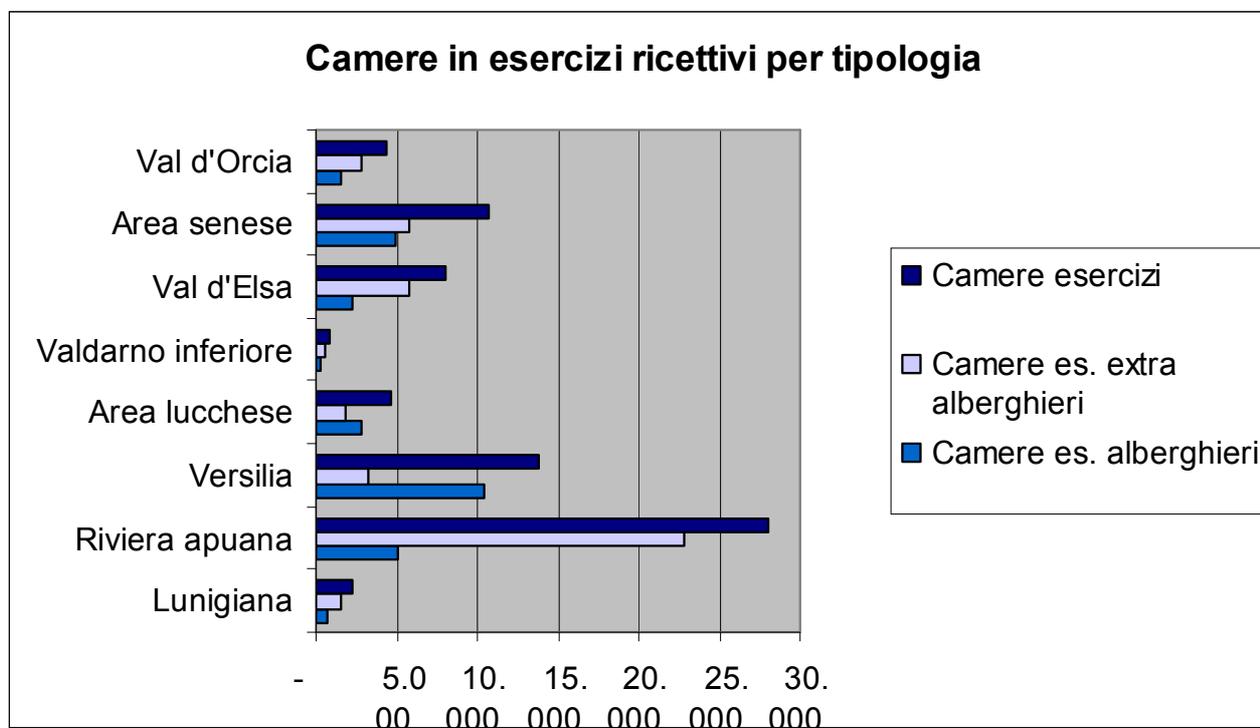


Figura 6 - distribuzione delle camere negli esercizi distinti per tipologia

I dati sull'andamento degli arrivi e delle presenze nei comuni direttamente toccati dalla "Francigena ciclabile" e in quelli immediatamente adiacenti indicano diversi aspetti positivi, nel senso che già oggi si registra un numero significativo di arrivi e di presenze, ma anche un aspetto che va considerato nella prospettiva di una valorizzazione del prodotto turistico "Francigena ciclabile".

Le province di Siena, Lucca e Massa sono quelle che registrano il numero più alto di presenze e arrivi, anche se, verosimilmente, gran parte di queste presenze siano estranee al richiamo della Francigena: Siena risente del turismo delle città d'arte, avendo lungo il percorso della Francigena gran parte dei suoi gioielli turistici, tra cui il capoluogo; i numeri della provincia di Lucca sono dovuti sia al turismo generato dal capoluogo e soprattutto a quello marino della Versilia; lo stesso si può dire per presenze e arrivi della provincia di Massa che sono in gran parte legati al turismo marino nella costa apuana.

Gli arrivi di turisti registrati nel 2011 sono stati, nei 55 comuni toccati o interessati dalla Via Francigena oltre 2 milioni, di cui quasi 1 milione e 600 mila proprio nei comuni attraversati dalla "Francigena ciclabile".

Province	Comuni dove passa il percorso "Francigena ciclabile"	Altri comuni interessati dal percorso "Francigena ciclabile"	Totale complessivo
Massa	229.910	5.657	235.567
Lucca	514.804	118.960	633.764
Pistoia		47.585	47.585
Pisa	14.205	8.516	22.721
Firenze	27.614	66.415	94.029
Siena	794.913	179.028	973.941
Grosseto		13.802	13.802
Totale	1.581.446	439.963	2.021.409

Tabella 4 - Arrivi di turisti nei comuni della Francigena

Le presenze turistiche registrate sono state di quasi 7 milioni e mezzo, anche queste concentrate soprattutto nei 38 comuni attraversati dal percorso francigeno, e in particolare nelle province di Siena, Lucca e Massa.

