

Parere di regolarità tecnica:

- ☒ **favorevole**
☐ **non favorevole**, per la seguente motivazione:

Il Responsabile dell'Ufficio:

- ☒ **Direttore-Attività di Parco**
☐ **Affari amministrativi e contabili**
☐ **Controllo delle attività estrattive**
☐ **Interventi nel Parco**
☐ **Pianificazione territoriale**
☐ **Valorizzazione territoriale**
☐ **Vigilanza e gestione della fauna**

Parere di regolarità contabile:

- ☐ **favorevole**
☐ **non favorevole**, per il seguente motivo:

Il Responsabile dell'Ufficio

- ☐ **Affari amministrativi e contabili**

Estratto del processo verbale:

letto, approvato e sottoscritto

☒ **Presidente: Andrea Tagliasacchi**

☒ **Direttore: Riccardo Gaddi**

Responsabile procedimento amministrativo:

Pubblicazione:

La presente deliberazione viene pubblicata all'Albo pretorio on line del sito internet del Parco (www.parcapuane.toscana.it/albo.asp), a partire dal giorno indicato nello stesso e per i 15 giorni consecutivi



Parco Regionale delle Alpi Apuane

estratto dal processo verbale del

Consiglio direttivo

Deliberazione

n. 45 del 25 novembre 2025

Masterplan per il riconoscimento del Cammino sul versante toscano - DGR 663/2018 de "La Via Vandelli - Strada Ducale del Settecento da Modena a Massa" – approvazione

L'anno duemilaventicinque, addì 25 del mese di novembre alle ore 17:30, presso gli Uffici dell'Ente in Massa, in via Simon Musico n. 8, con possibilità di collegamento da remoto, si è riunito il Consiglio direttivo del Parco regionale delle Alpi Apuane, nominato con Decreto del Presidente del Consiglio regionale n. 3 del 27 ottobre 2023 e integrato con deliberazione del Consiglio regionale n. 19 dell'8 aprile 2025, di cui fa parte di diritto anche il Presidente del Parco, nominato con Decreto del Presidente della Giunta regionale n. 185 del 7 novembre 2023

Sono presenti componenti n. 5 assenti n. 4
(A = assente; P = presente)

Alessio Berti	P
Christian Daimo	A
Giacomo Faggioni	A
Alessia Gambassi	P
Vanessa Greco	P
Pietro Pallini	A
Andrea Tagliasacchi	P
Alessio Ulivi	A
Marco Zollini	P

Immediata eseguibilità del provvedimento: ☒

atto sottoscritto digitalmente ai sensi del D. Lgs. 82/2005 e succ. mod. ed integr.

presiede **Andrea Tagliasacchi**

partecipa il Direttore **Riccardo Gaddi**

Il Consiglio direttivo

Visti gli artt. 19, 20 e 21 della L.R. 19 marzo 2015, n. 30 succ. mod. ed integr.;

Visto lo Statuto dell'Ente Parco di cui alla deliberazione del Consiglio Regionale della Toscana n. 307 del 9 novembre 1999 e succ. mod. ed integr.;

Visto il decreto del Presidente della Giunta Regionale Toscana n. 185 del 7 novembre 2023, che ha nominato, in qualità di Presidente dell'Ente Parco Regionale delle Alpi Apuane, Andrea Tagliasacchi;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio regionale n. 3 del 27 ottobre 2023, con cui sono stati nominati i membri del Consiglio direttivo dell'Ente e la deliberazione del Consiglio regionale n. 19 dell'8 aprile 2025, relativa alla sua integrazione con un componente designato in rappresentanza delle organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente diffuse sul territorio;

Visto l'accordo sottoscritto il 31 gennaio 2024, tra l'Ente Parco regionale delle Alpi Apuane e l'Ente Parco regionale di Migliarino, San Rossore e Massaciuccoli per la disciplina, nelle more dell'espletamento delle procedure per la nomina del successore, dell'utilizzo condiviso, temporaneo e parziale del Direttore di quest'ultimo ente, in base a quanto approvato dai rispettivi Consigli direttivi con deliberazioni n. 1 del 30 gennaio 2024 e n. 6 del 29 gennaio 2024;

Premesso che il Parco Regionale delle Alpi Apuane ha tra i propri obiettivi strategici la conservazione, la tutela dei valori naturalistici, paesaggistici ed ambientali, così come un loro uso/fruizione durevole;

Considerato che l'antica Via Vandelli, storica via di collegamento tra Massa e Modena, attraversa il territorio del Parco da Est a Ovest, in corrispondenza del monte Tambura;

Preso atto di un nuovo interesse da parte di escursionisti e turisti che si rivolgono sempre più alla scoperta dei territori seguendo i cammini storici;

Ritenuto quindi opportuno ripristinare e valorizzare tale percorso;

Considerato che il tracciato della Via Vandelli, nell'area delle Alpi Apuane interessa il comune di Massa nella Provincia di Massa Carrara e i comuni di Vagli di Sotto e Careggine nella Provincia di Lucca;

Visto inoltre l'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/1990 sottoscritto il 26 agosto 2025 dal Parco Regionale delle Alpi Apuane, le Province di Lucca e di Massa Carrara e i 7 comuni toscani allo scopo di incrementare la valorizzazione e la promozione del tratto toscano della Via Vandelli e del territorio toscano in generale anche in collaborazione con altri portatori di interessi, e che individua il Parco quale ente capofila;

Vista la delibera di Consiglio direttivo n. 4 del 30 gennaio 2025 con la quale si approva il piano integrato di attività – PIAO 2025-2027 dove venivano individuati gli obiettivi 2025 tra cui il *“Riconoscimento della Via Vandelli quale Cammino”* da attuarsi a cura degli Uffici del Parco;

Visto il *masterplan* per il riconoscimento del Cammino sul versante toscano - DGR 663/2018 relativo a *“La Via Vandelli -Strada Ducale del Settecento da Modena a Massa”*, costituito dai seguenti elaborati:

- 1) Relazione generale;
- 2) Tavola 1a - Carta di inquadramento - tracciato della Via Vandelli in Toscana;
- 3) Tavola 1b - Carta di inquadramento - morfologia del territorio e rete dei cammini;
- 4) Tavola 2a - Mappatura del percorso - quadrante 2a;
- 5) Tavola 2b - Mappatura del percorso - quadrante 2b;
- 6) Tavola 3a - Masterplan del percorso - quadrante 3a;
- 7) Tavola 3b - Masterplan del percorso - quadrante 3b;
- 8) Tavola 3c - Masterplan del percorso - quadrante 3c;

- 9) Tavola 3d - Masterplan del percorso - quadrante 3d;
- 10) Tavola 3e - Masterplan del percorso - quadrante 3e;
- 11) Tavola 4 - Allegato Ricognizione catastale;
- 12) Tavola 5 - Allegato Schede intervento.

Ritenuto, per quanto sopra esposto, di approvare il *masterplan* per il riconoscimento del Cammino sul versante toscano - DGR 663/2018 a “La Via Vandelli - Strada Ducale del Settecento da Modena a Massa”;

Vista la proposta di deliberazione così come predisposta dall’Ufficio competente;

Esaminata e ritenuta meritevole di approvazione;

Preso atto dei pareri favorevoli, di cui al frontespizio della presente deliberazione;

A voti unanimi e tutti favorevoli, espressi nelle forme di legge,

delibera

a) di approvare il *masterplan* sulla Via Vandelli, a cura degli Uffici del Parco, conservati in atti presso la U.O.C. Interventi nel Parco, costituito dai seguenti elaborati:

- 1) Relazione generale;
- 2) Tavola 1a - Carta di inquadramento - tracciato della Via Vandelli in Toscana;
- 3) Tavola 1b - Carta di inquadramento - morfologia del territorio e rete dei cammini;
- 4) Tavola 2a - Mappatura del percorso - quadrante 2a;
- 5) Tavola 2b - Mappatura del percorso - quadrante 2b;
- 6) Tavola 3a - Masterplan del percorso - quadrante 3a;
- 7) Tavola 3b - Masterplan del percorso - quadrante 3b;
- 8) Tavola 3c - Masterplan del percorso - quadrante 3c;
- 9) Tavola 3d - Masterplan del percorso - quadrante 3d;
- 10) Tavola 3e - Masterplan del percorso - quadrante 3e;
- 11) Tavola 4 - Allegato Ricognizione catastale;
- 12) Tavola 5 - Allegato Schede intervento.

b) di dare indirizzo agli Uffici competenti, così come previsto dal cronoprogramma approvato nel Piano della Qualità della Prestazione Organizzativa (PQPO) quale sezione del Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO 2025 – 2027), di porre in essere tutt e le azioni e provvedimenti necessari e conseguenti il presente atto, compresa la predisposizione di tutta la documentazione per l’invio alla Regione Toscana per la procedura di avvio per un nuovo Cammino, ai sensi della Delibera della Giunta regionale Toscana n. 663 del 18 giugno 2018,

delibera

altresì – a voti unanimi e tutti favorevoli – l’immediata eseguibilità del presente provvedimento.

Allegati:

“A” Relazione generale



EUROPARC
Turismo Sostenibile
nelle Aree Protette

Regione Toscana



La Via Vandelli

Strada Ducale del Settecento da Modena a Massa

Masterplan

per il riconoscimento del cammino
sul versante toscano - DGR 663/2018

Responsabile unico
del procedimento:
geom. Paolo Amorfini

Gruppo di lavoro:
geom. Paolo Amorfini
dott. nat. Emanuele Guazzi
dott.ssa agr. Francesca Panelli
dott.ssa Donella Consolati
arch. Matteo Casanovi (consulente esterno)

Relazione illustrativa

La Via Vandelli

Strada Ducale del Settecento da Modena a Massa

Masterplan

per il riconoscimento del Cammino
sul versante toscano - DGR 663/2018

Responsabile unico del procedimento
geom. Paolo Amorfini

Gruppo di lavoro:
geom. Paolo Amorfini
dott. nat. Emanuele Guazzi
dott.ssa agr. Francesca Panelli
dott.ssa Donella Consolati
arch. Matteo Casanovi (consulente esterno)

r0 / novembre 2025

Indice

Premessa	5
Informazioni generali sul Cammino	7
Inquadramento storico	9
Criteri generali per l'attuazione del Cammino	12
A. Accordi	12
B. Rapporto tra Masterplan e strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica	13
<i>i. Ricognizione della strumentazione urbanistica dei Comuni attraversati</i>	<i>13</i>
<i>ii. Vincoli sovraordinati.....</i>	<i>18</i>
C. Fasi di sviluppo	19
D. Attuazione	19
E. Principale normativa di riferimento.....	19
MASTERPLAN	20
1. Definizione del percorso e punti tappa	20
1.1 Criteri generali e parametri per definire il cammino	20
1.2 Cammino a piedi.....	21
1.3 Percorso ciclistico	22
1.4 Percorso a cavallo	22
1.5 Dettaglio delle tappe della Via Vandelli.....	24
1.6 Classificazione delle tappe in base al livello di difficoltà	28
1.7 Altre classificazioni del percorso	28
1.8 Ricognizione della tipologia di fondo prevalente	29
1.9 Accessibilità del percorso	31
2. Identificazione catastale della viabilità e delle proprietà interessate	32
2.1 Coincidenza del percorso della Vandelli con altri tracciati escursionistici	32
2.2 Ricognizione catastale delle proprietà interessate dalla Via Vandelli.....	32
2.3 Ricognizione preliminare dei gestori dei tratti di percorso.....	33
3. Piccole infrastrutture di servizio lungo il tracciato.....	35
3.1 Mappatura del percorso e del territorio.....	35
3.2 Ricognizione delle piccole infrastrutture di servizio al Cammino.....	35
3.3 Linee guida per la realizzazione di piccole infrastrutture di servizio lungo il tracciato.....	36

4. Linee guida per la manutenzione del percorso	37
4.1 Interventi di manutenzione ordinaria	37
4.1.1 Tratti su strade extraurbane secondarie e strade urbane	37
4.1.2 Tratti su strade secondarie	38
4.1.3 Tratti su strade sterrate	39
4.1.4 Tratti su sentieri	39
4.1.4 Tratti su viabilità storica conservata	40
4.2 Interventi di manutenzione straordinaria - percorso escursionistico	41
4.2.1 Riapertura e adeguamento/miglioramento del sentiero esistente	41
4.2.2 Ripristino sentiero - tipo 1	41
4.2.3 Ripristino sentiero - tipo 2	42
4.2.4 Altri interventi	43
4.3 Interventi di conservazione e restauro del tracciato storico	44
4.3.1 Principi generali	44
4.3.2 La conservazione e il restauro delle "strade artificiali"	46
5. Linee guida per la segnaletica e la cartellonistica	49
5.1 Caratteri generali	49
5.2 Segnaletica verticale escursionistica su standard CAI-RET	49
5.4 Segnaletica stradale su standard codice della strada	55
5.5 Segnaletica informativa e segnaletica punti tappa	55
5.6 Prime indicazioni per i contenuti dei pannelli informativo-culturali	56
6. Standard minimi da garantire nelle strutture ricettive	57
7. Rilievo del percorso e cartografia del masterplan	58
8. Strumenti di attuazione del masterplan	59
9. Bibliografia di riferimento	62
La Via Vandelli	62
Inquadramento storico e geografico del territorio	62
Politiche di pianificazione e masterplan territoriali	62
Manuali per la progettazione e gestione di percorsi escursionistici	63
10. Allegati	63
- Allegato 1a Carta di inquadramento - tracciato della Via Vandelli in Toscana	63
- Allegato 1b Carta di inquadramento - morfologia del territorio e rete dei cammini	63
- Allegato 2a Carta di mappatura del percorso - quadrante 2a	63
- Allegato 2b Carta di mappatura del percorso - quadrante 2b	63
- Allegato 3a Carta del masterplan del percorso - quadrante 3a	63
- Allegato 3b Carta del masterplan del percorso - quadrante 3b	63
- Allegato 3c Carta del masterplan del percorso - quadrante 3c	63
- Allegato 3d Carta del masterplan del percorso - quadrante 3d	63
- Allegato 3e Carta del masterplan del percorso - quadrante 3e	63
- Allegato 4 Ricognizione catastale	63
- Allegato 5 Schede progetto	63

*Tutti i più grandi pensieri
sono concepiti mentre si cammina.
(Friedrich Nietzsche)*

Premessa

La Via Vandelli: Strada Ducale del Settecento da Modena a Massa

Con il nome di Via Vandelli viene indicata dall'epoca Napoleonica la "Nuova Strada Ducale" progettata e realizzata tra il 1738 e il 1752, per volere del Duca Francesco III d'Este per collegare le città di Modena e Massa, in funzione del matrimonio del figlio, Ercole d'Este, con l'erede al trono del Ducato di Massa, Maria Teresa Cybo-Malaspina¹. L'unione dinastica, con Massa faceva riacquistare allo Stato Estense il tanto ambito sbocco al mare, perso sull'Adriatico con la devoluzione di Ferrara al Papa nel 1598. Il Ducato Estense aveva infatti l'esigenza strategica, militare e commerciale di avere un accesso sicuro al mare, all'interno dei propri confini. Tra Modena e la Garfagnana e tra questa e Massa, esistevano da secoli antichi itinerari commerciali come la Via Bibulca, che risalendo l'Appennino presso San Pellegrino in Alpe congiungeva Modena a Lucca, mentre la cosiddetta Via del Sale attraversava le Alpi Apuane presso il Passo della Tambura congiungendo la Garfagnana a Massa. Tali percorsi, all'inizio del '700, non erano più che larghi sentieri da percorrere a piedi o a dorso di mulo, e quindi inutilizzabili per i moderni commerci o la rapida movimentazione di truppe. A proposito della preesistente "strada" sul tratto Apuano da Vagli a Massa, già Ludovico Ariosto, in una lettera del 13 luglio 1523, scriveva: «*Se bene questa è cattiva, si esercita però sempre bene, anche con bestie, eccetto però che nelli mesi aspri dell'inverno, e se si accomodasse bene, come si potrebbe, saria di grandissima comodità alli Stati della Garfagnana, poichè per esser breve il viaggio, se n'averiano tutte le commodità della Marina, non essendo questa lontana da Castelnuovo da tal parte più di sedici miglia*».

L'Abate Domenico Vandelli, ingegnere, geografo e matematico, a servizio della Corte di Modena, fu incaricato di progettare la nuova Strada Ducale, adeguando in parte gli antichi tracciati preesistenti, che potesse collegare rapidamente e in maniera sicura Modena al mare, e di dirigerne personalmente i lavori unitamente al Magistrato della Guerra del Ducato.

La Strada Ducale rappresentò una sfida tecnica notevole per il suo tempo. Il Vandelli fu indotto a concepire nuove metodiche cartografiche che comprendessero anche riferimenti altimetrici, con la prima introduzione delle curve di livello, le *isoipse altimetriche vandelliane*, nella cartografia. Questa innovazione permise una progettazione precisa e la stesura di mappe ricche di informazioni utili non solo per la realizzazione della strada. La costruzione si protrasse dal 1738 al 1752², ma si può dire, che per i continui lavori di manutenzione, la strada non fu mai considerata veramente conclusa. Per la sicurezza dei viaggiatori, lungo la Via Vandelli vennero costruite stazioni di manutenzione e stazioni di sosta per il cambio e l'abbeveraggio dei cavalli (i cosiddetti Casoni), osterie, piazzole per lo scarico ed il carico delle merci, presidi militari. Per garantire il presidio della strada, bolle ducali propugnavano la riduzione dei dazi e l'esenzione dai tributi per coloro che si fossero trasferiti nelle vicinanze della via di comunicazione per risiedere e per impiantare attività economiche. Nel 1753 entrò in funzione il regolare servizio di posta Modena-Massa con periodicità settimanale nei due sensi. La Via Vandelli, con i suoi 170 Km di sviluppo, fu la prima strada italiana carrozzabile logisticamente gestita che superava due catene montuose.

La sfida ingegneristica per la realizzazione della strada fu per l'epoca avveniristica. Gli sbancamenti vennero realizzati facendo ampio uso di esplosivi, ed i tratti montani più difficoltosi o ripidi furono realizzati muri di sassi posti a secco impiegando tecniche innovative ideate dal Vandelli e la perizia delle maestranze specializzate piemontesi. I materiali da costruzione erano quindi riconducibili a quelli reperibili negli stessi luoghi, pietre e legname, a cui vennero aggiunte reti di ferro. Il tratto più critico era rappresentato dal superamento del Monte Tambura. Domenico Vandelli dovette progettare il percorso stradale mantenendo una pendenza accettabile ed una percorrenza agevole per i carriaggi. Nonostante la soluzione fosse

¹ Il matrimonio Cybo-Este fu stabilito il 23 marzo 1738 e di fatto celebrato il 16 aprile 1741.