Province	Comuni dove passa il percorso "Francigena ciclabile"	Altri comuni interessati dal percorso "Francigena ciclabile"	Totale complessivo
Massa	1.243.428	17.985	1.261.413
Lucca	1.824.432	462.023	2.286.455
Pistoia		115.449	115.449
Pisa	44.404	52.746	97.150
Firenze	150.971	427.723	578.694
Siena	2.360.853	721.823	3.082.676
Grosseto		49.217	49.217
Totale	5.624.088	1.846.966	7.471.054

Tabella 5 - Presenze turistiche nei comuni della Francigena

Analisi più di dettaglio potrebbero segnalare fenomeni interessanti riferibili ai singoli comuni e alla stagionalità delle presenze. A questo proposito è utile considerare il dato sulla durata media del soggiorno che evidenzia una durata relativamente breve, inferiore a 4 giorni, in quasi tutte le province, con l'eccezione delle province di Massa Carrara, interessata con la riviera apuana da significative presenze di turismo marino, e anche di Firenze, parzialmente di Pisa, dove invece si può ipotizzare una presenza di turismo straniero, nei comuni collinari.

Province	Comuni dove passa il percorso "Francigena ciclabile"	Altri comuni interessati dal percorso "Francigena ciclabile"	Totale complessivo
Massa	5,4	3,2	5,4
Lucca	3,5	3,9	3,6
Pistoia		2,4	2,4
Pisa	3,1	6,2	4,3
Firenze	5,5	6,4	6,2
Siena	3,0	4,0	3,2
Grosseto		3,6	3,6
Totale	3,6	4,2	3,7

Tabella 6 - Durata media del soggiorno nei comuni della Francigena

Importante è, a nostro avviso, segnalare la dotazione di strutture museali presenti nelle varie aree geografiche attraversate dalla Via Francigena: nel complesso vi sono ben 53 musei, concentrati in particolare nelle due più importanti città d'arte di Siena e Lucca, ma diffusi poi in tutto il territorio attraversato e nei comuni adiacenti.

Musei			
Zona	Comuni dove passa il percorso "Francigena ciclabile"	Altri comuni interessati dal percorso "Francigena ciclabile"	Totale complessivo
Lunigiana	3	1	4
Riviera apuana	4		4
Versilia	4	2	6
Area lucchese	8	3	11
Valdarno inferiore	2	2	4
Val d'Elsa	5	2	7
Area di Siena	8	4	12
Val d'Orcia	2	3	5
Totale	36	17	53

Tabella 7 - presenza di musei

Interessante è segnalare la presenza di pubblici esercizi lungo il percorso della Via Francigena, in quanto possono fornire alcuni servizi di base ai pellegrini e ai viaggiatori, quali la somministrazione di pasti e bevande, i servizi igienici, un luogo di sosta e protezione dalle intemperie e anche attività di informazione e assistenza e la fornitura di prodotti tipici locali.

Nei comuni toccati della "Francigena ciclabile" vi sono quasi 4 mila esercizi e altri 1.239 sono localizzati nei comuni adiacenti al percorso principale. La maggiore concentrazione di queste attività è naturalmente nelle aree urbane e in quelle costiere, in particolare nella riviera apuana, in Versilia, nella zona lucchese e nell'area senese, ma una consistente presenza di esercizi si può notare anche nelle aree meno densamente abitate come la Lunigiana e la Val d'Orcia.

Publici esercizi			
Zona	Comuni dove passa il percorso "Francigena ciclabile"	Altri comuni interessati dal percorso "Francigena ciclabile"	Totale complessivo
Lunigiana	262	98	360
Riviera apuana	1.108		1.108
Versilia	710	260	970
Area lucchese	681	224	905
Valdarno inferiore	228	282	510
Val d'Elsa	321	85	406
Area di Siena	509	159	668
Val d'Orcia	150	131	281
Totale	3.969	1.239	5.208

Tabella 8 - presenza di pubblici esercizi

L'insieme dei dati statistici sulle strutture ricettive, gli arrivi e le presenze turistiche e la dotazione di attività e servizi comunque connessi al turismo culturale e religioso evidenzia la presenza di un tessuto turistico già denso e adeguato ad offrire servizi anche ai turisti in bicicletta che sono attirati dal percorso della "Francigena ciclabile".

La "Francigena ciclabile" rappresenta perciò, ove adeguatamente sistemata, segnalata e valorizzata, un'occasione notevole per contribuire ad aumentare l'attrazione turistica dei territori attraversati e in particolare di quelli che non sono dotati di attrattive eccezionali quali il mare o le risorse storico-culturali delle città d'arte. Il riferimento è quindi soprattutto per le zone della Lunigiana, del Valdarno inferiore, della Valdelsa e della Val d'Orcia. Per queste zone, ma in genere per tutto il territorio attraversato la presenza della Via Francigena, e del percorso ciclabile in particolare, è un'occasione notevole per incrementare gli arrivi, soprattutto nei periodi di bassa stagione, che tra l'altro sono quelli più indicati per i viaggi in bicicletta, e per allungare la durata dei soggiorni, che potranno arricchirsi di un'opportunità di conoscenza del territorio aggiuntiva, svolta in modo del tutto sostenibile.

7 I RISULTATI DELLA RICOGNIZIONE

La ricognizione svolta attraverso i sopralluoghi, le analisi e le verifiche sul campo ha permesso l'individuazione del percorso ciclistico più adeguato possibile alle esigenze di viaggiatore cicloturista, nonché delle criticità e degli eventuali interventi da attuare, che sono riportati sulla cartografia, grazie alle attività di analisi diretta delle Associazioni Fiab che hanno svolto il monitoraggio del percorso ciclistico.

Percorso considerato	Passo della Cisa - Acquapendente
Lunghezza del percorso a piedi	395 km
Itinerari controllati	850 km
Lunghezza itinerario per la bicicletta	403 km
Di cui:	
In <u>Toscana</u>	361 km
In <u>Liguria</u> (zona S. Stefano Magra - Sarzana)	25 km
Nel <u>Lazio</u> (Proceno, Acquapendente)	17 km
Segnate anche delle varianti	87 km

Tabella 9 - suddivisione principale degli itinerari controllati

Tali dati sono stati approfonditi, anche tramite ripetute visite sui luoghi indicati, al fine di migliorare la fruibilità del percorso e indicare soluzioni per garantire i migliori livelli di sicurezza e qualità.

Il percorso individuato per la "Francigena ciclabile" è costituito per gran parte (oltre i $\frac{3}{4}$) da strade asfaltate; poi vi è un 22% che è su fondo sterrato, ma buono, come macadam o strade bianche in genere, e solo il 2% è di situazioni con fondo naturale costituito da terra battuta o erba.

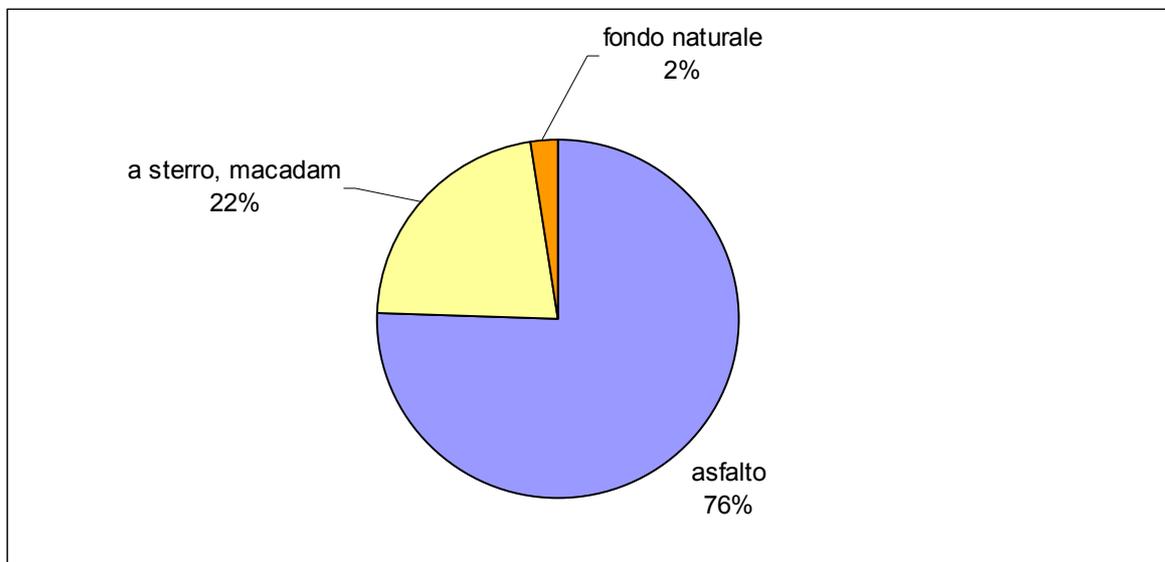


Figura 7 - distribuzione delle tipologie di fondo stradale

L'attività di ricognizione del percorso Francigena Ciclabile e del territorio e di identificazione degli itinerari percorribili ha riguardato lo studio e il rilevamento sul campo degli itinerari e il censimento delle problematiche più evidenti, in particolare per quanto riguarda il tema della sicurezza e della percorribilità per viaggiatori cicloturisti.