² I lavori di realizzazione si divisero in due fasi, una prima tra il 1738 e il 1741 ed una seconda fase tra il 1749 e il 1752. Tra il giugno 1742 e il settembre 1748 i lavori furono sospesi per l'occupazione Austro-sarda degli Stati Estensi nell'abito della guerra di successione austriaca. Nel 1749 furono iniziati contestualmente anche i lavori per l'apertura del porto di Carrara.

ingegneristicamente molto valida, come dimostrato dal fatto che la strada è giunta sino a noi praticamente intatta in molti tratti, le problematiche climatiche ed ambientali, legate soprattutto all'impiego nel periodo invernale ed alla neve, erano chiaramente insormontabili.

La realizzazione dell'opera non fu facile, e in conclusione non rispose mai alle iniziali intenzioni e alle aspettative del Duca di Modena. Per muoversi interamente all'interno dei domini di Casa D'Este, senza avvicinarsi alle frontiere con il Granducato di Toscana, il Vandelli fu costretto a scegliere l'alto valico di Passo Tambura (1634 m s.l.m.), invece di condurre la strada nella più facile valle della Turrite Secca fino al Passo del Vestito (1098 m s.l.m.) o al monte Pelato, e poi per Antona, attraversando brevi tratti di terre granducali.

Il percorso della nuova strada attraversava per lunghi tratti ambienti montani ripidi ed impervi, proibitivi per i viaggi dell'epoca, lungo versanti soggetti a frane e a copiose nevicate, raggiungendo altezze superiori ai 1600 m di quota. Da Vagli a Resceto, il tracciato della strada, spesso intagliato nella viva roccia, era difficile da tenere aperto perfino nella stagione estiva e completamente intransitabile durante gli inverni.

La strada fu utilizzata sicuramente fino all'occupazione napoleonica, ma il suo declino cominciò già dal 1776-81 quando fu aperta la Strada Ximenes-Giardini, tra Ducato di Modena e Toscana, attraverso il Passo dell'Abetone. Nel 1815, con la Restaurazione, il Ducato riprese la manutenzione della strada, ma i nuovi assetti geo-politici e commerciali portarono la Vandelli ad essere sempre meno usata. Con l'annessione del Ducato al Regno Sabauda, nel 1859, la strada perse completamente importanza e soprattutto il prezioso sostegno economico per la sua manutenzione ed in breve tempo molti tratti furono del tutto abbandonati.

La strada non è mai stata del tutto dimenticata ed è rimasta nell'immaginario, specie dalle popolazioni locali che, probabilmente colpite dalla grandezza dell'avvenimento, tramandarono il suo ricordo utilizzandola ancora a lungo per il traffico minuto locale.

Oggi la strada si presenta in diversi tratti ancora ben conservata, soprattutto grazie alle buone tecniche di costruzione impiegate dal Vandelli. Il percorso escursionistico della Via Vandelli permette di riscoprire la storia di questo visionario progetto del Settecento, camminando lungo la "prima grande strada dell'Illuminismo", attraverso un mosaico di paesaggi tra la Pianura Padana e il Mar Tirreno.



I tornanti sul versante mare delle Apuane, foto Parco Regionale delle Alpi Apuane

Informazioni generali sul Cammino

DENOMINAZIONE SIGLA	Via Vandelli VV
LOGO DEL CAMMINO	 <p>Marchio registrato di proprietà di Giulio Ferrari in comodato d'uso gratuito all'associazione Via Vandelli APS</p>
REGIONI INTERESSATE	Cammino interregionale: Emilia Romagna e Toscana
TEMA DI INTERESSE	<p>Storico, artistico, culturale</p> <p>Il cammino ripercorre la Via Vandelli nel progetto concepito da Domenico Vandelli tra il 1739 e il 1751 per collegare Modena a Massa su incarico del Duca Francesco III d'Este.</p> <p>Nota. Il percorso originale settecentesco è in alcuni tratti coincidente con strade ad alto traffico e quindi in tali tratti sostituito da un percorso escursionistico, che ne riprendono l'andamento, in modo da non snaturare la Via Vandelli e il suo progetto.</p>
FORME DI PERCORRIBILITÀ	<p>A piedi.</p> <p>Livello di difficoltà: E/EE</p> <p>Il percorso sul versante toscano è impegnativo: la tappa n. 5 ha un dislivello in discesa di quasi 1500 m, la tappa n. 6 ha un dislivello in salita di 1400 m e la n. 7 ha un dislivello in discesa di più di 1900 m. Si attraversano due passi oltre i 1600 m slm di altitudine e si valicano le Alpi Apuane dove l'ambiente e la tipologia dei sentieri sono sicuramente più alpini che appenninici. <i>È sconsigliata la percorrenza in bicicletta e a cavallo date le pendenze e la difficoltà tecnica.</i></p>
ORGANO DI GOVERNO PER LA PARTE TOSCANA (Tavolo di coordinamento)	<p>Parco Regionale delle Alpi Apuane (ente Capofila)</p> <p>Comune di Castiglione di Garfagnana</p> <p>Comune di Pieve Fosciana</p> <p>Comune di Castelnuovo di Garfagnana</p> <p>Comune di San Romano in Garfagnana</p> <p>Comune di Camporgiano</p> <p>Comune di Careggine</p> <p>Comune di Vagli Sotto</p> <p>Comune di Massa</p> <p>Provincia di Lucca</p> <p>Provincia di Massa Carrara</p> <p>Accordo art. 15 L. 241/90 sottoscritto il 26.08.2025</p>

INQUADRAMENTO CARTOGRAFICO GENERALE



*Carta d'insieme dell'intero percorso da Modena, o da Sassuolo, a Massa³
Le tappe 5, 6 e 7 ricadono in territorio della Regione Toscana*

³ Immagine tratta da: GIULIO FERRARI, *Guida alla Via Vandelli*, Milano, Terre di mezzo Editore, 2021 (ed. cons. 3a edizione, 2024).

Inquadramento storico

Terre di confine: la Garfagnana e il Ducato di Massa nei Domini Estensi

La famiglia d'Este dal 1452⁴ alla fine dell'antico regime fu titolare della sovranità, di origine imperiale, su vari territori che mantennero la loro identità nell'ambito del Sacro Romano Impero. Questi territori che sono appunto "gli Stati" della Casa d'Este alla seconda metà del Settecento erano: il Ducato di Modena, il Ducato di Reggio, il Principato di Carpi, il Principato di Correggio, la Contea di Novellara, il Ducato di Mirandola, la Provincia del Frignano, la Provincia della Garfagnana (estense), il feudo imperiale della Lunigiana di Varano, Apella e Taponecco, i Comitati di Arad e Jenő nell'Ungheria. Tutti questi "stati" trovavano l'elemento unificatore nella figura del Duca che, per essere Principe dell'Impero, disponeva della più ampia sovranità, inferiore solo a quella dell'Imperatore stesso⁵.

Nel periodo di formazione degli stati regionali l'area dell'Appennino settentrionale, ed in particolare quella della Garfagnana, si trovò, a discapito della sua marginalità geografica e della sua difficile situazione orografica, al centro di interessi economici e militari da parte delle "grandi Potenze" dell'epoca. Gli interessi che spinsero le mire espansionistiche furono principalmente economici: la valle tra il XIV e XVI viveva un periodo di relativa prosperità economica, legata alla ricchezza del territorio, rispetto alle aree di pianura e costiere limitrofe. I boschi della valle erano un'immensa riserva di legname, elemento indispensabile per l'artigianato, l'edilizia, la cantieristica navale, la produzione di energia e il riscaldamento delle abitazioni. Il legname estratto dalle selve era lavorato già dal tardo medioevo da segherie ad acqua e veniva venduto a compagnie di commercio che lo trasportavano lungo il Serchio fino al mare e da qui ai cantieri navali di Pisa e Genova⁶. In secondo luogo in valle del Serchio era già presente dal XIV secolo una florida e avanzata industria di lavorazione del ferro che sfruttava la forza motrice delle abbondanti acque dei torrenti e il carbone estratto dal legname. Fattore non trascurabile in un periodo in cui il settore metallifero-siderurgico stava divenendo strategico per la produzione bellica. Le piccole fabbriche per la lavorazione del minerale ferroso, disseminate dal tardo medioevo soprattutto nel versante apuano, dal trecento erano già in grado di ottenere dai forni fusori la ghisa o ferro crudo.⁷ I commerci tra la "Lombardia" e la Toscana seguivano vie di transito interne nella valle del Serchio, al riparo dalle paludi malariche della costa; percorsi noti e frequentati fin dall'epoca romana dalla *via Clodia Minor*⁸. Lungo queste strade si muovevano anche le greggi e i pastori che praticavano la transumanza spostandosi durante l'inverno dall'Appennino alla Maremma. La valle del Serchio venne presto riconosciuta come nodo strategico per la movimentazione di truppe dalla valle Padana alla costa toscana e, in quest'ottica, il controllo dei passi montani divenne fondamentale per la sicurezza degli Stati che si stavano formando attorno a questo tratto di Appennino.

Dai primi anni del XVIII secolo presero avvio, per iniziativa del Duca Rinaldo d'Este, i contatti con la Corte di Massa per unire le eredità Estensi e Cybo per dare a Modena l'auspicato sbocco al mare. In questa prospettiva sono interpretati i primi progetti di viabilità transappenninica databili al 1728 e attribuibili a Domenico Vandelli. L'unione dinastica fu decisa nel 1738 dal successore di Rinaldo, Francesco III, e sancita nel 1741 con il matrimonio tra il figlio Ercole III d'Este e Maria Teresa Cybo. Il disegno era chiaro: con l'unione con Massa, Modena poteva raggiungere il mare Tirreno con una strada interamente nel proprio territorio, utile al

⁴ Il 18 maggio 1452, l'Imperatore Federico III d'Asburgo dichiarò solennemente il marchese Borso d'Este "duca di Modena e Reggio". Nel diploma imperiale veniva ufficialmente unita ai possedimenti estensi anche la Provincia di Garfagnana, la quale però veniva riconosciuta formalmente autonoma. Tale atto confermava le disposizioni del 1185 dell'Imperatore Federico I e le successive del 1242 di Federico II che riconoscevano la Garfagnana come paese libero, cfr. GIUSEPPE BODONI, *La provincia di Garfagnana dal 1430 al 1619*, in GIORDANO BERTUZZI (a cura di), *La Garfagnana, storia, cultura, arte*, Aedes Muratoriana, Modena, 1993, p.87.

⁵ Cfr. ANGELO SPAGGIARI, *Inquadramento storico del '700. Gli Estensi e i loro "Stati" tra Sei e Settecento*, in MAURIZIO PELLEGRINI – FABIO MASSIMO POZZI (a cura di), *La Via Vandelli strada Ducale del '700 da Modena a Massa. I percorsi del versante emiliano*, Modena, Artioli Editore, 1987, pp.7-9.

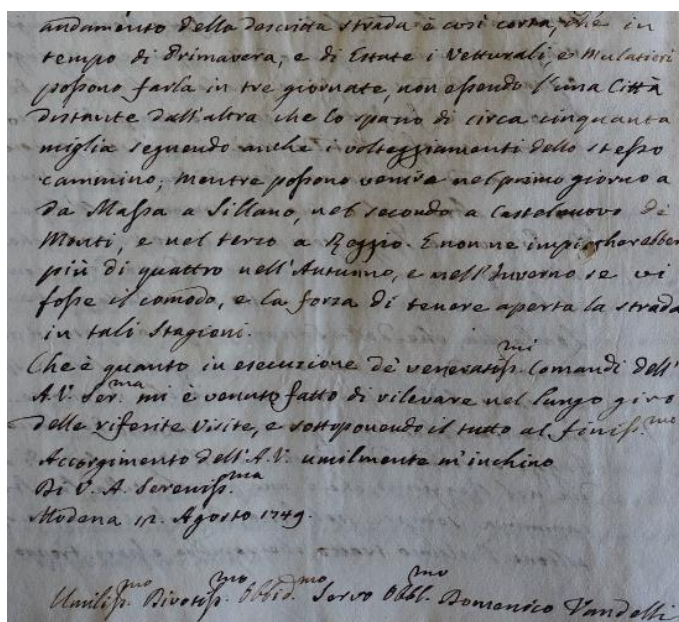
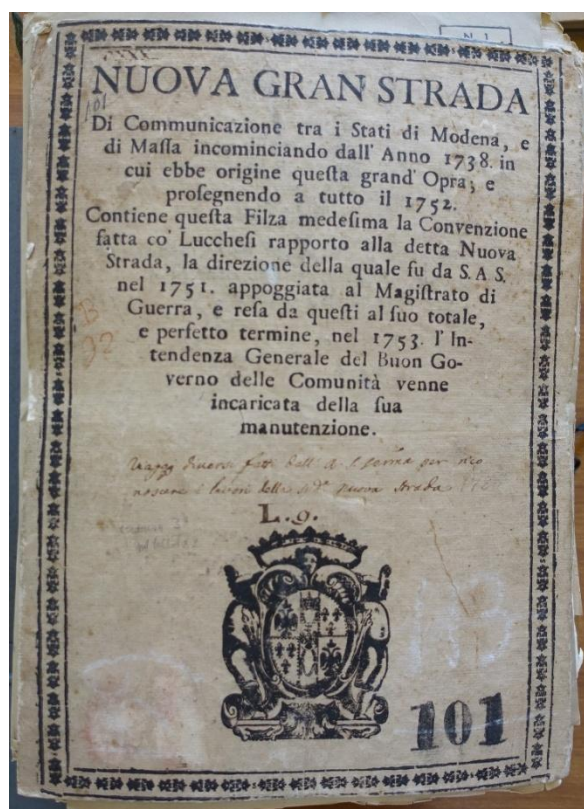
⁶ Cfr. PAOLO PELÙ, *Aspetti dell'economia della Garfagnana nei secc. XV-XVI*, in GIORDANO BERTUZZI (a cura di), *La Garfagnana dall'avvento degli Estensi alla devoluzione di Ferrara*, Aedes Muratoriana, Modena, 2000.

⁷ Cfr. PAOLO MUCCI, *Notizie sull'attività siderurgica nella Garfagnana estense*, in GIORDANO BERTUZZI (a cura di), *La Garfagnana dall'avvento degli Estensi alla devoluzione di Ferrara*, Aedes Muratoriana, Modena, 2000.

⁸ Cfr. MARIA GABRIELLA PINAGLI – ULISSE TRAMONTI – ELIO MORENO SATTI (a cura di), *Il sistema Garfagnana*, Print&Service, Firenze, 1993.

movimento di merci e delle truppe e, con un porto, avrebbe potuto aprirsi a contatti commerciali e strategico-politici fino ad allora impensabili per la Casa d'Este.

La visione politico-strategica del Duca si scontrò subito con la complessa situazione geografico-politica del sistema di confini che attraversano la Valle del Serchio, tripartita tra lucchesi, fiorentini ed Estensi. La nuova strada, raggiunto da Modena lo spartiacque appenninico presso San Pellegrino in Alpe, si trovava forzatamente ad attraversare i confini della Vicaria di Castiglione di Garfagnana, enclave lucchese nella Garfagnana Estense. Per evitare di transitare troppo vicino al castello di Castiglione fu scelto il tracciato di cresta per Chiozza e Campori: le Cancellerie dei due Stati si dovettero comunque accordare su alcune divergenze di confine e su alcune porzioni di tracciato viario che avrebbero attraversato terre lucchesi. Per il superamento della catena delle Apuane, Francesco III affidò incarichi a diversi esperti e, il 25 novembre 1739, si tenne a Castelnuovo Garfagnana un “Congresso” per decidere quale percorso fosse preferibile. Il miglior tracciato per altimetria e quota di valico che fu individuato era quello che da Castelnuovo Garfagnana avrebbe dovuto seguire la vallata del Torrente Turrîte Secca, raggiungere l’abitato di Arni, valicare le Apuane nella zona del Passo del Vestito e da qui scendere nel versante massese, ma non venne preso in considerazione dal Governo modenese per motivi politici. Il tracciato lungo la valle della Turrîte Secca avrebbe dovuto attraversare un breve tratto di territorio fiorentino a monte di Arni e, anche se si fosse giunti ad un accordo per acquisire la piccola striscia di terra, la strada sarebbe transitata troppo vicina al confine per essere considerata sicura. Il tracciato scelto quindi fu quello della “Strada della Tambura” attraverso la valle dell’Edron, il Passo della Tambura e Resceto, più sicuro in termini politico-militari ma enormemente più complesso dal punto di vista ingegneristico e della futura gestione e manutenzione⁹.

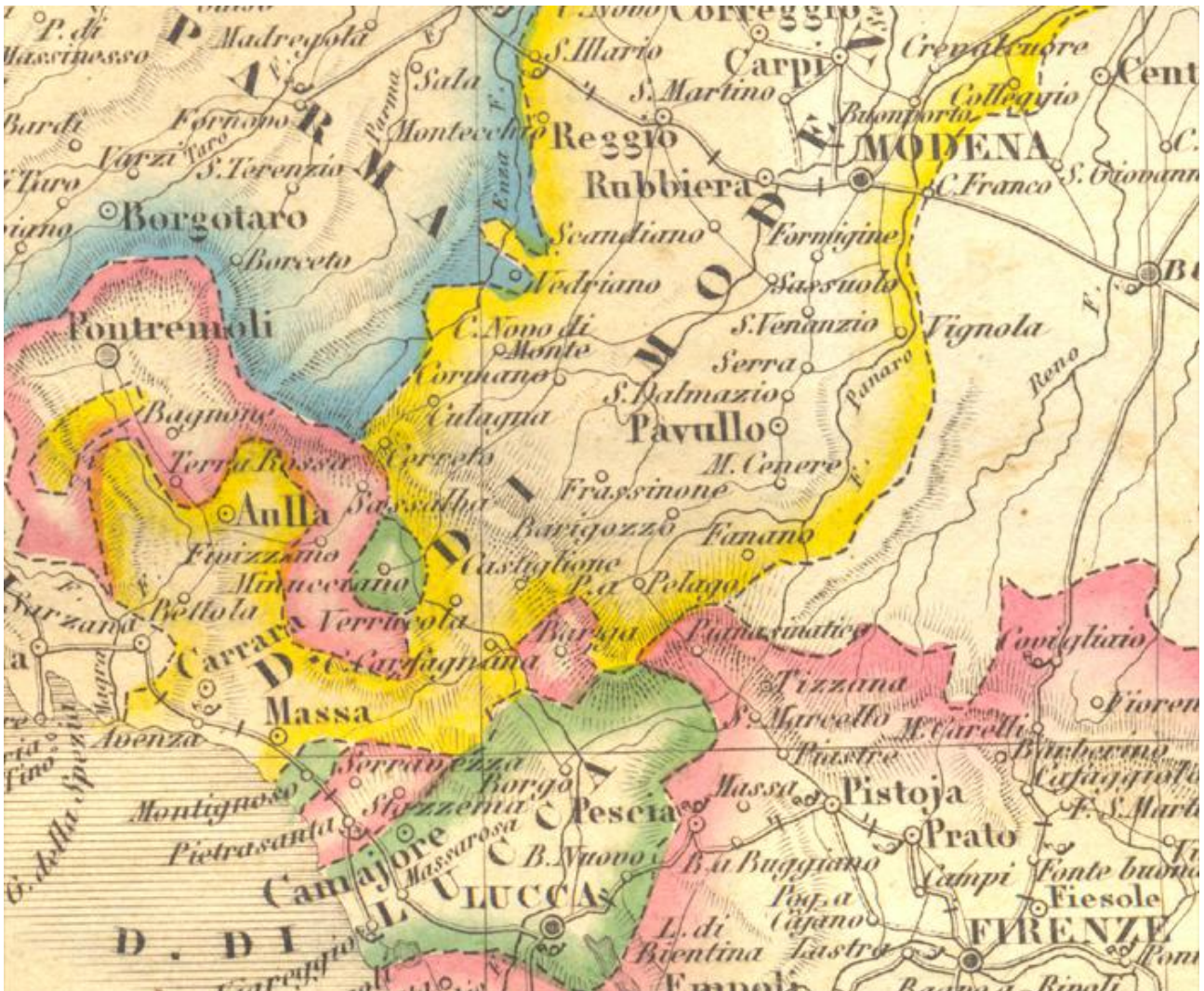


ASMo, Archivio Segreto Estense, Cancelleria, Buongoverno - Acque, strade, boattiera, lavori pubblici, b. 144 "Nuova grande strada di comunicazione tra i Stati di Modena e di Massa (1738-85)", immagine pubblicata sul profilo Facebook dell'Archivio di Stato di Modena il 01.03.2021, <<https://asmo.cultura.gov.it/home>>.