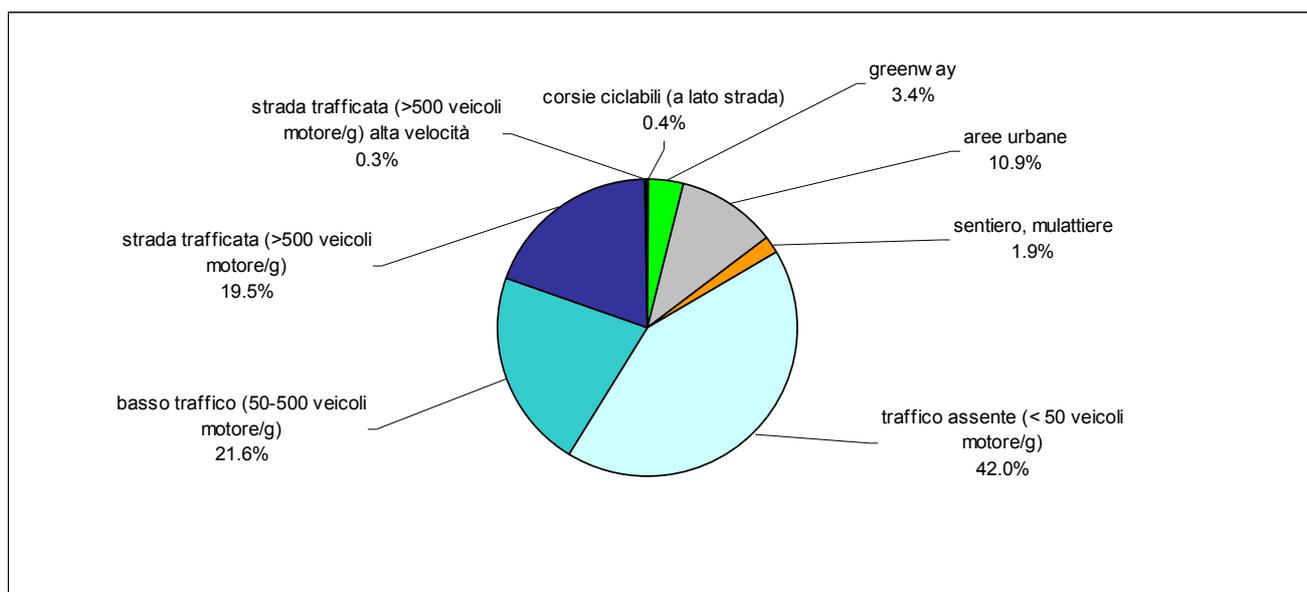


Figura 8 - distribuzione delle tipologie di strada

L'archivio di dati, immagini e testi descrittivi, strutturato in un data base georeferenziato secondo standard GIS diffusi e compatibili con il Sistema Informativo Territoriale della Regione, è stato pubblicato mediante una applicazione cartografica WEB per consentire la consultazione sia da parte del gruppo di lavoro, sia dai referenti della Regione.

I dati sono stati organizzati in shape file nel sistema geografico Gauss Boaga Roma40, con un preventivo controllo topologico in ambiente Arcgis - ArcInfo.

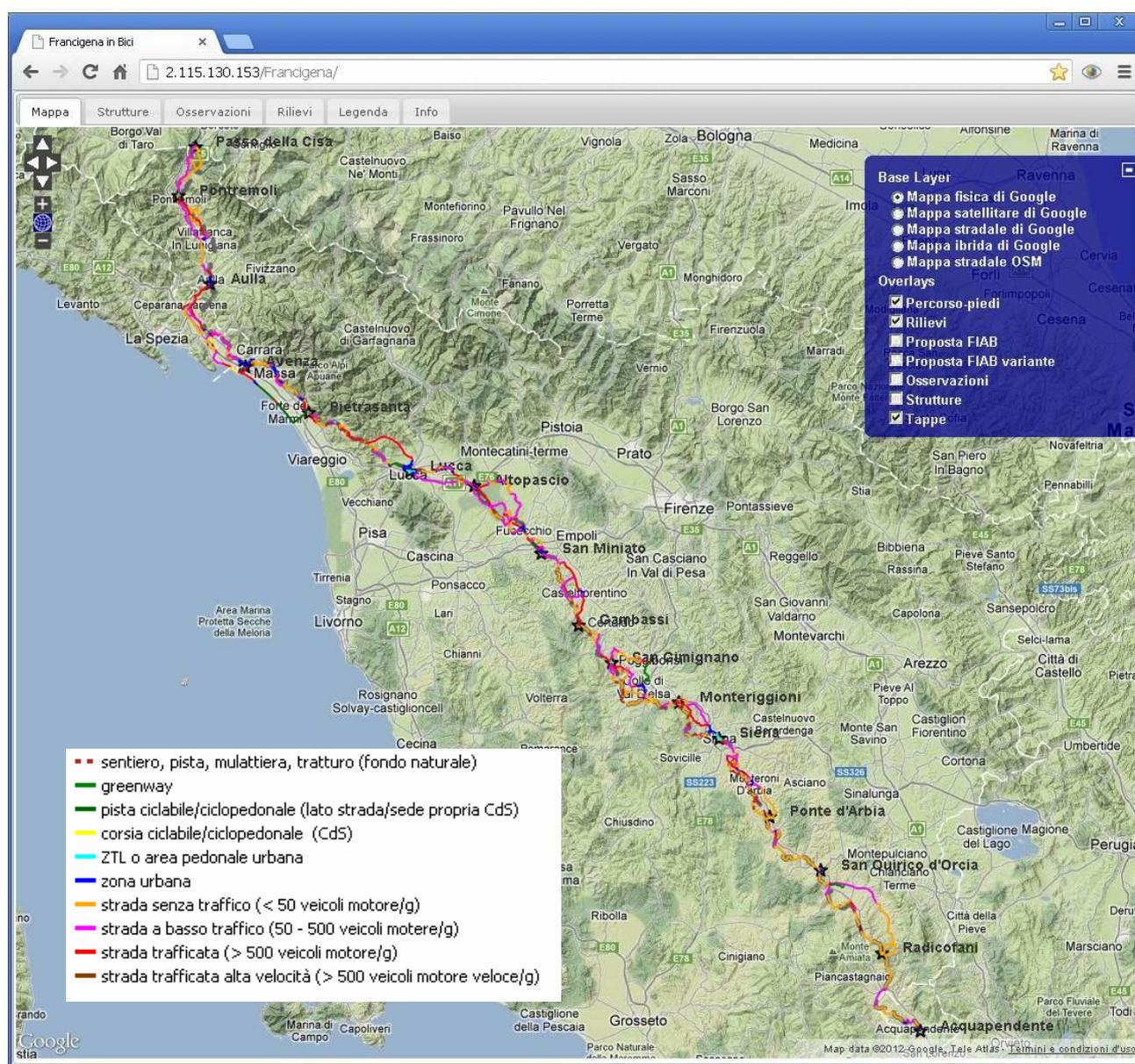


Figura 9 - videata del sistema cartografico WEB allestito per la gestione del progetto