⁹ Cfr. MARIA GRAZIA ARMANINI, *Progettazione e realizzazione della "Strada della Tambura" su versante massese attraverso le fonti archivistiche*, in MAURIZIO PELLEGRINI – FABIO MASSIMO POZZI (a cura di), *La Via Vandelli strada Ducale del '700 da Modena a Massa. Dal Frignano alla Garfagnana e al Ducato di Massa*, Modena, Artioli Editore, 1989, pp. 61-71.

La scelta geopolitica di un tracciato “totalmente estense” si dimostra fatale per il futuro della Via Vandelli, che ben presto perse il suo valore strategico in ambito commerciale e militare. Il passaggio del Ducato Estense nell’orbita austriaca con lo spostamento degli interessi lungo l’asse Firenze-Modena-Brennero, portò alla rinuncia ad un porto estense sulla costa massese e all’apertura della più moderna e comoda strada Ximenes-Giardini, che da Modena raggiungeva la Toscana, e il porto di Livorno, per il Passo dell’Abetone.

La storia della Via Vandelli va letta all’interno del quadro generale dell’epoca riformistica del XVIII secolo e rappresenta “la progettazione lucida e razionale di una amministrazione statale che si rivela già capace di grandi idee e di realizzazione conseguenti, anche se destinate all’insuccesso parziale”¹⁰. La realizzazione della Via Vandelli dimostra la maturità di istituzioni estensi in grado di “concepire e realizzare un grande disegno di ammodernamento dello Stato, partendo proprio dalla viabilità, vista come fattore di progresso economico-sociale”¹¹. Un’idea pionieristica, “la prima strada moderna nell’Italia del Settecento”, anticipazione del nuovo concetto di *strada statale* e prova generale di quello che saranno le vie transappenniniche del XIX secolo.



Particolare della suddivisione territoriale preunitaria in una carta del 1843, sono evidenziati: in rosa il Granducato di Toscana, in verde il Ducato di Lucca, in giallo il Ducato di Modena, in azzurro il Ducato di Parma. Il complesso intrico di confini tra i diversi stati regionali era l’esito della complessa storia geo-politica che aveva caratterizzato l’Appennino settentrionale fin dal medioevo e che fu oggetto di razionalizzazione solo in attuazione delle disposizioni del Congresso di Vienna con il Trattato di Firenze (1844)¹².

¹⁰ GIOVANNI SANTINI, *La Via Vandelli: prima strada “moderna” nell’Italia del Settecento*, in MAURIZIO PELLEGRINI - FABIO MASSIMO POZZI (a cura di), *La Via Vandelli strada Ducale del ‘700 da Modena a Massa. I percorsi del versante emiliano*, Modena, Artioli Editore, 1987, p.13.

¹¹ GIOVANNI SANTINI, *La Via Vandelli: prima strada “moderna” nell’Italia del Settecento*, in MAURIZIO PELLEGRINI - FABIO MASSIMO POZZI (a cura di), *La Via Vandelli strada Ducale del ‘700 da Modena a Massa. I percorsi del versante emiliano*, Modena, Artioli Editore, 1987, p.15.

¹² Immagine fuori scala tratta da: <<https://www.cronologia.it/storia/regno06.htm>>.

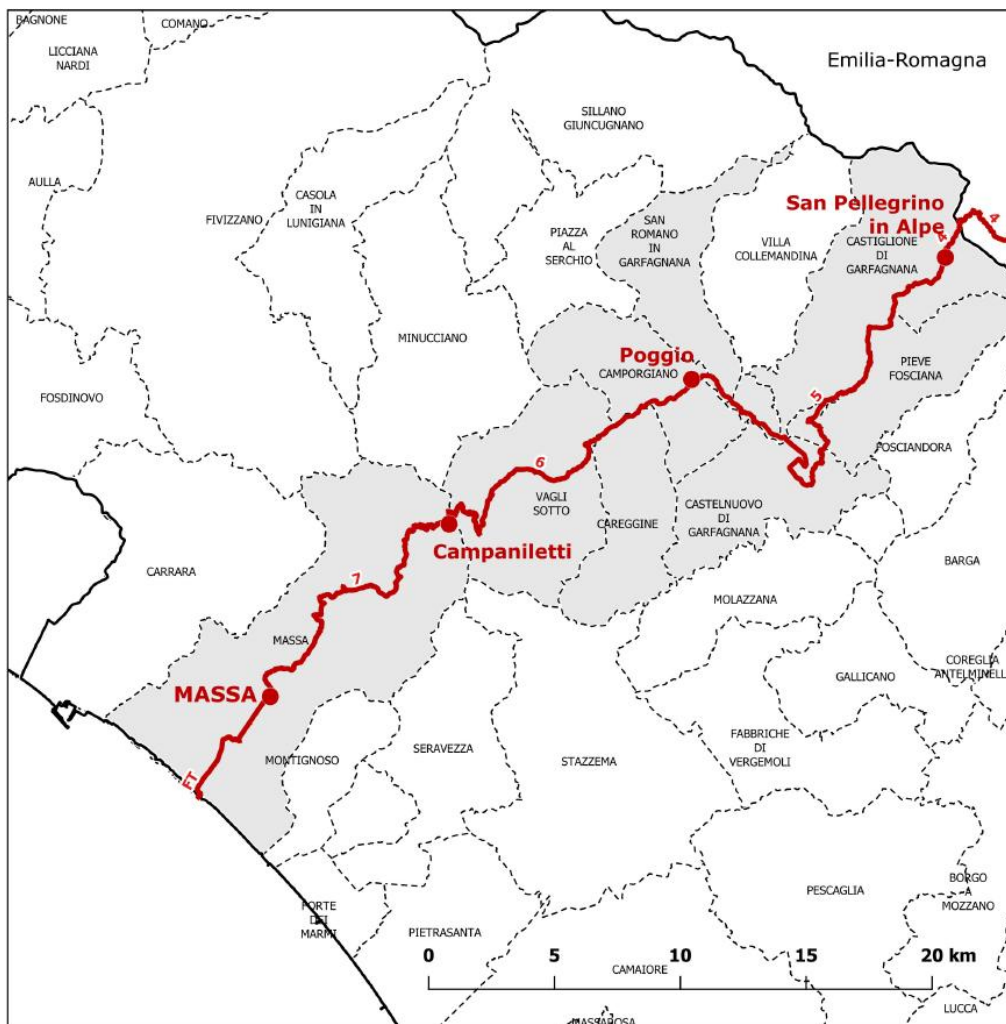
Criteri generali per l'attuazione del Cammino

A. Accordi

La Via Vandelli è un itinerario lungo 170 chilometri composto da 7 tappe che da Modena a Massa attraversano il territorio dell'Emilia-Romagna e della Toscana, le province di Modena, Lucca, Massa Carrara, e 17 Amministrazioni Comunali. Il percorso è completato da una tappa da Massa alla spiaggia di Marina di Massa. Per il tratto ricadente in Toscana gli 8 comuni interessati¹³, il Parco Regionale delle Alpi Apuane e le Province di Lucca e di Massa Carrara hanno sottoscritto il 26.08.2025 un Accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/1990 allo scopo di incrementare la valorizzazione e la promozione della Via Vandelli e del territorio toscano in generale anche in collaborazione con altri portatori di interessi.

L'accordo individua il Parco Regionale delle Alpi Apuane quale ente capofila e definisce la governance con la formalizzazione del "Tavolo di coordinamento" che si propone di essere l'organo "ufficiale e istituzionale" di attuazione della promozione e valorizzazione dell'itinerario denominato *Via Vandelli*. Il Tavolo sarà composto da un rappresentante tecnico e un rappresentante politico di ogni ente sottoscrittore.

La sede amministrativa del Prodotto Turistico Omogeneo "Il Cammino della Via Vandelli" è presso il Parco Regionale delle Alpi Apuane, Casa del Capitano, Fortezza di Mont' Alfonso, a Castelnuovo di Garfagnana.



Cartografia del tracciato delle tappe in Toscana con evidenziati i comuni attraversati.

¹³ Comune di Castiglione di Garfagnana, Comune di Pieve Fosciana, Comune di Castelnuovo di Garfagnana, Comune di San Romano in Garfagnana, Comune di Camporgiano, Comune di Careggine, Comune di Vagli Sotto, Comune di Massa.

B. Rapporto tra Masterplan e strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica

Il Masterplan 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).

i. Ricognizione della strumentazione urbanistica dei Comuni attraversati

Comuni	Pianificazione territoriale	Pianificazione urbanistica	Note
Castiglione di Garfagnana	Piano strutturale intercomunale dell'Unione Comuni Garfagnana	Piano operativo intercomunale dell'Unione Comuni Garfagnana	Il POI è in fase di definitiva approvazione e sostituirà gli strumenti dei singoli comuni.
Pieve Fosciana			
Castelnuovo di Garfagnana			
San Romano in Garfagnana			
Camporgiano			
Careggine			
Vagli Sotto	Piano strutturale	Piano operativo	Nessuna
Massa	Piano strutturale	Regolamento urbanistico	Avviato il procedimento di formazione del nuovo PS e del PO.

Strumentazione urbanistica dei Comuni dell'Unione Comuni Garfagnana

I Comuni dell'Unione Comuni Garfagnana sono dotati di un Piano strutturale intercomunale (PSI), approvato nel 2019, e stanno completando l'iter di approvazione del Piano operativo intercomunale (POI). Il POI, una volta approvato, sostituisce gli strumenti urbanistici comunali.

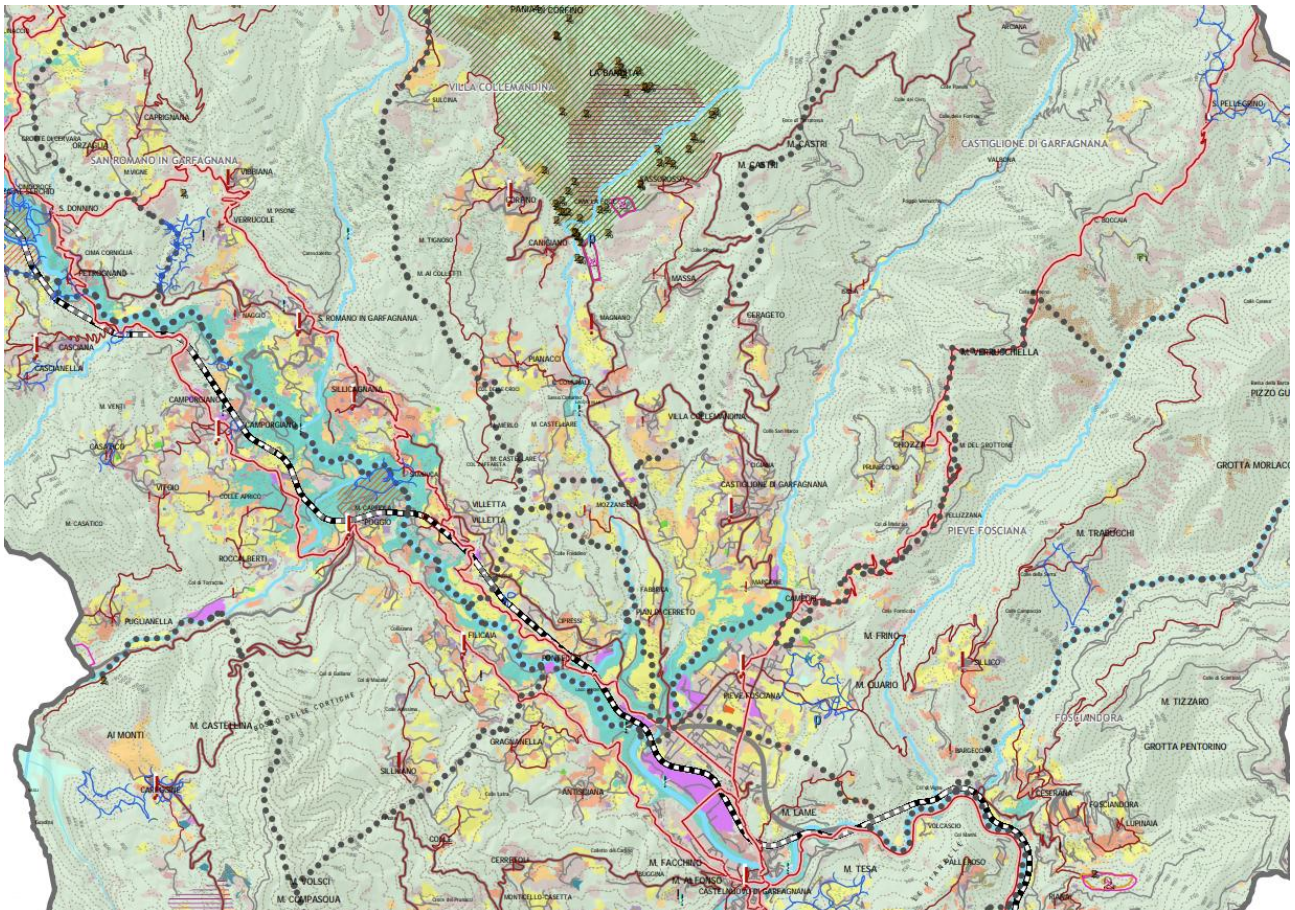
- Il *Piano strutturale intercomunale (PSI)* non individua specificatamente la Via Vandelli nel proprio Quadro conoscitivo, porzioni del tracciato sono comprese nella ricognizione della viabilità storica redatta sulla base della cartografia IGM del 1881 (tavola QC.02 "carta della periodizzazione degli insediamenti e delle infrastrutture viari" e tavola QC.08 "carta delle attività turistico ricettive"). La disciplina del PSI individua la viabilità storica e gli itinerari escursionistici tra gli elementi del Patrimonio territoriale (art. 8, comma 3 della Disciplina e tavola P.01 "Statuto del territorio: patrimonio territoriale") e inserisce gli assi stradali storici all'interno della III invariante strutturale dello Statuto del territorio (vedi tavola P.02-III "il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali");
- Il *Piano operativo intercomunale (POI)* non individua nella propria cartografia il tracciato della Via Vandelli. Alcuni tratti del percorso escursionistico, nei Comuni di San Romano in Garfagnana e Careggine, sono individuati cartograficamente tra i "percorsi naturalistici esistenti" disciplinati dall'art. 132 delle NTA.

Piano strutturale intercomunale

<https://ucgarfagnana.lu.it/amministrazione/unita_organizzativa/pianificazione-urbanistica>

Piano operativo intercomunale

<https://ucgarfagnana.lu.it/documento_pubblico/piano-operativo-intercomunale>



• VIABILITA' STORICA

- Via Francigena - Via del Volto Santo
- assi stradali storici

*Estratto dalla carta P.01 "Statuto del territorio: patrimonio territoriale"
del PSI dell'Unione Comuni Garfagnana*

Strumentazione urbanistica del Comune di Vagli Sotto

Il Comune di Vagli Sotto è dotato di Piano strutturale (PS), approvato nel 2016, e di Piano operativo (PO), approvato nel 2023. Sia il PS che il PO individuano nei loro quadri conoscitivi il tracciato della Via Vandelli ed hanno una specifica normativa di tutela dei tratti conservati. In particolare:

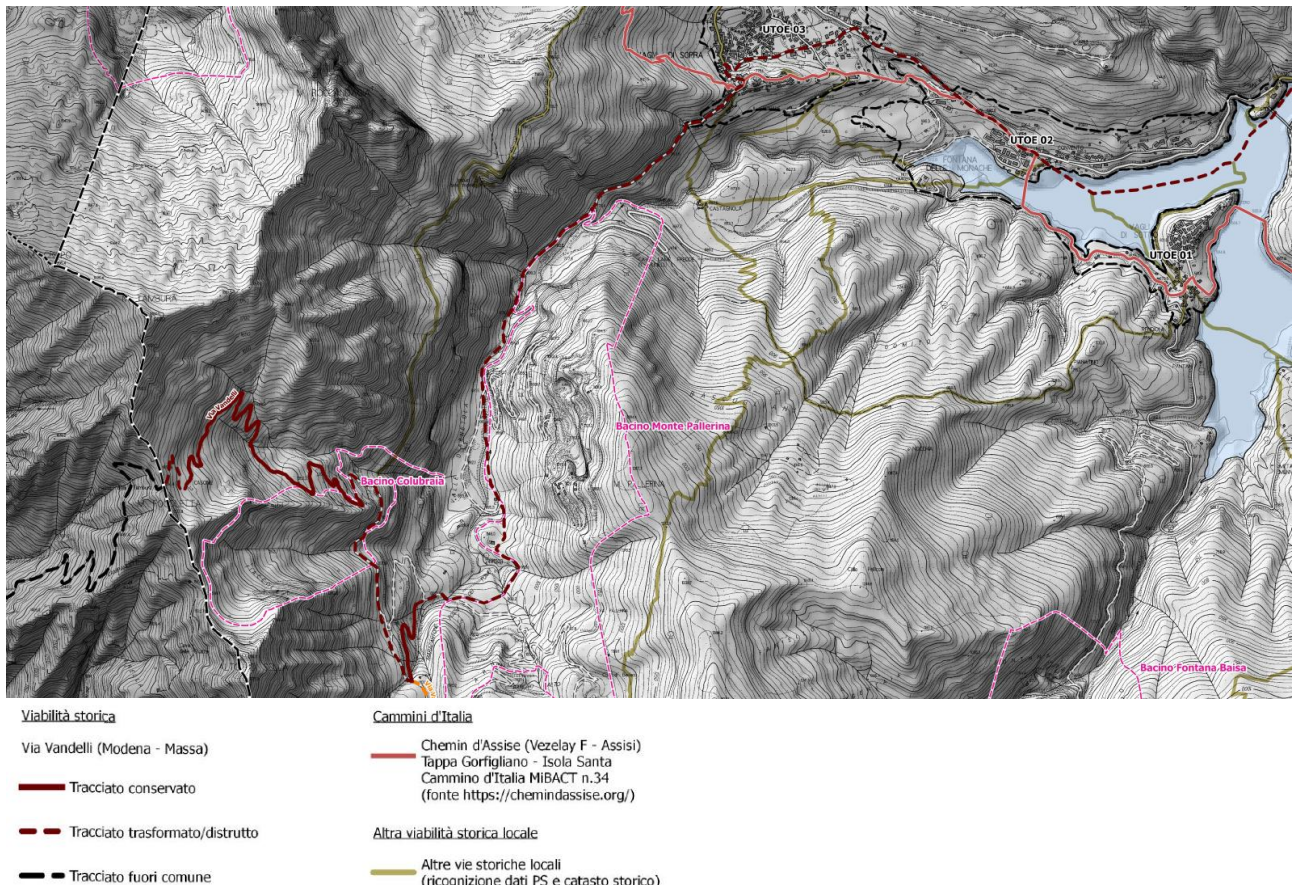
- il *Piano strutturale (PS)* contiene nel Quadro conoscitivo la ricognizione cartografica del percorso della Via Vandelli e la raccolta di materiale documentale e fotografico (capitolo 3.7 della Relazione illustrativa e tavola grafica QC.3.1 “evoluzione storica e patrimonio storico-culturale”). Il Quadro propositivo del PS individua la viabilità storica ed in particolare la Via Vandelli come invariante strutturale, con obiettivi di conservazione e recupero (art. 10, comma 3, lettera g delle Disposizioni normative del PS), ed individua specifiche prescrizioni per la tutela, il recupero e la valorizzazione (art. 19, comma 4.3 e art. 20 comma 4 delle Disposizioni normative del PS);
- il *Piano operativo (PO)* attua le disposizioni del PS, sopra riportate, recependo il tracciato della Via Vandelli all'interno degli elaborati del quadro conoscitivo e dettagliando la ricognizione cartografica con individuazione delle porzioni di tracciato conservato e di quelle trasformate (vedi tavola grafica QC.4.3 “Viabilità storica e Cammini d'Italia”). Il PO detta una specifica normativa di tutela e gestione dei tratti conservati del tracciato, della tutela della memoria del percorso anche dove trasformato e della valorizzazione turistico-culturale (vedi art. 28 comma 10 delle NTA e tavola grafica QP.1.1 “Gestione e trasformazione del territorio e degli insediamenti: territorio rurale”). Il PO recepisce la rete escursionistica della RET e disciplina i sentieri escursionistici (art. 83 delle NTA).

Piano strutturale

<<https://comune.vagli-sotto.lu.it/urbanistica/piano-strutturale/>>

Piano operativo

<<https://comune.vagli-sotto.lu.it/urbanistica/piano-operativo/>>



Estratto dalla carta QC.4.3 “Viabilità storica e Cammini d'Italia” del PO del Comune di Vagli Sotto

Strumentazione urbanistica del Comune di Massa

Il Comune di Massa è dotato di Piano strutturale (PS) e di Regolamento urbanistico¹⁴ (RU), approvati nel 2019.

- Il *Piano strutturale (PS)* individua esplicitamente la Via Vandelli e i sentieri escursionistici tra i “percorsi di interesse storico paesaggistico” (art. 43 della Disciplina di PS). Il tratto della Via Vandelli da Resceto a Passo Tambura è individuato tra i beni storico-architettonici (tavola 8a del QC) e tra le invarianti strutturali (tavola 2a del QP e art. 87 della Disciplina di PS);
- Il *Regolamento urbanistico (RU)* attua il PS con una specifica normativa di tutela, valorizzazione e recupero dei percorsi di interesse storico paesaggistico tra i quali è individuata la Via Vandelli e i sentieri escursionistici (art. 113, comma 6 delle NTA). Nella cartografia del RU (tavola QP.1) è individuato il solo tratto del percorso tra Resceto e Passo Tambura quale “tracciato storico”.

Piano strutturale

<<https://ru.comune.massa.ms.it/?q=node/51>>

Regolamento urbanistico

<<https://ru.comune.massa.ms.it/>>



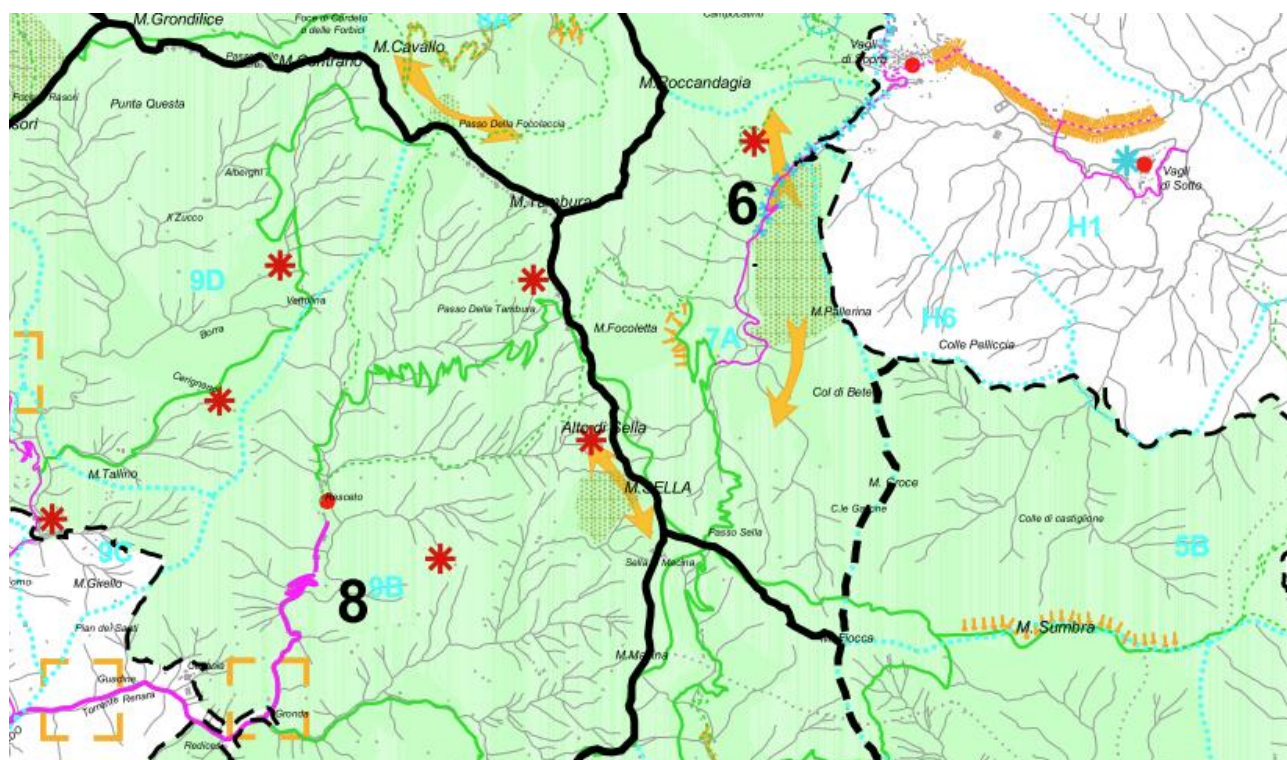
Estratto dalla tavola 2a “Le invarianti strutturali” del PS del Comune di Massa

¹⁴ La legge regionale 10 novembre 2014, n. 65 (che ha sostituito la LR n. 1/2005) non prevede più il Regolamento urbanistico (RU) bensì un nuovo strumento denominato Piano operativo, ma, nelle norme transitorie, concede ai comuni che abbiano completato la prima fase della valutazione ambientale strategica, di proseguire nel procedimento di formazione del regolamento urbanistico secondo le disposizioni dettate dagli artt. 230 e 224 della Legge.

Piano per il Parco del Parco Regionale delle Alpi Apuane

Il Piano per il Parco (PdP) è stato approvato con deliberazione del Consiglio direttivo n. 21 del 30 novembre 2016. Dopo la pubblicazione dell'avviso di approvazione sul B.U.R.T. (parte seconda del 31 maggio 2017, p. 89), il Piano ha acquistato completa efficacia il 30 giugno 2017. Con deliberazione del Consiglio direttivo n. 50 del 15 novembre 2018, sono state approvate le modifiche cartografiche conseguenti alla L.R. 56/2017 e s.m.i., nonché le rettifiche puntuali, per errori materiali, dei perimetri dell'area protetta¹⁵.

Il Piano per il Parco individua esplicitamente la Via Vandelli tra gli obiettivi di gestione delle Unità territoriali 6 “Alta Valle del F. Edron” e 8 “Alta valle del F. Frigido”, con finalità di riqualificazione e valorizzazione del patrimonio storico-culturale e come sentieri da riqualificare (all. A NTA del Piano per il Parco). Il PdP disciplina gli interventi di conservazione, ripristino e valorizzazione della viabilità storica (art. 28 NTA del Piano per il Parco).



sentieri da mantenere



sentieri da riqualificare

Interferenze tra viabilità e risorse storico - culturali da eliminare o ridurre

Estratto dalla carta "Articolazione territoriale" del Piano per il Parco Regionale delle Alpi Apuane

Piano per il Parco

<https://www.parcapuane.toscana.it/DOCUMENTI/TRASPARENZA/trasparenza_pianificazione_governo_territorio_piano_parco_2018.htm>

¹⁵ Ai sensi dell'art. 25 della L. 394/91 e della LR 30/2015, all'interno del perimetro dell'area protetta, il piano per il parco ha valore di piano urbanistico e sostituisce i piani territoriali o urbanistici di qualsiasi livello ed attua il PIT con valenza di piano paesaggistico.

ii. Vincoli sovraordinati

Aree naturali protette e Rete Natura 2000

Il tracciato della Via Vandelli nel versante toscano ricade in aree naturali protette e Siti della Rete Natura 2000:

Aree naturali protette

Parco Regionale delle Alpi Apuane

Siti della Rete Natura 2000¹⁶

ZPS Praterie primarie e secondarie delle Apuane

ZSC Monte Tambura - Monte Sella

ZSC Monte Castagnolo

Beni architettonici (parte II D.Lgs. 42/04)

I tratti di Via Vandelli ancora conservati ed i relativi manufatti ricadono nella disciplina del combinato disposto di cui agli articoli 10 e 12 del Codice dei beni culturali e sono soggetti a tutela ai sensi della Parte II dello stesso Codice. Inoltre anche altri immobili o manufatti lungo il tracciato del Cammino (strade, piazze, elementi di arredo urbano etc.) possono ricadere tra quelli assoggettati alla disciplina di tutela dei beni culturali ex art. 10 e art.12 del Codice. Gli interventi devono essere oggetto di autorizzazione art. 21 della competente Soprintendenza. In particolare si specifica che è vietato il posizionamento della segnaletica verticale e orizzontale su edifici e manufatti vincolati e nelle loro immediate vicinanze. Si rinvia al successivo par. 4.3.

Beni paesaggistici (parte III D.Lgs. 42/04)

Il tracciato del percorso della Via Vandelli, nel versante toscano, ricade in aree a vincolo paesaggistico di cui all'art. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e di cui all'art. 142 "Aree tutelate per la legge" del Codice dei Beni Culturali disciplinate dall'Elaborato 8.b del PIT-PPR della Regione Toscana.

Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136 del D.Lgs. 42/04)

- Zona delle Alpi Apuane nei comuni di Pescaglia, Camaione, Stazzema, Careggine, Vergemoli, Molazzana, Minucciano e Vagli Sotto (D.M. 08/04/1976 G.U. 128 del 1976)
- Zona litoranea nei comuni di Massa e Montignoso (D.M. 21/10/1968 G.U. 287 del 1968)
- Viale Roma, che congiunge Massa a Marina di Massa e le aree fiancheggianti (D.M. 14/12/1954 G.U. 11 del 1955)

Aree tutelate per la legge (art. 142 del D.Lgs 42/04)

- Lett. b) territori contermini ai laghi
- Lett. c) fiumi, torrenti e corsi d'acqua
- Lett. d) montagne per la parte eccedente i 1200 m slm
- Lett. e) circhi glaciali
- Lett. f) parchi, riserve e aree contermini
- Lett. g) territori coperti da boschi

Verifica preventiva dell'interesse archeologico (art. 41, comma 4, D.Lgs 36/2023)

Gli interventi che prevedano scavi ricadono all'interno della disciplina della verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 41, comma 4, e dell'allegato I.8 del D.Lgs. n. 36/2023.

Si rinvia alla cartografia dei vincoli sul portale regionale Geoscopio.

¹⁶ Ricade inoltre nelle vicinanze del SIR Rupi basaltiche di Piazza al Serchio e Poggio e della ZSC Valle del Serra - Monte Altissimo.

C. Fasi di sviluppo

La formazione del Masterplan 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 1:25000 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 prefissi¹⁷.

E. Principale normativa di riferimento

LR 17/1998, Rete escursionistica della Toscana e disciplina delle attività escursionistiche.

DPRG 14 dicembre 2006, n. 61/R, Regolamento di attuazione della LR 17/1998.

Linee Guida CAI "Sentieri: pianificazione, segnaletica e manutenzione", 2010.

DD n. 123 del 23.1.2013, Approvazione caratteristiche tecniche e prototipi di segnaletica.

DD n. 6122 del 23.1.2013, Procedure operative per la realizzazione della RET e inserimento nel Catasto RET.

Direttiva del MiBACT n. 567 del 16.12.2015, Istituzione dell'Atlante Digitale dei Cammini d'Italia.

LR 35/2015, Disposizioni per il riconoscimento, la valorizzazione e la promozione dei cammini regionali.

DM 557/1999, Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

L 208/2015, Sistema nazionale delle ciclovie turistiche.

LR 25/2012, Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica.

L 2/2018, Mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.

D.Lgs 285/1992, Nuovo Codice della Strada.

DPR 495/1992, Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada.

DGR 663/2018, Approvazione standard minimi per la definizione del prodotto turistico omogeneo - Cammini di Toscana - ai sensi dell'art. 15 della Legge regionale 20 dicembre 2016, n. 86.

LR 61/2024, Testo unico sul sistema turistico regionale.

¹⁷ Il testo dei paragrafi C e D è tratto dall'Allegato 1 della DGR 663/2018, pag. 12.

MASTERPLAN

1. Definizione del percorso e punti tappa

1.1 Criteri generali e parametri per definire il cammino

Il cammino ripercorre la Via Vandelli nel progetto concepito da Domenico Vandelli tra il 1738 e il 1752 per collegare Modena a Massa su incarico del Duca Francesco III d'Este. Il percorso originale settecentesco è stato ricostruito sulla base della documentazione bibliografica di riferimento¹⁸, la documentazione d'archivio¹⁹ e la cartografia del catasto storico della Toscana²⁰. Per alcuni tratti il tracciato storico della Via Vandelli oggi coincide con strade ad alto traffico e, in tali tratti, è stato previsto un percorso escursionistico alternativo, il più fedele possibile al percorso originale, ma più sicuro e piacevole per gli escursionisti. Nelle allegate tavole grafiche 2a e 2b sono individuati il tracciato originale settecentesco e il percorso escursionistico.



Estratto della Carta degli Stati del Serenissimo Signor Duca di Modena in Italia delineati colle strade principali, e parte de' Dominj cinconvicini, 1746, Domenico Vandelli (cartografo) Andrea Bolzoni (incisore), immagine fuori scala, consultabile su Estense Digital Library <<https://edl.cultura.gov.it/>>

¹⁸ La principale bibliografia di riferimento è stata raccolta nell'ultimo paragrafo del presente documento.

¹⁹ Si rinvia in particolare la raccolta documentaria della Estense Digital Library <<https://edl.cultura.gov.it/>>.

²⁰ Castore: catasto storico regionale, Regione Toscana, <<https://www.regione.toscana.it/-/castore>>.

1.2 Cammino a piedi

a) Criteri generali e parametri per definire il percorso

Nel versante toscano, il tracciato si sviluppa principalmente su strade bianche e sentieri escursionistici, alcuni tratti ricadono su strada asfaltata, per l'assenza di percorsi escursionistici alternativi. Da San Pellegrino in Alpe a Pieve Fosciana alcune parti del percorso seguono la strada provinciale 71, che si è sovrapposta al tracciato originale della Via Vandelli; anche l'attraversamento di Castelnuovo di Garfagnana e il tratto lungo la strada provinciale 50 che costeggia il Lago di Vagli sono su strada asfaltata; sul versante mare, da Resceto a Massa alcune parti del percorso seguono, per assenza di alternative, la strada asfaltata²¹.