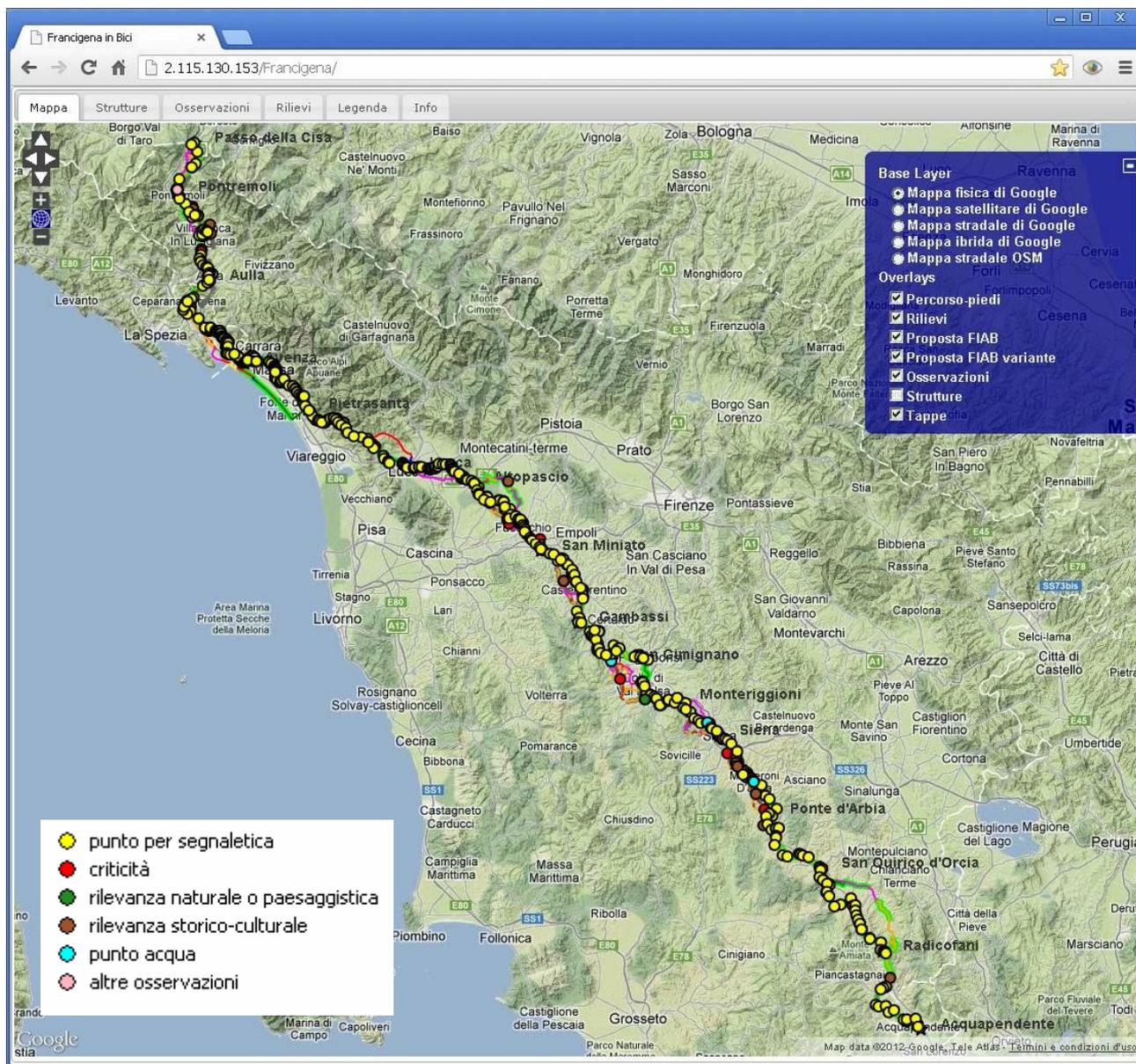


Figura 10 - visualizzazione del layer delle osservazioni puntuali

Sono state raccolte, verificate e poi georeferenziate le strutture di servizio che offrono prestazioni mirate al turista ciclista oppure di assistenza per il mezzo bicicletta, con particolare riferimento a:

- accoglienza
- negozi ed officine per le bici
- servizi di noleggio.

	1 - ospitalità per ciclisti
	2 - negozio bici ed accessori
	3 - officina, riparazioni
	4 - noleggio
	5 - costruzione, assemblaggio
	6 - parcheggio bici
	7 - agenzie di promozione, tour operator

Più in particolare i dati raccolti sono stati organizzati nei seguenti temi:

rilievi: sono elementi lineari, corrispondenti a tutti i tratti di strada verificati, e classificati con varie tipologie di informazione;

strutture e servizi: sono elementi puntuali che indicano gli esercizi che offrono servizi per il cicloturista;

segnaletica e criticità: sono elementi puntuali che indicano i luoghi per la segnaletica, punti di interesse lungo il percorso e le criticità.