Diversi tratti del percorso coincidono con altri Cammini già riconosciuti (Via Matildica del Volto Santo, Via del Volto Santo, Via Francigena), con sentieri CAI già presenti nel catasto della RET e percorsi escursionistici del Garfagnana Trekking (GT). Tali tratti sono evidenziati nelle carte del Masterplan (tavola 1b e tavole 3).

b) Definizione delle tappe

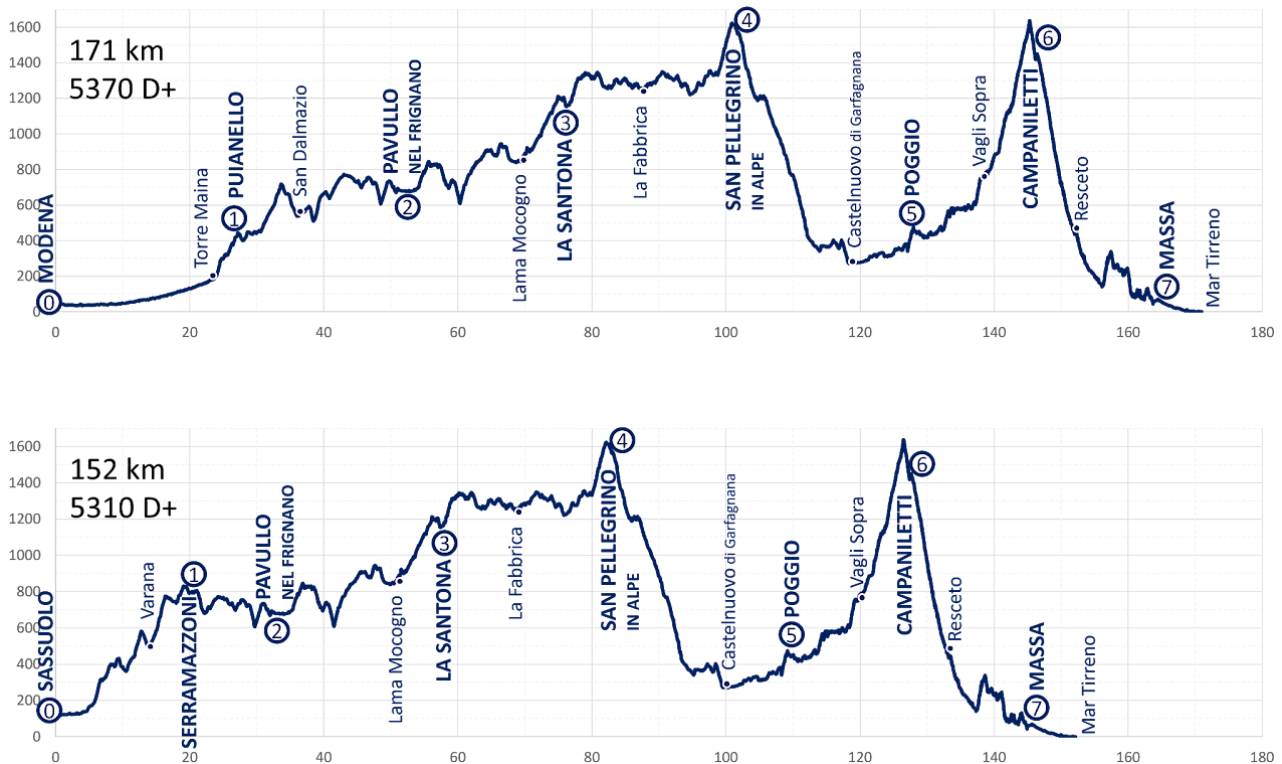
Il percorso escursionistico della Via Vandelli, da Modena a Massa, ha una lunghezza di circa 170 Km e può essere suddivisa in 7 tappe di cui 3 nel territorio toscano. Le tappe sono mediamente di 25 km ciascuna, ad eccezione delle ultime due che attraversano le Alpi Apuane: queste hanno tragitti più brevi ma con dislivelli superiori. Il ramo del percorso della Via Vandelli con partenza dal Palazzo Ducale di Sassuolo si ricongiunge al tracciato principale con il "Trivio Via Vandelli" presso Pavullo nel Frignano; la lunghezza del percorso Sassuolo Massa è di circa 151 km.

Dopo l'arrivo della settima tappa in Piazza Aranci a Massa, si può proseguire fino al mare con una breve tappa fino alla spiaggia di Marina di Massa, ideale *Finis Terrae* della Via Vandelli sul Mar Tirreno.

Tappa	Partenza	Arrivo	Distanza	Dislivello	
				salita	discesa
M1	Modena	Puianello	27,2 km	410 m	10 m
M2	Puianello	Pavullo nel Frignano	24,4 km	830 m	595 m
S1	Sassuolo	Serramazzone	19,9 km	895 m	230 m
S2	Serramazzone	Pavullo nel Frignano	12,9 km	285 m	400 m
3	Pavullo nel Frignano	La Santona	25,0 km	960 m	475 m
4	La Santona	San Pellegrino in Alpe	25,8 km	895 m	540 m
5	San Pellegrino in Alpe	Poggio	24,7 km	395 m	1455 m
6	Poggio	Campaniletti	18,4 km	1380 m	390 m
7	Campaniletti	Massa	18,2 km	500 m	1875 m
FT	Massa	Mar Tirreno	6,3 km	10 m	70 m
	Modena	Massa - Mar Tirreno	170,0 km		
	Sassuolo	Massa - Mar Tirreno	151,2 km		

Tabella di riepilogo delle tappe del percorso, con lunghezza e dislivello.
Con fondo grigio sono evidenziate le 4 tappe in territorio toscano.

²¹ Nel Comune di Massa, all'imbocco del sentiero del Bizarro, si sono verificate frane per le quali l'amministrazione comunale ha interdetto l'accesso ad un breve tratto. È perciò prevista, temporaneamente, fino al ripristino del tratto sopracitato, una variante lungo la Strada Provinciale n. 5 "Via Bassa Tambura" fino all'abitato di Canevara.



Altimetria del percorso escursionistico da Modena a Massa (sopra) e da Sassuolo a Massa (sotto)²²

C) Verifiche periodiche e manutenzione del percorso

Il Percorso della Via Vandelli dovrà essere regolarmente mantenuto in condizioni di percorribilità; a tal fine occorre prevedere verifiche periodiche per garantire la fruizione del percorso in sicurezza.

La manutenzione del percorso e la segnaletica sarà svolta in collaborazione tra il Parco Regionale delle Alpi Apuane, i Comuni interessati dal percorso e le associazioni (Sezioni CAI di Massa e di Castelnuovo Garfagnana) ed eventuali ulteriori portatori di interesse ed associazioni che vorranno collaborare con il progetto.

1.3 Percorso ciclistico

Il percorso non è adeguato alla percorrenza in bicicletta o in e-bike in quanto non risponde ai requisiti normativi: la DGR 663/2018 prevede la rispondenza del percorso ciclistico alle *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica* della Legge 2/1018. Per utenti esperti di mountain-bike può essere seguito il percorso a piedi, compresa la suddivisione delle tappe, ma è fortemente sconsigliata la percorrenza in mtb delle tappe Apuane date le dure pendenze, l'elevata difficoltà tecnica e la pericolosità del percorso.

1.4 Percorso a cavallo

Il percorso non è adeguato alla percorrenza a cavallo in quanto non risponde ai requisiti previsti dalla DGR 663/2018 per la classificazione come ippovia (tratti su asfalto, attraversamento di centri urbani, tratti su sentieri escursionistici non adeguati alla percorrenza a cavallo). In particolare, è fortemente sconsigliata la percorrenza a cavallo delle tappe Apuane date le pendenze, la sezione ristretta del percorso e l'elevata difficoltà tecnica. Il percorso sul versante toscano, e specialmente nella tratta Apuana, ha carenza di punti attrezzati per l'accoglienza dei cavalli.

²² Elaborazione tratta da sito web <www.viavandelli.com>.







*Il tracciato della Via Vandelli presso San Pellegrino in Alpe, in una cartolina postale del 1920 circa.
Oggi tale tratto è scomparso, sostituito dalla Strada Provinciale SP 71.*

Immagine tratta da: SILVIO FIORAVANTI, *Tra fiori, boschi e marmi... un viaggio in cartolina nella Garfagnana del primo '900*, Collana Banca dell'Identità e della Memoria della Garfagnana, Lucca, Maria Pacini Fazzi, 2008, pag. 119.




1.5 Dettaglio delle tappe della Via Vandelli

Tappe in Regione Emilia Romagna

<p>Tappa M1 Modena - Puianello 27,2km, 410D+, 10D-</p> <p>Partenza dalla Reggia Estense in centro a Modena, tappa prevalentemente di pianura, in cui si esce dalla città prima attraverso il centro storico, poi attraverso una fascia verde di parchi. Successivamente si percorrono due lunghi percorsi ciclo-pedonale, il primo sulla ex sede di una ferrovia provinciale, il secondo a fianco del torrente Tiepido fino al paese di Torre Maina, dove inizia una breve ma intensa salita fino al Santuario di Puianello, con una splendida vista sulla pianura.</p>	
<p>Tappa M2 Puianello - Pavullo nel Frignano 24,4 km, 830D+, 595D-</p> <p>Tappa mossa che attraversa le colline modenesi, attraversando piccoli centri abitati e antichi nuclei rurali, in un paesaggio misto di coltivi e montagne. A fine tappa si arriva a Pavullo, il centro più importante del Frignano, dove si trova il secondo Palazzo Ducale Estense del cammino.</p>	
<p>Tappa S1 Sassuolo - Serramazzoni 19,9 km, 895D+, 230D-</p> <p>Partenza dalla Reggia Ducale di Sassuolo, ricca di imponenti testimonianze estensi come la Peschiera, il Parco Ducale e la Coffe House. Si segue il percorso sul fiume Secchia e in pochi chilometri si sale subito sulle colline argillose che ci portano tra calanchi e boschi in quota. Troviamo tra le faggete e i castagneti, le prime testimonianze del selciato della Via Vandelli, fino ad arrivare al paese di Serramazzoni. Questo tratto di Via Vandelli fu costruito a metà del Settecento, una decina di anni dopo quello che parte da Modena.</p>	

<p>Tappa S2 Serramazzoni - Pavullo nel Frignano 12,9 km, 285D+, 400D-</p> <p>Tappa breve si ricongiunge con il tracciato principale della Via Vandelli: si attraversano campi, splendidi prati e piccoli borghi fino al Palazzo Ducale Estense di Pavullo.</p>	
<p>Tappa 3 Pavullo nel Frignano - La Santona 25,0 km, 960D+, 475D- Tappa che si addentra nel Frignano. Si incontra subito il Castello di Montecuccolo, poi il caratteristico Ponte del Diavolo e altri paesi nati proprio grazie al passaggio della Via Vandelli, come Monzone, Lama Mocogno e Borra. Infine ci si immerge in una antica abetaia prima di raggiungere La Santona.</p>	
<p>Tappa 4 La Santona - San Pellegrino in Alpe 25,8 km, 895D+, 540D-</p> <p>Tappa che si svolge interamente sul percorso originale settecentesco, sempre in quota con uno splendido panorama sul Monte Cimone. Sul tracciato si incontreranno la capanna celtica di Cà Guerri, la stazione di posta settecentesca de "La Fabbrica" e quando ci si immerge nella Selva Romanesca si trova il tratto selciato più bello di tutta la Via Vandelli nel tratto modenese.</p> <p>Si valica il crinale appenninico presso il Passo del Lagadello a 1620 m s.l.m entrando in Toscana e si arriva velocemente fino all'antico ospedale di San Pellegrino in Alpe.</p>	

Tappe in Regione Toscana

<p>Tappa 5 San Pellegrino in Alpe – Poggio 24,7 km, 395D+, 1455D-</p> <p>Tappa che ci porta nel cuore della Garfagnana. Inizia con una lunga e ripida discesa attraverso i boschi, dove a tratti compaiono piccoli agglomerati di case sorti attorno alle osterie settecentesche della Via Vandelli. Dopo Campori si prosegue attraversando Pieve Fosciana fino a Castelnuovo di Garfagnana, che fu “piccola capitale” della Provincia Estense della Garfagnana, con la sua maestosa Rocca Ariostesca.</p> <p>La tappa prosegue costeggiando il fiume Serchio e incontrando Pontecosì. Prima di arrivare a Poggio, si attraversa lo spettacolare ponte ferroviario-pedonale della Villetta.</p>	
<p>Tappa 6 Poggio – Campaniletti 18,4 km, 1380D+, 390D-</p> <p>Questa è la tappa della grande risalita tra le Alpi Apuane. Inizia da Poggio e costeggia il torrente Edron, fino a raggiungere la diga artificiale che forma il Lago di Vagli. Da qui si costeggia il lago fino a raggiungere Fontana delle Monache e poi Vagli Sopra. Da qui ci si immerge nella parte centrale delle Apuane, per ripidamente ai 1634 m del Passo della Tambura, da dove si vedrà il mare. Con un breve tratto in discesa si raggiunge il Rifugio Alpino CAI “Nello Conti”.</p>	
<p>Tappa 7 Campaniletti – Massa 18,2 km 500D+, 1875D-</p> <p>Ultima tappa che inizia con gli spettacolari tornanti costruiti su muretti di pietra a secco, fino al paese di Resceto. Dopo aver costeggiato il torrente Renara e Frigido, si inizia un percorso che ripercorre antiche mulattiere che uniscono i paesi della valle fino a Massa, dove il cammino si conclude davanti al Palazzo Ducale Cybo-Malaspina.</p>	

Tappa FT

Massa – Mar Tirreno

6,3 km, 10D+, 70D-

Per chi vuole gustare il cammino appieno, si può arrivare fino al mare sulla spiaggia, per concludere con un ideale Finis Terræ sulla spiaggia di Marina di Massa.



Note sulle tappe.

i. La scansione in tappe può essere modificata da parte degli escursionisti per coincidere con i gusti e la preparazione personale, allungando o accorciando ogni giorno il percorso, ma sempre premurandosi di prenotare in anticipo l'alloggio.

ii. È possibile anche percorrere parzialmente il Cammino, le partenze delle tappe intermedie (ad eccezione della 6) possono essere raggiunte con autobus di linea. La Garfagnana è percorsa dalla ferrovia Lucca-Aulla.



*Palazzo Ducale di Massa in Piazza Aranci, punto di arrivo della Via Vandelli (tappa 7),
foto tratta dal sito web dei Luoghi del cuore FAI*

<<https://fondoambiente.it/luoghi/via-vandelli-la-madre-di-tutte-le-strade-moderne>>

1.6 Classificazione delle tappe in base al livello di difficoltà

Per definire le diverse tipologie di percorso e suggerire agli escursionisti il grado di difficoltà nella percorrenza dell'itinerario, i sentieri sono classificati secondo le tipologie individuate dalla Commissione centrale escursionismo del CAI. Le tappe della Via Vandelli in Toscana ricadono nelle seguenti classi:

Sentiero turistico: itinerario di ambito locale su carrarecce, mulattiere o evidenti sentieri. Si sviluppa nelle immediate vicinanze di paesi, località turistiche, vie di comunicazione e riveste particolare interesse per passeggiate facili di tipo culturale o turistico-ricreativo.

Nella scala di difficoltà CAI è classificato **"T"** - itinerario escursionistico-turistico.

Sentiero escursionistico: sentiero privo di difficoltà tecniche che corrisponde in gran parte a mulattiere realizzate per scopi agro - silvo - pastorali, militari o a sentieri di accesso a rifugi o di collegamento fra valli.

È il tipo di sentiero maggiormente presente sul territorio e più frequentato e rappresenta il 75% degli itinerari dell'intera rete sentieristica organizzata.

Nella scala delle difficoltà escursionistiche CAI è classificato **"E"** - itinerario escursionistico privo di difficoltà tecniche.

Sentiero alpinistico: sentiero che si sviluppa in zone impervie con passaggi esposti che richiedono all'escursionista una buona conoscenza della montagna, tecnica di base e un equipaggiamento adeguato. Corrisponde generalmente a un itinerario di traversata nella montagna medio alta e può presentare dei tratti attrezzati.

Nella scala delle difficoltà escursionistiche CAI è classificato **"EE"** - itinerario escursionistico esperti.

Tabella di classificazione delle tappe della Via Vandelli nel territorio della Toscana

Tappa	Partenza	Arrivo	Lunghezza	D+	D-	Class.
5	San Pellegrino in Alpe	Poggio	24,7 km	395 m	1455 m	E
6	Poggio	Campaniletti	18,4 km	1380 m	390 m	EE*
7	Campaniletti	Massa	18,2 km	500 m	1875 m	E
FT	Massa	Mar Tirreno	6,3 km	10 m	70 m	T

(*) La tappa n. 6 da Poggio ai Campaniletti è la più difficile e dura dell'intero cammino, in particolare l'ultimo tratto da Arnetola (875 m slm) fino al Passo della Tambura (1634 m slm) è da classificare come EE per l'impegnativo dislivello da superare in salita, l'elevata quota raggiunta e l'assenza di punti di appoggio da Vagli Sopra fino al Rifugio Alpino "Nello Conti" ai Campaniletti. Tale tappa va programmata con attenzione e affrontata con adeguata attrezzatura e preparazione; il rifugio è l'unica struttura di appoggio utilizzabile, non è aperto tutto l'anno e il pernottamento va prenotato per tempo.

1.7 Altre classificazioni del percorso

La Via Vandelli può essere classificata inoltre come "sentiero storico"²³ secondo la definizione del CAI:

Sentiero storico

Percorso escursionistico che ricalca "antiche vie" commerciali, militari, di pellegrinaggio, ecc. Ha finalità di stimolo alla valorizzazione storica e alla tutela del tracciato nonché alla conoscenza dei luoghi attraversati; di solito non presenta difficoltà tecniche, ma può anche essere notevolmente lungo oppure impegnativo.

²³ TARCISIO DEFLORIAN (a cura di), *Sentieri Manuale tecnico per l'individuazione, la segnaletica e la manutenzione delle reti sentieristiche*, CAI Lombardia, 2019, pag. 13.

1.8 Ricognizione della tipologia di fondo prevalente

Il percorso escursionistico presenta diverse tipologie di fondo, nelle tabelle seguenti è stata indicata la principale tipologia di fondo per ogni tappa e un riepilogo di dettaglio ogni tratto delle singole tappe.

La tipologia di fondo è stata suddivisa in due categorie principali:

- *asfalto*: che indica tutti i tratti in cui il cammino segue una strada asfaltata o la banchina stradale;
- *sterrato*: che comprende tutti i tratti non asfaltati del percorso e, in particolare, i tratti su fondo naturale (come i sentieri o le strade sterrate), i tratti con fondo inghiaiato (strade bianche), i tratti con pavimentazione in lastricato, selciato, acciottolato o pavé (tra cui i tratti conservati della viabilità storica o gli attraversamenti dei centri storici).

Tabella del fondo prevalente in ogni tappa

Tappa	Partenza	Arrivo	Lunghezza	Tipo fondo	Lunghezza	%
4 ²⁴	Passo del Lagadello	San Pellegrino in Alpe	1,5 km	Sterrato	0,0 km	0%
				Asfalto	1,5 km	100%
5	San Pellegrino in Alpe	Poggio	24,7 km	Sterrato	12,0 km	48,4%
				Asfalto	12,8 km	51,6%
6	Poggio	Campaniletti	18,4 km	Sterrato	10,5 km	57,1%
				Asfalto	7,9 km	42,9%
7	Campaniletti	Massa	18,2 km	Sterrato	12,2 km	67,1%
				Asfalto	6,0 km	32,9%
FT	Massa	Mar Tirreno	6,3 km	Sterrato	2,3 km	35,8%
				Asfalto	4,0 km	64,2%

Tabella di riepilogo della tipologia di fondo per la parte di Cammino in Toscana

Regione	Partenza	Arrivo	Lunghezza	Tipo fondo	Lunghezza	%
Toscana	Passo del Lagadello	Massa – Mar Tirreno	69,1 km	Sterrato	36,9 km	53,4%
				Asfalto	32,2 km	46,6%

²⁴ Della tappa 4 “La Santona – San Pellegrino in Alpe” vengono qui riportati i dati della sola porzione della tappa 4 ricadente nel territorio toscano.