Nelle seguenti tabelle sono descritte le strutture dei dati raccolti e consegnati.

tema	rilievi (rilievi.shp)	tipo campo
geometria	linea	
ID	contatore	int lungo
lung	lunghezza arco	double
sede_str	tipo sede stradale (valori da 1 a 12) vedi codici bicitalia	short int
superf	tipo superficie (valori da 1 a 6) vedi codici bicitalia	short int
tr_piedi	1 = stesso tratto per i camminanti; 0 = tratto alternativo per le bici	text 1
note	descrizione	text 100
tema	strutture e servizi (strutt_serv.shp)	tipo campo
geometria	punto	
ID	contatore	int lungo
cod	0 - non assegnato	short int
	1 - esercizi ricettivi attrezzati (o cmq di interesse?)	
	2 - negozio bici	
	3 - officina, riparazioni	
	4 - noleggio	
	5 - costruzione, assemblaggio	
	6 - posteggio	
	7 - agenzie di promozione, tour operator	
nome	denominazione struttura	text 100

indirizzo	indirizzo e num civico	text 100
località	località	text 100
CAP	CAP	text 6
tel	telefono	text 50
mail	email	text 50
web	sito web	text 50
note	descrizione	text 100
tema	segnaletica e criticità (oss_punt.shp)	tipo campo
geometria	punto	
ID	contatore	int lungo
cod	0 - non assegnato	short int
	1 - punto opportuno per segnaletica	
	2 - criticità percorso	
	3 - elementi paesaggistici e naturalistici	
	4 - risorse storico-culturali	
	5 - fonte, punto acqua	
note	descrizione	text 100

Tabella 10 - struttura dei dati consegnati

SEDE STRADALE	
cod_sede_str	descrizione
1	pista ciclabile/ciclopedonale (a lato strada, in sede propria), come da C.d.S.
2	corsia ciclabile/ciclopedonale, come da C.d.S.
3	greenway (pista/strada ciclabile lontana da strade a traffico motorizzato)
4	sentiero, percorso in parchi o aree protette, mulattiere, tratturo
5	strada senza traffico (< 50 veicoli motore / giorno)
6	ztl o area pedonale (urbana)
7	strada 30 (extraurbana, max 30 km/h)
8	strada a basso traffico (< 500 veicoli motore / giorno)
9	zona 30 (urbana, max 30 km/h)
10	strada trafficata (> 500 veicoli motore / giorno)
11	non rilevata
12	strada trafficata (> 500 veicoli motore / giorno), alta velocità
SUPERFICIE	
cod_superficie	descrizione
1	pavimentata: asfalto o cemento
2	pavimentata: pietre a lastre o cubetti, autobloccanti
3	drenante: ghiaia fine, calcestr, macadam
4	naturale: erba o terra battuta
5	naturale: ghiaia grossolana, fondo incoerente
6	non rilevata

Tabella 11 - codici del Progetto Bicalia usati nella classificazione dell'itinerario

veicoli/g	veicoli/h	min tra due veicoli
50	2.1	29
500	20.8	3

Tabella 12 - parametri di intensità del traffico di veicoli a motore usati nel progetto Bicalita