Tabella di ricognizione della tipologia di fondo per singoli tratti

Tappa	Tratto	Tipologia fondo prevalente
4	Passo del Lagadello - San Pellegrino in Alpe	Asfalto (SP 71)
	San Pellegrino in Alpe - Ca' della Palma	Sterrato (sentiero)
5	Ca' della Palma – Tre Faggette	Asfalto (SP 71)
	Faggette – Boccaia	Sterrato (strada sterrata)
	Boccaia - Colle di Pedro	Sterrato (strada sterrata)
	Colle di Pedro - La Crocetta	Sterrato (selciato della Vandelli)
	La Crocetta – Castello	Asfalto (SP 71)
	Castello – Pellizzana	Sterrato (strada sterrata e selciato della Vandelli)
	Pellizzana - Bivio Pellizzanetta	Asfalto (SP 71)
	Bivio Pellizzanetta - Bivio Col de Rossi	Sterrato (strada sterrata)
	Bivio Col de Rossi - Castellaccio di Sopra	Asfalto (SP 71)
	Castellaccio di Sopra	Sterrato (sentiero)
	Santa Maria	Asfalto (SP 71)
	Santa Maria - Campori	Sterrato (sentiero)
	Attraversamento Campori	Asfalto (via del centro storico)
	Campori - Pieve Fosciana	Asfalto (SP 71 e SP 72)
	Attraversamento centro di Pieve Fosciana	Sterrato (lastricati del centro storico)
	Pieve Fosciana - Salubrina	Asfalto
	Salubrina – Capannina	Sterrato (strada bianca)
	Capannina – Le Lame	Sterrato (sentiero)
	Le Lame – Cappuccini	Asfalto (strada comunale)
	Attrav. Castelnuovo di Garfagnana (centro storico)	Sterrato (lastricati del centro storico)
	Attrav. Castelnuovo di Garfagnana (area industriale)	Asfalto
	Stazione FS Castelnuovo – Pontardeto	Asfalto
	Pontardeto - Pantaline	Asfalto (SP 16)
	Pantaline - Pontecosi	Sterrato (acciottolato + lastricati abitato + strada bianca)
	Pontecosi - Tre Maestà	Asfalto
	Tre Maestà - Bacciano	Asfalto
	Bacciano – Osteria nuova	Sterrato (strada bianca + acciottolato)
	Osteria Nuova - Ponte della Villetta	Asfalto
	Attraversamento Ponte Villetta	Sterrato (Passerella pedonale in cemento)
	Ponte della Villetta - Poggio	Sterrato (strada bianca)
6	Poggio – Upaola	Asfalto
	Upaola – Isola di Roccalberti	Sterrato (strada bianca)
	Isola di Roccalberti – Alle Vigne	Asfalto
	Alle Vigne - Mulini - Ferriera	Sterrato (strada bianca)
	Ferriera – Diga di Vagli	Asfalto
	Attraversamento Diga di Vagli	Sterrato (pavé e lastricato)
	Diga di Vagli – Ponte Fanti di Marina	Asfalto (SP 50)
	Ponte Fanti di Marina - Fontana delle Monache	Sterrato (sentiero)
	Fontana delle Monache – Campo sportivo	Asfalto
	Campo sportivo – Vagli Sopra	Sterrato (sentiero)
	Vagli Sopra – Arnetola	Asfalto
	Arnetola – Passo Tambura – Rifugio Nello Conti	Sterrato (sentiero e selciato della Vandelli)
7	Rifugio Nello Conti – Resceto	Sterrato (sentiero e selciato della Vandelli)
	Resceto – Ponte Nuovo	Asfalto
	Ponte Nuovo – Bivio Bizarro	Asfalto (SP 5)
	Bivio Bizarro – Casette	Sterrato (sentiero)
	Casette – Canevara	Asfalto
	Canevara – Castagnetola	Sterrato (sentiero)
	Castagnetola – Piazza Aranci	Asfalto
FT	Piazza Aranci – San Leonardo	Asfalto
	San Leonardo – Foce Frigido	Sterrato (pista ciclo-pedonale)
	Foce Frigido – Piazza Bad Kissinger	Asfalto

1.9 Accessibilità del percorso

La Regione Toscana nel documento operativo “I Cammini di Toscana” invita, per quanto possibile a 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.

Ad oggi non è possibile una accessibilità in autonomia del percorso per la natura intrinseca del tracciato della Via Vandelli, ed in particolare del tratto in Toscana che vede impegnativi dislivelli e particolari difficoltà tecniche per escursionisti esperti (EE) nella traversata delle Alpi Apuane. Il tracciato è invece adeguato a una fruizione con l’ausilio di joëlette e personale formato al suo utilizzo. Le strutture di accoglienza lungo il percorso spesso non presentano una completa accessibilità. Una tale fruizione deve essere programmata con attenzione.



Scorcio del tracciato escursionistico della Via Vandelli nel tratto tra San Pellegrino in Alpe e Campori, foto MC 2025.

2. Identificazione catastale della viabilità e delle proprietà interessate

2.1 Coincidenza del percorso della Vandelli con altri tracciati escursionistici

Il percorso escursionistico della Via Vandelli coincide, per numerosi e consistenti tratti, con percorsi già attraversati da Cammini già riconosciuti, sentieri escursionistici CAI, già presenti nel catasto della Rete escursionistica della Toscana (RET), e percorsi escursionistici del Garfagnana Trekking (GT).

In particolare il percorso escursionistico della Vandelli coincide con:

- tracciato della Via Matildica del Volto Santo (VMS) nel tratto tra San Pellegrino in Alpe e Ca' della Palma e, successivamente, nel tratto tra Pieve Fosciana e Castelnuovo di Garfagnana;
- tracciato della Via del Volto Santo (VVS), da Castelnuovo di Garfagnana fino al Ponte della Villetta;
- tracciato della Via Francigena (VF) nell'ingresso a Massa dal Ponte di Ferro a Piazza Aranci;
- sentiero CAI 550 (ex 50) da San Pellegrino in Alpe a Ca' della Palma;
- sentiero CAI 177 da Fontana delle Monache a Vagli Sopra;
- sentiero CAI 135 (ex 35) da Arnetola a Passo Tambura e fino a Resceto;
- sentiero CAI 169/A (sentiero del Bizzarro) presso Casette di Massa;
- sentiero CAI 156 (viottolo delle miniere) da Canevara a Massa;
- tracciato del Garfagnana Trekking GT nel tratto tra San Pellegrino in Alpe e Ca' della Palma, nel tratto da Pieve Fosciana a Castelnuovo di Garfagnana, nel tratto da Fontana delle Monache ad Arnetola.

Alcuni tratti dei sentieri CAI sopra evidenziati coincidono inoltre con la variante apuana del Sentiero Italia (SI). Tutti i tratti sopra elencati sono dettagliatamente evidenziati negli elaborati cartografici allegati.

2.2 Ricognizione catastale delle proprietà interessate dalla Via Vandelli

Durante la fase di tracciatura del cammino della Via Vandelli è stata effettuata una ricognizione cartografica GIS su base catastale al fine di individuare eventuali proprietà private interessate dal percorso. Tale ricognizione è stata effettuata per tutti i tratti di percorso non interessati da altri Cammini o sentieristica CAI. Gli attraversamenti di proprietà private individuati dalla ricognizione cartografica sono stati puntualmente censiti e oggetto di sopralluogo in sito ed oggetto di verifica con le amministrazioni dei Comuni interessati.

L'Allegato A alla DGR 663/2018 disciplina che *"l'attraversamento di proprietà private sia effettuato solo nei casi 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"*.

Il tracciato originale della Via Vandelli è quasi interamente compreso sul sedime di "strada pubblica" individuata nelle cartografie catastali; i tratti di percorso escursionistico alternativo ricadono per la maggior parte su proprietà pubbliche o su tracciati di strade pubbliche individuati catastalmente. Solo alcuni limitati tratti attraversano proprietà private: il tracciato oggetto della ricognizione catastale²⁵ ha individuato quattro aree di proprietà privata e sono in corso le verifiche di dettaglio (visure catastali e ricerche per individuazione dei singoli proprietari) al fine di sottoscrivere gli accordi di passaggio ai sensi dell'art.5 della L.R. 17/1998.

Si rinvia agli allegati cartografici:

- Tavola 1b "Carta di inquadramento: morfologia del territorio e rete dei Cammini";
- Tavole 3a/b/c/d/e "Masterplan del percorso";
- Allegato 4 "Ricognizione catastale".

²⁵ Il tracciato oggetto della ricognizione catastale sono i nuovi tratti di percorso non ancora non iscritti alla RET. Ovvero non è stata eseguita la ricognizione catastale per i tratti di Via Vandelli che coincidono con altri Cammini già istituiti o dove il suo tracciato si sovrappone a sentieristica CAI o Garfagnana Trekking già esistente, si rinvia alla tabella di riepilogo al paragrafo seguente.

2.3 Ricognizione preliminare dei gestori dei tratti di percorso

Tappa	Tratto	Identificazione
4	Passo del Lagadello - San Pellegrino in Alpe	Provincia di Lucca – SP 71
	San Pellegrino in Alpe - Ca' della Palma	CAI 550 - VMS - GT
5	Ca' della Palma – Tre Faggette	Provincia di Lucca – SP 71
	Faggette – Boccaia	Comune di Castiglione Garfagnana
	Boccaia - Colle di Pedro	Comune di Castiglione Garfagnana <i>Strada forestale in proprietà private (vedi Allegato 4)</i>
	Colle di Pedro - La Crocetta	Comuni di Castiglione Garfagnana e Pieve Fosciana
	La Crocetta – Castello	Provincia di Lucca – SP 71
	Castello – Pellizzana	Comuni di Castiglione Garfagnana e Pieve Fosciana
	Pellizzana - Bivio Pellizzanetta	Provincia di Lucca – SP 71
	Bivio Pellizzanetta - Bivio Col de Rossi	Comuni di Castiglione Garfagnana e Pieve Fosciana
	Bivio Col de Rossi - Castellaccio di Sopra	Provincia di Lucca – SP 71
	Castellaccio di Sopra	Comuni di Castiglione Garfagnana e Pieve Fosciana <i>Sentiero in proprietà private (vedi Allegato 4)</i>
	Santa Maria	Provincia di Lucca – SP 71
	Santa Maria - Campori	Comune di Castiglione Garfagnana <i>Sentiero in proprietà private (vedi Allegato 4)</i>
	Attraversamento Campori	Comune di Castiglione di Garfagnana
	Campori - Pieve Fosciana	Provincia di Lucca – SP 71 e SP 72
	Attraversamento centro di Pieve Fosciana	Comune di Pieve Fosciana – vie centro abitato
	Pieve Fosciana - Salubrina	Comune di Pieve Fosciana
	Salubrina – Capannina	Comune di Pieve Fosciana
	Capannina – Le Lame	VMS - GT
	Le Lame – Cappuccini	Comune di Castelnuovo Garfagnana – VMS - GT
	Attrav. Castelnuovo di Garfagnana (centro storico)	Comune di Castelnuovo Garfagnana
	Attrav. Castelnuovo di Garfagnana (area industriale)	Comune di Castelnuovo Garfagnana
	Stazione FS Castelnuovo – Pontardeto	Comune di Castelnuovo Garfagnana – VVS
	Pontardeto - Pantaline	Provincia di Lucca – SP 16 – VVS
	Pantaline - Pontecosi - Tre Maestà	Comune di Pieve Fosciana – VVS
	Tre Maestà - Ponte della Villetta	Comune di San Romano in Garfagnana – VVS
	Attraversamento Ponte Villetta	RFI
	Ponte della Villetta - Poggio	Comune di Camporgiano
6	Poggio – Isola di Roccalberti	Comune di Camporgiano
	Isola di Roccalberti	Comune di Camporgiano <i>Strada bianca in proprietà private (vedi Allegato 4)</i>
	Isola di Roccalberti – Mulini	Comune di Camporgiano
	Mulini – Ferriera – Diga di Vagli	Comune di Careggine
	Attraversamento Diga di Vagli	Enel
	Diga di Vagli – Ponte Fanti di Marina	Provincia di Lucca – SP 50
	Ponte Fanti di Marina - Fontana delle Monache	Comune di Vagli Sotto
	Fontana delle Monache – Arnetola	Comune di Vagli Sotto - GT
	Arnetola – Passo Tambura	CAI 135
	Passo Tambura – Rifugio Nello Conti	CAI 135
7	Rifugio Nello Conti – Resceto	CAI 135
	Resceto – Ponte Nuovo	Comune di Massa
	Ponte Nuovo – Bivio Bizzarro	Provincia di Massa – SP 5
	Bivio Bizzarro – Casette	CAI 169/A
	Casette – Canevara	Comune di Massa
	Canevara – Castagnetola	CAI 156
	Castagnetola – Piazza Aranci	Comune di Massa
FT	Piazza Aranci – San Leonardo	Comune di Massa
	San Leonardo – Foce Frigido	Comune di Massa
	Foce Frigido – Piazza Bad Kissinger	Comune di Massa

Legenda delle abbreviazioni

SP: strada provinciale

CAI: sentiero CAI

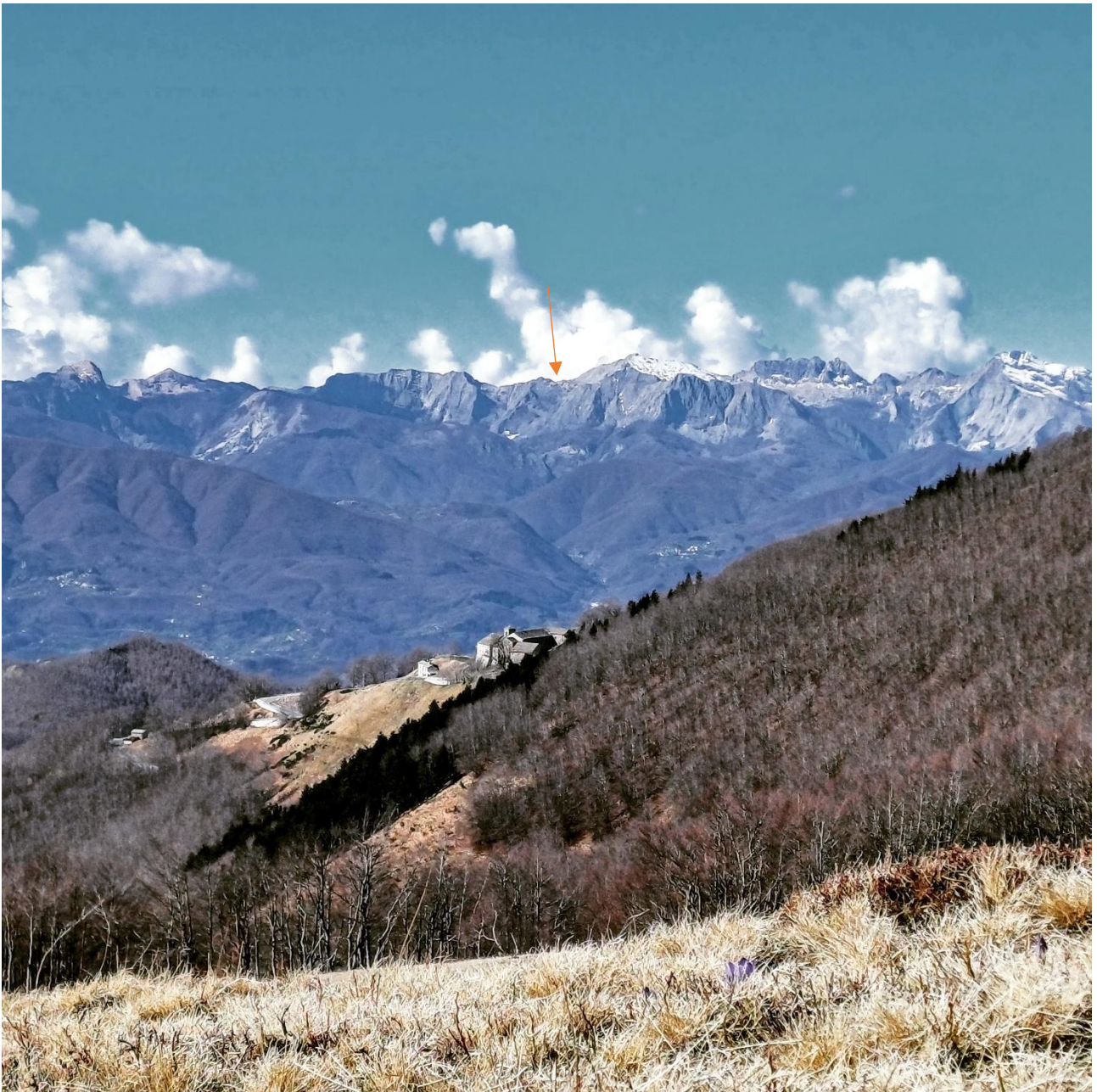
GT: sentiero Garfagnana Trekking

VMS: Cammino della Via Matildica del Volto Santo

VVS: Cammino della Via del Volto Santo

RFI: Rete ferroviaria italiana - Gruppo Ferrovie dello Stato

VF: Via Francigena



*San Pellegrino in Alpe (1525 m s.l.m.) e sullo sfondo le Alpi Apuane, foto MC 2024
La freccia indica il Passo della Tambura (1634 m s.l.m).*

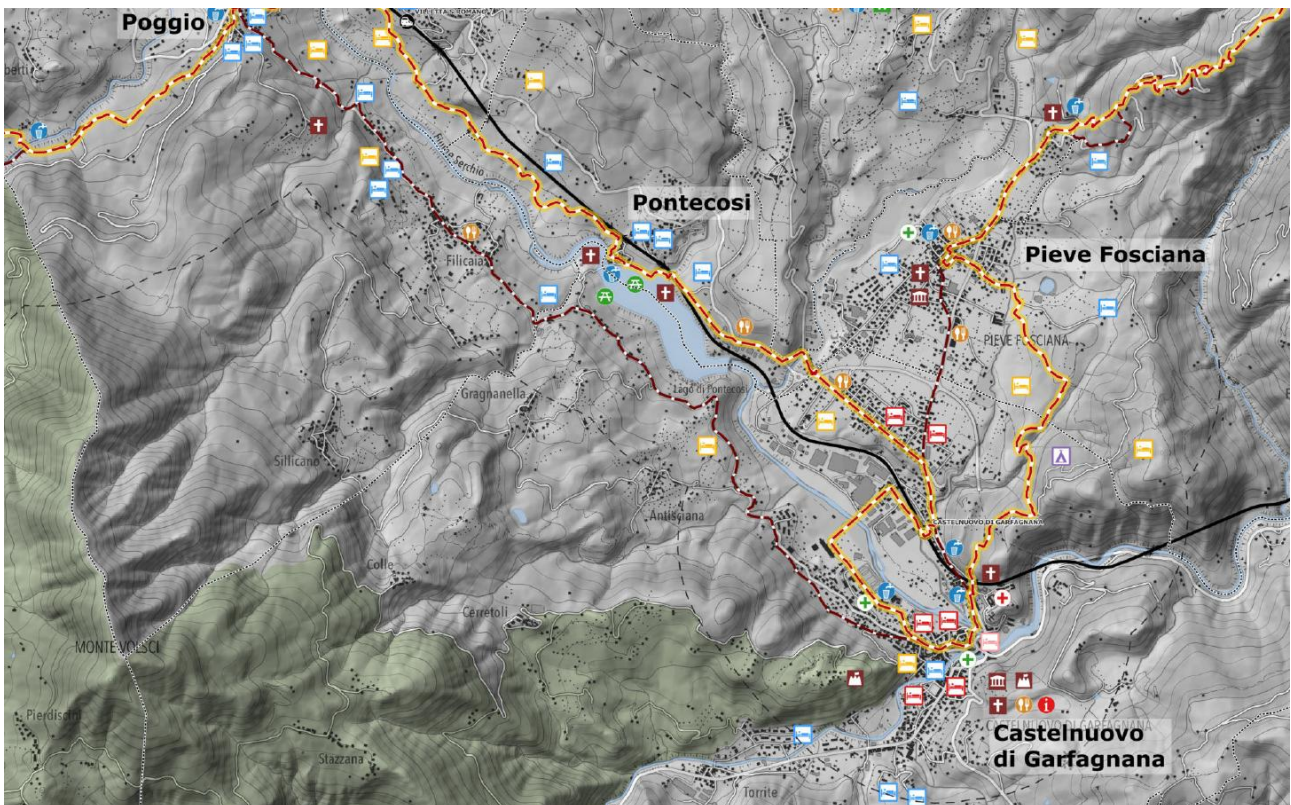
3. Piccole infrastrutture di servizio lungo il tracciato

3.1 Mappatura del percorso e del territorio

La mappatura del percorso elaborata alla scala di 1:25.000 negli allegati elaborati cartografici 2a e 2b ha visto la ricognizione e la georeferenziazione delle principali attrezzature per la fruizione (aree di sosta attrezzate, approvvigionamento di acqua potabile, bar/ristori o negozi di alimentari), dei servizi (farmacie, ospedali, punti informativi turistici) e delle principali strutture ricettive (alberghi, agriturismi, ostelli, B&B etc.). L'analisi è stata svolta lungo il percorso e per un'area di buffer 1 km ai lati del tracciato escursionistico. La mappatura del percorso è stata completata dalla ricognizione dei principali punti di interesse storico-culturale, naturalistico e paesaggistico (musei, architetture fortificate, architetture religiose, punti panoramici, etc.), permettendo così la definizione di un dettagliato quadro conoscitivo della situazione attuale.