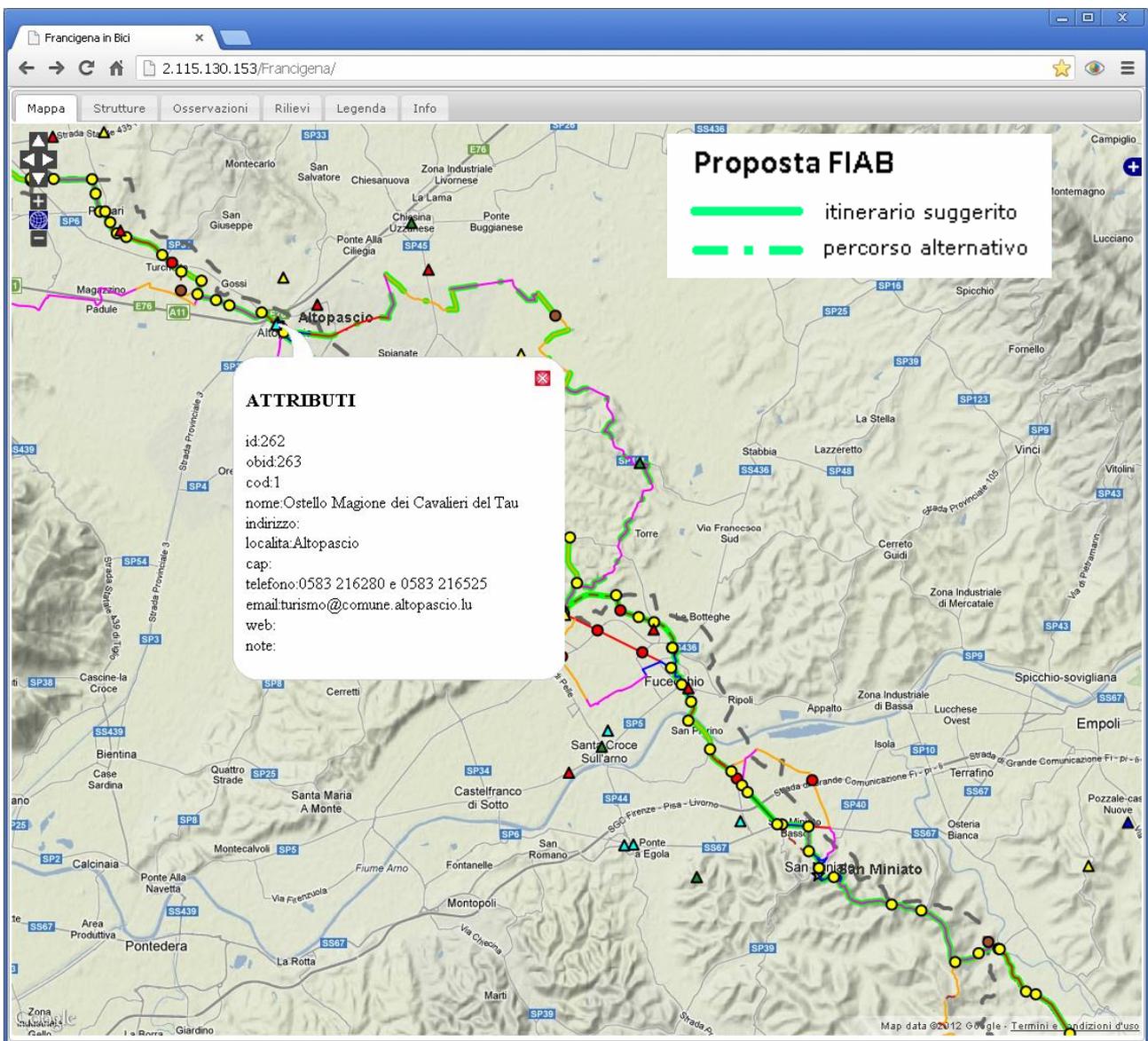


Figura 11 - un particolare della mappa on-line, che evidenzia il livello di dettaglio dei rilievi svolti. Evidenziato in verde l'itinerario proposto da FIAB, e con il tratteggio i possibili percorsi alternativi.

Il percorso individuato si distribuisce fra 5 province, con una ripartizione molto differenziata, dove la provincia di Siena detiene quasi la metà del tracciato, seguita da Massa Carrara e Lucca; mentre Firenze e Pisa hanno dei tratti ridotti a ridosso dell'attraversamento dell'Arno e all'inizio della Valdelsa.

La provincia di Pistoia è poi interessata da un breve tratto in variante per arrivare al Padule di Fucecchio e ad un ostello attrezzato per i pellegrini di transito che vogliono conoscere questa caratteristica parte della Toscana, di notevole valore ambientale, storico e culturale.

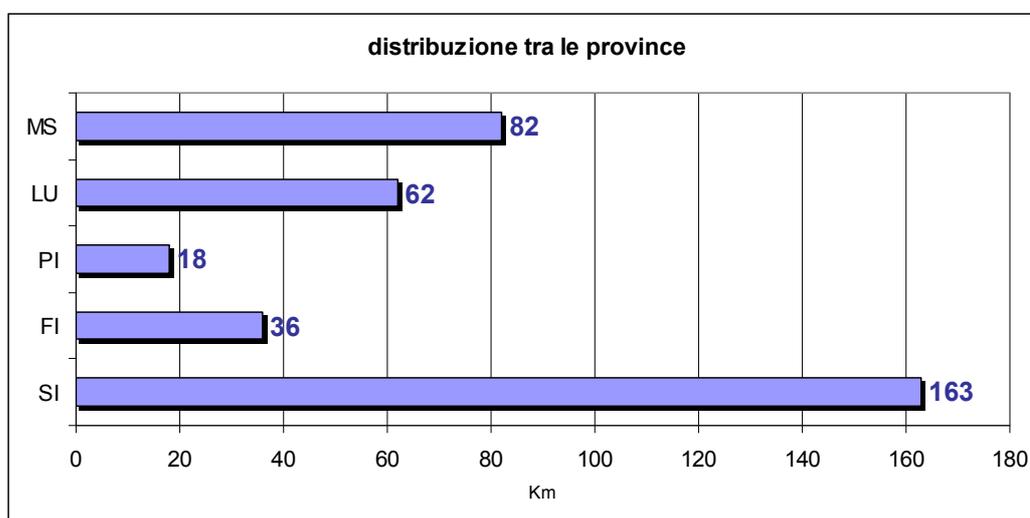


Figura 12- distribuzione tra le province

I comuni toccati o attraversati dalla "Francigena ciclabile" sono 38, anche in questo caso in maggioranza in provincia di Siena e poi in quelle di Massa Carrara e Lucca.

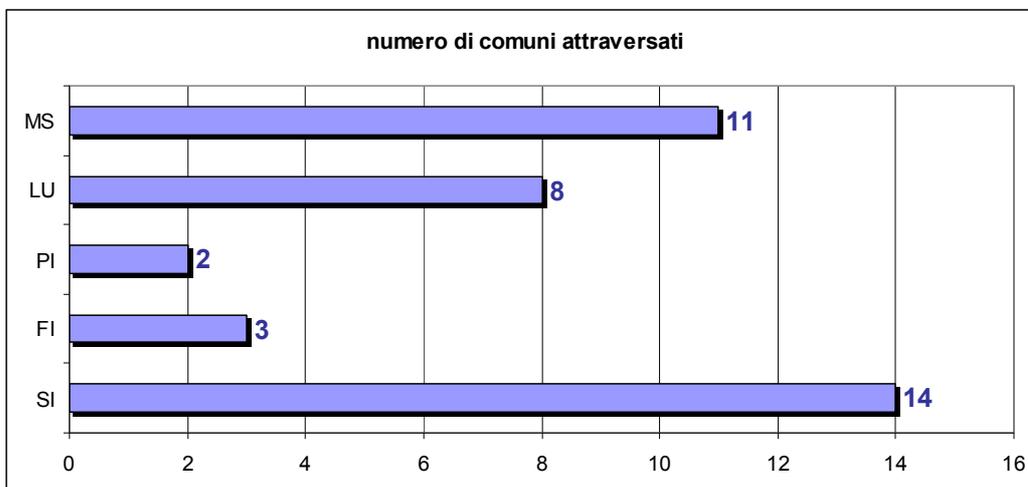


Figura 13- comuni attraversati

Oltre ai 38 comuni direttamente attraversati, ve ne sono altri 27 che sono o toccati dalle possibili varianti individuate, oppure si trovano nelle immediate adiacenze e cioè entro una distanza di 5 km dal tracciato in bicicletta che con questo mezzo è agevolmente percorribile.

Province	Comuni dove passa il percorso "Francigena ciclabile"	Altri comuni interessati dal percorso "Francigena ciclabile"	Totale complessivo
Firenze	3	4	7
Grosseto		2	2
Lucca	8	4	12
Massa	11	4	15
Pisa	2	2	4
Pistoia		3	3
Siena	14	8	22
Totale	38	27	65

Tabella 13 - i Comuni coinvolti dal percorso francigeno

La popolazione residente nei comuni del percorso "Francigena ciclabile" ammonta a oltre 684.500 abitanti e nei 27 comuni adiacenti vi sono ulteriori 215.810 abitanti; insieme si superano i 900 mila abitanti.

Province	Comuni dove passa il percorso "Francigena ciclabile"	Altri comuni interessati dal percorso "Francigena ciclabile"	Totale complessivo
Firenze	46.385	78.792	125.177
Grosseto		5.281	5.281
Lucca	248.778	19.410	268.188
Massa	188.236	13.849	202.085
Pisa	41.476	27.169	68.645
Pistoia		33.153	33.153
Siena	159.671	38.156	197.827
Totale	684.546	215.810	900.356

Tabella 14 - la popolazione residenti nei comuni coinvolti

In questo caso la provincia che detiene la maggior quota di popolazione è Lucca, perché il percorso attraversa sia il capoluogo che diversi popolosi comuni della Piana di Lucca e della Versilia; viene poi la provincia di Massa Carrara in quanto la "Francigena ciclabile" tocca in pratica tutto il territorio provinciale e in particolare i comuni più abitati.

8 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La ricognizione svolta e le analisi contorno effettuate permettono di affermare che il percorso “Francigena ciclabile” è fattibile già oggi, anche se richiede alcuni interventi con livelli diversi di impegno, anche finanziario.

Le prime iniziative da attuare riguardano la **segnaletica** con particolare riferimento a quanto indicato in un capitolo precedente e alla localizzazione dei cartelli precisata nella documentazione cartografica digitale consegnata.

Una volta realizzata e sistemata la segnaletica, si potrà dire che, almeno come identificazione e riconoscibilità del percorso “Francigena ciclabile”, l’itinerario della Via Francigena è completato.

Questo non significa che risultino superate **alcune criticità** sul percorso, alcune anche di carattere rilevante, e tra queste va in particolare segnalato il tratto lungo la SR 62 da Aulla a S. Stefano Magra, che è molto trafficato e stretto, e quindi pericoloso per il ciclista, specie per un ciclista non abituato al traffico aggressivo presente su alcune delle nostre strade.

La vicina ferrovia dismessa rappresenta un’importante alternativa e la sua **conversione in pista ciclabile e percorso pedonale** in sede propria rappresenta per questo una priorità.

Il quadro complessivo degli interventi che possono essere proposti per superare le criticità riscontrate deve tenere conto delle indicazioni definite dai criteri Eurovelo e Bicitalia e del Manuale “Pianificazione di percorsi ciclabili” redatto dall’Ufficio federale delle strade USTRA della Confederazione Svizzera.

Su questa base andrebbero perciò predisposti, oltre alla presente relazione generale che specifica le caratteristiche principali del lavoro svolto e delle varie situazioni analizzate, delle valutazioni più mirate con i relativi elaborati riferiti ai singoli interventi da realizzare che rientrano nelle seguenti tipologie:

- messa in sicurezza dei tratti ancora pericolosi dell’itinerario Francigena Ciclabile e delle eventuali relative alternative;
- evidenziazione delle aree da destinare alla sosta lungo il percorso, sulla base delle indicazioni e delle rilevazioni delle Associazioni locali;



- localizzazione delle aree di parcheggio nei punti di interesse e di inserimento al percorso “Francigena ciclabile”, atti a riconoscere e facilitare l'accesso per i turisti interessati a percorrere un solo tratto della “Francigena ciclabile”.

L'individuazione, segnalazione e valutazione dell'elenco degli interventi con un ordine di priorità potrà costituire lo schema di riferimento per la stima dei costi per l'adeguamento dell'infrastruttura Francigena Ciclabile in Toscana a standard di qualità richiesti oggi a livello europeo.