3.2 Ricognizione delle piccole infrastrutture di servizio al Cammino

L'analisi degli elaborati cartografici della "Mappatura del percorso" (tavole cartografiche 2a e 2b del Masterplan) dimostra come il percorso attraversi un territorio con centri abitati, numerosi punti di interesse e sia ben "attrezzato" per quanto riguarda l'accoglienza turistica. Tale analisi individua però l'assenza di un sistema strutturato di aree di sosta attrezzate a supporto degli escursionisti.



Estratto della Tavola 2a "Mappatura del percorso"

3.3 Linee guida per la realizzazione di piccole infrastrutture di servizio lungo il tracciato

Indicazioni del documento strategico regionale

Il documento strategico regionale allegato alla DGR 663/2018 indica che è consigliato non lasciare tratti lunghi del percorso senza i servizi necessari al camminatore per una esperienza di cammino scorrevole e piacevole. Il documento in particolare individua le seguenti indicazioni per le aree di sosta.

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.

Indicazioni per la realizzazione di un sistema di infrastrutture leggere di supporto al Cammino

Lungo il Cammino della Via Vandelli è necessario integrare in particolare la dotazione di aree di sosta mediante una pianificazione in funzione della lunghezza delle tappe e della presenza di punti di interesse, che possono divenire l'opportunità di una sosta e di una "scoperta" del territorio. Le aree devono essere preferibilmente localizzate presso punti con la disponibilità di acqua e ombra. La pianificazione e la progettazione delle aree di sosta devono, inoltre, integrarsi con il progetto esecutivo della cartellonistica informativo-culturale e con il piano di posa della segnaletica.

Integrazione con la pianificazione urbanistica

La pianificazione delle aree di sosta, e delle altre infrastrutture leggere di supporto al Cammino, devono integrarsi con il sistema delle aree verdi attrezzate dei comuni ed essere coerenti e con le previsioni della strumentazione urbanistica comunale e/o dell'area parco.

Progetto, materiali e arredi

La localizzazione delle aree di sosta e delle altre infrastrutture leggere di supporto al Cammino, il disegno degli arredi e i materiali di finitura devono essere oggetto di un progetto unitario e risultare omogenei lungo tutto il tracciato. Il progetto deve essere concordato con quanto previsto anche sul versante della Regione Emilia Romagna.

Piano delle infrastrutture leggere di supporto al cammino

Per la corretta programmazione è necessario predisporre uno specifico "Piano delle infrastrutture leggere di supporto al cammino" per la localizzazione delle aree di sosta, il loro inserimento nella strumentazione urbanistica (ove non presenti) e la scelta degli elementi di dettaglio degli arredi, i particolari costruttivi e l'abaco dei materiali. Tale piano servirà come riferimento per la progettazione esecutiva delle singole aree attrezzate.

4. Linee guida per la manutenzione del percorso

La sicurezza lungo gli itinerari escursionistici e l'infrastrutturazione del percorso sono gli elementi fondamentali per la strutturazione del prodotto turistico-culturale del Cammino: una pianificazione sostenibile di lungo termine deve, quindi, prevedere la programmazione della manutenzione del tracciato e della relativa segnaletica, per evitare che l'incuria crei disagi ai fruitori 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 Interventi di manutenzione ordinaria

Le opere di manutenzione ordinaria da eseguire annualmente sul percorso del Cammino hanno lo scopo di mantenerne nel tempo il livello di disponibilità e sono state classificate in dipendenza dei tratti attraversati e al sottofondo calpestabile ed all'intorno circostante. Considerato che il Cammino nasce prioritariamente come un percorso escursionistico da compiere a piedi, la classificazione si riferisce a questa caratteristica.

4.1.1 Tratti su strade extraurbane secondarie e strade urbane

In tale categoria il percorso escursionistico avviene in aderenza o su una sede stradale con traffico veicolare, 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 nella ripulitura della banchina stradale. Le principali operazioni di manutenzione ordinaria sono:

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

Nei punti in cui gli escursionisti sono esposti a notevoli rischi a causa del passaggio di veicoli, occorre verificare se è possibile spostare il tracciato o intervenire a livello infrastrutturale.



*Tratto del percorso escursionistico della Vandelli lungo la strada provinciale 71
presso Ca' della Palma, foto MC 2025*

Note:

- a. quando il percorso escursionistico si trova fuori dalla sede stradale, oltre la banchina, la categoria diventa “sentiero”, vedi paragrafo a seguire.
- b. il percorso pedonale 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 passaggio degli escursionisti sulla carreggiata per assenza o non idoneità della banchina, queste devono essere segnalate con apposizione di cartelli di pericolo CdS e diminuzione del limite di velocità.
- d. la manutenzione ordinaria stradale effettuata dagli Enti gestori con le operazioni di sfalcatura delle banchine stradali può non coincidere (in qualità e quantità) a quanto necessario per mantenere al meglio il passaggio degli escursionisti. Occorre coinvolgere nel processo di manutenzione del Cammino i singoli Enti gestori 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

In questa categoria di percorrenza gli escursionisti camminano sulla sede stradale, la cui pavimentazione è costituita da pietrisco (strade bianche), lastricature, eventuali tratti asfaltati; tali strade con sezione maggiore di 2 m sono accessibili con veicoli a motore, risultando semplificati gli interventi manutentivi. È necessario verificare le competenze della manutenzione con gli enti proprietari.

Le principali operazioni di manutenzione ordinaria sono:

- sfalcio erba (ambo lati strada);
- potatura arbusti (ambo lati strada);
- manutenzioni puntuali del fondo stradale;
- sostituzione segnaletica deteriorata.



*Tratto del percorso escursionistico della Vandelli
su strada secondaria presso Pontecosi, foto MC 2025*

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 esterne ai centri abitati (strade forestali di montagna e strade di campagna).

Le principali operazioni di manutenzione ordinaria sono:

- sfalcio erba (ambo lati strada);
- potatura arbusti (ambo lati strada);
- manutenzioni puntuali del fondo stradale;
- regimazione delle acque.



*Tratto del percorso escursionistico della Vandelli
su strada sterrata presso La Boccaia (tappa 5), foto MC 2025*

4.1.4 Tratti su sentieri

I “sentieri” sono definiti dal Codice della strada (art.3, comma 1 numero 48) in questo modo: “sentiero (o mulattiera o tratturo): strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni e di animali”.

Il passaggio dell’escursionista avviene su un fondo naturale o lastricato. 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. Le principali operazioni di manutenzione ordinaria sono:

- sfalcio erba (ambo lati sentiero);
- potatura arbusti (ambo lati sentiero);
- consolidamento fondo e regimazione delle acque;
- riverniciatura dei segnavia facenti parte della segnaletica orizzontale;
- sostituzione segnaletica deteriorata.

4.1.4 Tratti su viabilità storica conservata

I tratti del percorso settecentesco della Via Vandelli ancora conservato, e pervenuto fino a noi, devono essere oggetto di interventi di manutenzione specifica e attentamente programmata e progettata²⁶.

La manutenzione ordinaria deve avere quale priorità la pulizia dei dispositivi di drenaggio per frenare l'erosione del fondo viario e delle scarpate; uguale cura va posta nel controllo della vegetazione sui bordi per garantire il transito senza ostacoli. Si rinvia al successivo paragrafo 4.3.



Tratti di della Via Vandelli conservati presso il Casone di Arnetola nel Comune di Vagli Sotto, foto MC 2018

²⁶ Questi tratti e i relativi manufatti ricadono nella disciplina del combinato disposto di cui agli articoli 10 e 12 del Codice dei beni culturali (D.Lgs 42/04) e sono soggetti a tutela ai sensi della Parte II dello stesso Codice. Gli interventi sono soggetti ad autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del Codice da parte della competente Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio.

4.2 Interventi di manutenzione straordinaria - percorso escursionistico

Gli interventi di manutenzione straordinaria devono essere definiti in uno specifico piano di manutenzione che contenga un programma di dettaglio delle manutenzioni a carico dei diversi enti territoriali competenti e del sistema di monitoraggio e censimento delle necessità. Per l'esecuzione degli interventi è necessario rispondere alle normative vigenti in materia di interventi edilizi ed infrastrutturali e alle disposizioni del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs 36/2023).

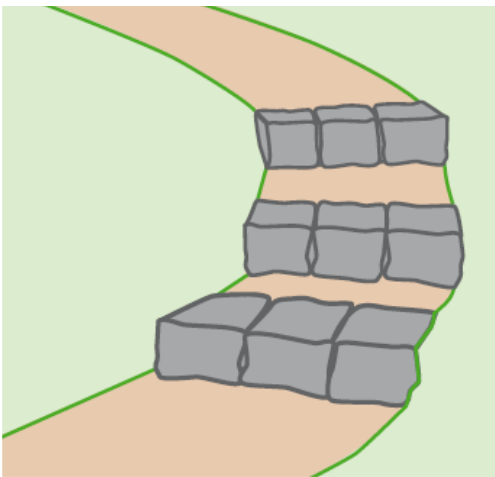
Ai fini del presente Masterplan per le manutenzioni dei tratti del percorso escursionistico della Via Vandelli si individuano i seguenti principali interventi di manutenzione straordinaria:

4.2.1 Riapertura e adeguamento/miglioramento del sentiero esistente

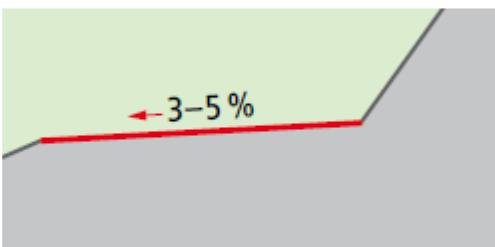
Intervento di riapertura del sentiero esistente consistente nel taglio della vegetazione invadente e ripulitura dei suoi lati per una larghezza di almeno 150 cm, rimozione del materiale di risulta e accatastamento ai lati del sentiero (pietre e tronchi) e la rimozione del materiale non coeso presente sul piano di calpestio. L'intervento comprende inoltre il ripristino di taglia acqua esistenti mediante la loro pulizia e piccoli interventi puntuali di integrazione con materiale reperibile in loco.

4.2.2 Ripristino sentiero - tipo 1

Intervento di ripristino del piano di calpestio per ricostituire un agevole piano di transito del sentiero mediante modeste sagomature della scarpata e riporto di materiale e lastre di pietra al fine di ricostituire le sezioni deficitarie del piano di calpestio mediante utilizzo di materiale litoide reperibile in loco e riporto del materiale di risulta. La larghezza del piano di calpestio deve essere di almeno 80 cm. La regimazione delle acque deve essere eseguita mediante formazione di cordonate e cunette ed eventuali fossi di scolo quando il sentiero ha pendenza verso monte. L'intervento può ricomprendere anche la formazione di gradini con materiale presente in loco.



Cordonate o gradini con pietrame reperito in loco



Il sentiero deve avere inclinazione trasversale verso valle in caso di pendenze lievi o medie, afflusso limitato di acqua di versante e scarpata stabile sul lato a valle, un'inclinazione del 3-5 per cento verso valle garantisce un drenaggio efficace lungo il sentiero. Il drenaggio verso valle ha il vantaggio di richiedere interventi di

manutenzione ridotti, poiché non si rende necessario un sistema di drenaggio longitudinale. In caso di forte afflusso di acqua di versante la superficie del sentiero e la scarpata a valle sono tuttavia esposte al rischio di erosione.

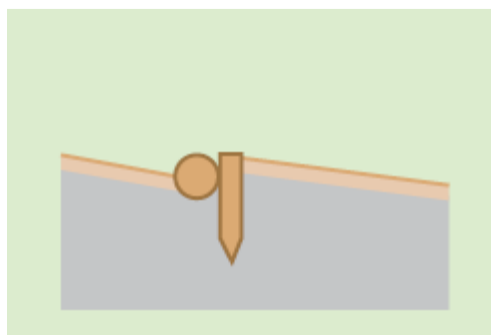
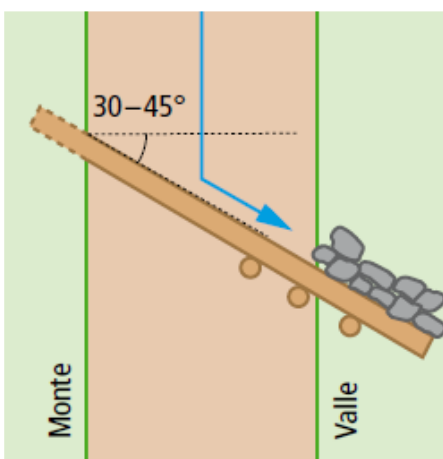
Il sentiero deve avere inclinazione trasversale verso monte in caso di forte afflusso di acqua di versante e/o suolo interessato da fenomeni di erosione, è opportuno inclinare verso monte del 3–5 per cento la superficie del sentiero. Questa soluzione può rivelarsi efficace anche su terreni esposti, poiché consente di prevenire franamenti verso valle. Sui sentieri inclinati verso monte l'acqua viene fatta defluire mediante un drenaggio longitudinale sul lato a monte e canalette di scolo trasversali.

4.2.3 Ripristino sentiero - tipo 2

Intervento come il tipo 1 ma integrato con l'impiego di elementi in legname di castagno o larice scortecciato, fissati con picchetti o tondini d'acciaio, per formare elementi alzata dei gradini o elementi di contenimento a valle (cordolo su di un lato). I cordoli sono strutture che servono a impedire il cedimento dei margini del sentiero.



Il ripristino di tipo 2 può essere impiegato anche per gli interventi su sentieri danneggiati da solchi da erosione, che si formano quando l'acqua non defluisce correttamente dal piano di calpestio e viene convogliata verso valle lungo il tracciato del sentiero. I terreni composti in gran parte da materiale fine sono particolarmente soggetti a fenomeni di erosione. L'intervento prevede, in questo caso, di realizzare un sistema di drenaggio e allontanamento delle acque mediante la realizzazione di canalette trasversali realizzate con pali in legno fissati con picchetti di acciaio o di legno.



Canaletta in tondello

4.2.4 Altri interventi

Rientrano nella manutenzione straordinaria dei Cammini: le opere di messa in sicurezza e consolidamento, il rifacimento integrale delle opere d'arte quali ponti e passerelle o delle opere accessorie quali aree di sosta, e anche gli interventi di manutenzione straordinaria degli edifici adibiti a funzioni correlate al Cammino. Si individuano inoltre:

- a) **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 di percorrenza per i fruitori. Tra questi rientrano anche il ripristino di frane e la realizzazione di staccionate in legno a protezione nei punti di maggiore esposizione.
- b) **Interventi per il miglioramento del percorso.** Si tratta di opere che tendono a migliorare il percorso attraverso interventi additivi, anche di modifica del tracciato, che ne rendono più gradevole la fruizione.
- c) **Interventi per l'accessibilità.** Si tratta di interventi specifici che mirano a rendere accessibili parti di percorso anche a coloro che possono avere difficoltà motorie di varia natura.



Panorama da Poggio verso la Valle del Serchio, sulla destra il Ponte ferroviario della Villetta, foto MC 2025

4.3 Interventi di conservazione e restauro del tracciato storico

I tratti del percorso settecentesco della Via Vandelli ancora conservato, e pervenuto fino a noi ricadono nella disciplina del combinato disposto di cui agli articoli 10 e 12 del Codice dei beni culturali (D.Lgs 42/04) e sono soggetti a tutela ai sensi della Parte II dello stesso Codice. Gli interventi sui questi manufatti sono soggetti ad autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del Codice da parte della competente Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio.

Attualmente in Italia non esistono specifiche linee guida per la conservazione e il restauro delle viabilità storiche destinate alla fruizione escursionistica e ai Cammini, il CAI ha recentemente introdotto la definizione di "sentiero storico", ma non ha ancora predisposto una specifica manualistica per la manutenzione. I seguenti paragrafi sono tratti dal manuale svizzero per la manutenzione delle vie di comunicazioni storiche.



Tratto di selciato molto ben conservato nel versante emiliano (tappa 4) e cippo di confine tra Ducato Estense e Repubblica di Lucca presso il Passo del Lagadello, foto MC 2025

4.3.1 Principi generali

Sostanza e tracciato delle vie di comunicazione storiche vengono sempre conservati a condizione che possano essere anche usati. La sostanza viaria pervenutaci è perciò da inserire negli interventi conservativi, che garantiscono sia la sua fruibilità a lungo termine sia la fruibilità delle relative vie di comunicazione storica²⁷.

Principio n. 1: Conservare e rispettare la sostanza

In tutti gli interventi conservativi è importante in primo luogo preservare il più possibile inalterati la sostanza pervenutaci e il tracciato storico delle vie. La sostanza materiale – cioè il tipo di fondo, la larghezza, gli elementi di delimitazione – e il tracciato sono il fondamento per il quale le vie di comunicazione e le costruzioni stradali sono percepite quali testimonianze autentiche dello sviluppo storico e del paesaggio.

Principio n. 2: Riparare l'esistente, integrare il mancante

Secondo il principio n. 1, per cui la sostanza tradizionale pervenuta dev'essere il più possibile conservata, si deve riparare ciò che può essere riparato. Solo componenti viari non riparabili possono essere demoliti e ricostruiti ex-novo, in base alla regola che è meglio non intervenire piuttosto che operare in modo errato. Demolendo la sostanza pervenuta, la si fa sparire definitivamente e non la si può più ripristinare. Perciò è necessario esaminare con attenzione e procedere con cautela.

Principio n. 3: Se si deve cambiare, va fatto con i mezzi contemporanei

Se però una via o un'opera d'arte dev'essere ampliata, rinforzata o ripristinata perché distrutta, ciò avviene di regola meglio con mezzi e forme moderne. In linea di massima anche le vie di comunicazione storiche

²⁷ AA.VV., *La conservazione delle vie di comunicazione storiche Guida tecnica d'applicazione*, Berna, Ufficio federale delle strade USTRA, 2008 (ed. digit. <<https://www.sentieri-svizzeri.ch/it/mani-all-opera/publikationen-und-vorlagen>>), pp. 12-13;

cambiano ed evolvono, perciò anche in esse è visibile lo sviluppo storico. Quindi i nuovi interventi costruttivi possono essere resi visibili per scelta dei materiali ed esecuzione dei lavori, a meno che non vi si oppongano motivi specifici. L'aspetto delle vie di comunicazione storiche non deve però essere standardizzato e appiattito artificialmente. Gli interventi edilizi devono essere di alto livello strutturale, eseguiti con modalità tecnicamente corrette. Le norme non vanno interpretate schematicamente, ma applicate con riguardo alle reali situazioni locali. Gli interventi edilizi vanno progettati tenendo presente l'effetto visivo e devono potersi inserire nell'esistente senza violarne le proporzioni e senza porsi strutturalmente in primo piano. In ciò è fondamentale tenere conto dell'effetto d'insieme. Una volta sparita la forma del passato, le vie di comunicazione storiche non possono essere di nuovo riprodotte ricostruendole. Ma, in casi eccezionali, è ragionevole proporre repliche: l'immagine tradizionale di un'opera può avere un così alto valore indipendentemente dalla sostanza materiale, che la ricostruzione si impone in caso di riparazioni molto impegnative o di distruzione.

Principio n. 4: Rispettare l'insieme

Le vie e il territorio circostante formano sempre un tutt'uno, un insieme. Per la relazione spaziale con l'ambiente, le vie e le opere d'arte rendono accessibili i luoghi e i paesaggi, conferendo loro – come uno scheletro – una struttura interna. In tutti gli interventi sulle vie di comunicazione storiche questo «carattere d'insieme» va rispettato, avendo riguardo alle proporzioni della via e alla sua relazione con l'ambiente. Gli interventi devono conservare questa scala ambientale.

Principio n. 5: Documentare lo stato di conservazione e gli interventi

Vanno documentati lo stato in cui si trova una via o un'opera d'arte prima dell'esecuzione degli interventi come pure gli interventi stessi. Quanto più è importante un oggetto, tanto più sono impegnativi il rilevamento e il giudizio dello stato; quanto più sono intensi gli interventi, tanto più è importante la documentazione di tutti i lavori intrapresi. Essa serve non solo allo studio dell'oggetto e alla messa in sicurezza delle conoscenze ottenute, ma anche come punto di partenza per tutti gli interventi successivi.



*Tratto di selciato della Via Vandelli conservato
presso Chiozza nel Comune di Castiglione di Garfagnana (tappa 5), foto MC 2025*

4.3.2 La conservazione e il restauro delle “strade artificiali”

Il manuale svizzero classifica diverse tipologie di strade storiche, tra queste individua le “strade artificiali” a cui possiamo ricondurre la Via Vandelli. Il testo seguente è estratto dal capitolo 5.4 “strade artificiali”²⁸.

Definizione e funzione. Le «strade artificiali» (chaussée, strade commerciali) sono impianti viari costruiti «a regola d'arte», percorribili anche da carri e carrozze (postali) pesanti. Questo tipo viario si distingue per la progettazione ingegneristica, preceduta da misurazioni, disegni, piani e piante, e l'uso di regole standard (norme, prescrizioni per la costruzione di una strada). La costruzione delle «strade artificiali» ha avuto inizio [...] verso la metà del XVIII secolo, nelle Alpi vide il suo periodo d'oro nella prima metà del XIX. Le «strade artificiali» vanno considerate come le «prime strade di massimo rendimento». La maggior parte di esse, in forma più o meno modificata, è in esercizio ancor oggi. La loro rete corrisponde in gran parte a quella delle odierne strade secondarie e cantonali.



*La Via Vandelli nel tratto a monte di Resceto,
foto tratta da <www.visitrivieraapuana.it>.*

²⁸ AA.VV., *La conservazione delle vie di comunicazione storiche Guida tecnica d'applicazione*, Berna, Ufficio federale delle strade USTRA, 2008 (ed. digit. <<https://www.sentieri-svizzeri.ch/it/mani-all-opera/publikationen-und-vorlagen>>), pp. 44-47;

Forma e sostanza. Per il loro livello costruttivo, le «strade artificiali» sono la categoria di vie di comunicazione storiche con la massima densità di “sostanza edilizia”. La loro costruzione evidenzia una rivoluzione nella maniera di trattare le forme del terreno, riconoscibile nella misura più evidente dove il territorio presenta un rilievo ben marcato. Con opere d’arte di grande impegno vennero smussate le difficoltà che condizionavano le costruzioni stradali e il traffico in un terreno fortemente discontinuo. In montagna le pendenze vennero ridotte e addolcite, valli e avvallamenti furono superati con ponti o terrapieni più alti e più lunghi. Per obbedire agli standard costruttivi si rese spesso necessaria la realizzazione di numerose opere d’arte: dai piccoli, modesti muri di sostegno alle gallerie e ai ponti impressionanti e doviziosamente strutturati. Le «strade artificiali» progettate dagli ingegneri divennero esse stesse un elemento caratterizzante il paesaggio. Ma si tenne conto del terreno e dell’adattamento della strada al terreno stesso, sia per i costi delle opere e la fattibilità tecnica, sia per motivi estetici. Anche la configurazione delle opere d’arte (ponti, gallerie) e dei singoli elementi (muri di sostegno, parapetti, cordoli, ecc.) aveva un alto valore. Grazie a materiali estratti sul posto, specie le pietre delle murature, generalmente lavorate con grande perizia artigianale, gli elementi ben si adattano al contesto e, benché su certi tratti siano dominanti, costituiscono essi stessi un arricchimento del paesaggio antropizzato.

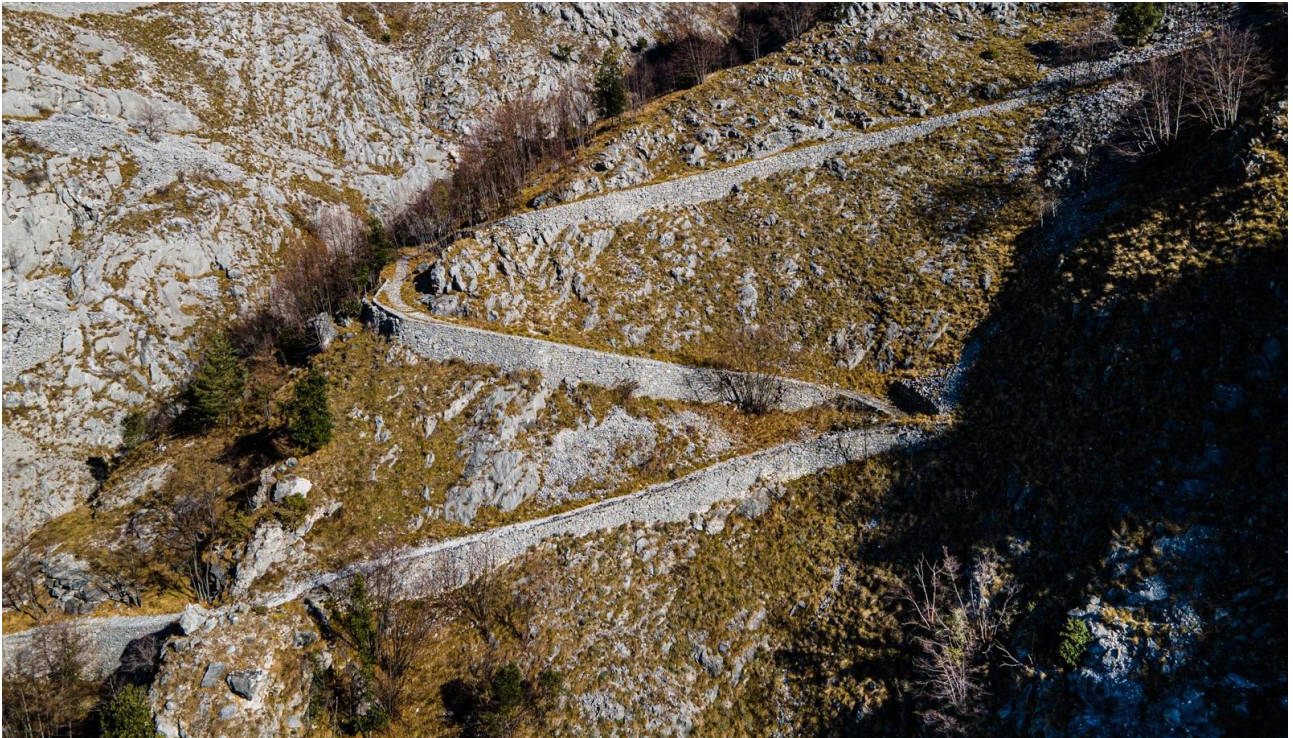
Importanza nella rete di comunicazione storica e nel paesaggio antropizzato. Le «strade artificiali» attestano una rivoluzione del traffico. Una volta costruite, le nuove strade, più larghe e normalmente più rettilinee, comportarono l’aumento della capacità di trasporto e della velocità di viaggio; le regioni vennero a trovarsi più vicine e si rese possibile una nuova ripartizione del lavoro. I villaggi lungo le nuove strade acquisirono importanza, altri, ora fuori mano, la persero. Tutto si ripercosse direttamente sulla struttura degli insediamenti e sul paesaggio antropizzato. Sulle Alpi, le strade percorribili con carrozze segnarono il tramonto dell’attività somiera: un’evoluzione che andò di pari passo con un nuovo orientamento del traffico lungo e verso i nuovi assi di transito. Le «strade artificiali» sono nell’insieme più rettilinee, più larghe e con pendenze minori di tutte le altre strade precedenti. Per questo il loro adeguamento al terreno risultò minore e, per contro, ebbero un impatto maggiore sul paesaggio. Per la loro qualità artigianale e quali importanti direttrici di traffico, ebbero un effetto dominante ma si inserirono nell’ambiente egregiamente, grazie ai materiali usati e alla loro lavorazione.

Pericoli. Come ogni costruzione, anche le «strade artificiali» soggiacciono ai processi naturali di invecchiamento. Gli agenti climatici (gelo, acqua, ecc.) accelerano questi processi di degrado sui tratti esposti delle strade montane. Danni e distruzioni sono minacce che derivano dall’erosione, connessi a smottamenti dei pendii (a monte e a valle), frane, valanghe, inondazioni e, sempre più spesso in tempi recenti, colate di fango. L’inazione è una grossa fonte, se non la maggiore, di pericoli per le «strade artificiali». Un forte potenziale di pericolo si nasconde in processi lenti, come le manutenzioni effettuate non a regola d’arte o i carichi maggiori dei veicoli che aumentano la pressione sulle strutture. Già interventi minori, e il loro sommarsi nel corso degli anni, modificano il carattere della «strada artificiale». Ne sono esempio rettifiche e allargamenti di modesta entità, nuove delimitazioni laterali rigidamente geometriche o la sostituzione degli elementi tradizionali di delimitazione con guardrail, ringhiere o parapetti in muratura moderni [...].

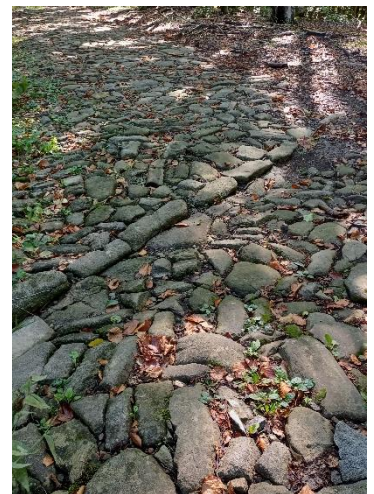
Interventi conservativi. Qualsiasi intervento sulle «strade artificiali» richiede un’aumentata sensibilità nell’ottica della tutela dei monumenti e del paesaggio. Queste strade sono strutture complesse e si distinguono non solo per le opere d’arte eccezionali, ma anche per la varietà e l’interazione di grandi e piccoli elementi costruttivi e formali. Occorre sempre considerare il singolo elemento o il singolo segmento nel rapporto con l’intero impianto stradale. In relazione sia alla corretta manutenzione, sia ai progetti d’intervento per nuove costruzioni o trasformazioni, tutta la strada va analizzata e documentata nel dettaglio. Con l’inventariazione e l’analisi si possono elaborare progetti di intervento di manutenzione e restauro o ampliamenti condotti a regola d’arte. In generale, il carattere della «strada artificiale» va conservato. Ciò concerne l’adattamento al paesaggio, l’occhio di riguardo per le forme del terreno e la configurazione dei singoli elementi viari. Si deve evitare per quanto possibile l’allargamento continuo, in quanto il profilo di una «strada artificiale» è componente essenziale del suo carattere.

Per la manutenzione corrente, d'intesa con i servizi dei lavori pubblici, di tutela del paesaggio e dei monumenti, si devono elaborare ed approvare progetti di intervento e norme esecutive vincolanti.

Interventi particolari. È assolutamente necessario coinvolgere i servizi specializzati di tutela del paesaggio e dei monumenti quando si interviene nel restauro delle «strade artificiali». Strade con alta densità di sostanza edilizia tradizionale e un adattamento al terreno molto ben riuscito vanno protette integralmente. Ne sono esempi la Tremola sul versante sud del Gottardo TI, la strada del Passo del San Bernardino GR, la Sustenstrasse BE / UR, la «Route des diligences» Vernayaz–Finhaut VS e la Belchensüdstrasse BL / SO.



Muri di sostegno del tracciato lungo le pendici delle Apuane (versante mare - tappa 7), foto FAI



Piccola opera d'arte per il superamento di un corso d'acqua (sx) e sistema di regimazione acque (dx) ancora conservate presso il Passo del Lagadello (versante emiliano - tappa 4), foto MC 2025

5. Linee guida per la segnaletica e la cartellonistica

5.1 Caratteri generali

Il Masterplan prevede la realizzazione di una nuova segnaletica coordinata per la fruizione della Via Vandelli composta da segnali direzionali e cartellonistica informativa. L'individuazione esecutiva dei punti di posa della nuova segnaletica deve essere accompagnata dalla verifica e dalla razionalizzazione di quella già in essere con eventuali spostamenti, al fine di evitare doppioni ed avere un loro corretto inserimento nel contesto paesaggistico. A tal fine deve essere prevista la redazione di un "progetto esecutivo della segnaletica" relativo alle tipologie dei cartelli, ai punti di posa e ai contenuti informativo-culturali da veicolare. Il progetto della segnaletica, al fine della coerenza dell'intero percorso interregionale della Via Vandelli e della sua univoca riconoscibilità, deve essere coordinato e coerente con quello in corso di predisposizione sul versante emiliano del percorso²⁹. Il percorso da segnalare sarà esclusivamente quello ufficiale. Eventuali modifiche temporanee del percorso saranno comunicate alla Regione e alle strutture che gestiscono il percorso e segnalate come temporanee.

Lungo il percorso su cui si articola il Cammino, è in corso di attuazione da parte dell'associazione "Via Vandelli APS" il progetto finanziato da Intesa Sanpaolo nell'ambito del censimento dei Luoghi del Cuore del FAI su tutto il percorso per il posizionamento della segnaletica che caratterizza la Via Vandelli e di pannelli informativi.

5.2 Segnaletica verticale escursionistica su standard CAI-RET

La segnaletica verticale, detta anche principale, è prevista su standard CAI-RET (Club Alpino Italiano e Rete Escursionistica della Toscana) ed è costituita da:

- a) dalle tabelle segnavia;
- b) da pannelli informativi.

Tabella segnavia

Le tabelle segnavia (freccie direzionali) possono essere destre o sinistre e contengono, all'interno della bandierina bianco rossa, il numero dell'itinerario e, nel caso dei Cammini la sigla del Cammino sulla punta (nel caso della Via Vandelli la sigla è "VV"). Sullo stesso palo possono essere posizionate più frecce, anche di altri percorsi CAI-RET, e una tabella di dimensioni inferiori con il nome della località o altre informazioni.

La tabella segnavia, o freccia direzionale, ha la forma di freccia; si usa per indicare la direzione della/e località di destinazione del sentiero e il tempo indicativo necessario ad un escursionista mediamente allenato per raggiungerla/e a piedi, per i Cammini può essere aggiunta anche la distanza in km.

Va collocata a inizio e fine dell'itinerario, agli incroci con altri itinerari segnalati e con strade.

È di colore bianco smaltato, oppure color legno naturale, trattato con antimuffa. La punta deve essere rossa e la coda bianco-rossa; le scritte sono in nero in carattere "Arial" nel segnale smaltato e del tipo pirografate nel segnale color legno naturale.

Le località da indicare possono essere da una a tre, meta ravvicinata, meta intermedia, meta definitiva. La misura standard è di 55 x 15 cm, spessore 2 cm.

La collocazione delle tabelle segnavia va fatta su appositi pali di sostegno di altezza variabile fra i 2 e i 3 metri (med. 2,5 metri). Il palo deve essere in legno del diametro di 8-10 cm, tornito o grezzo, purché impregnato con trattamento antimuffa. I pali vanno conficcati per almeno 40-60 cm e ben ancorati al terreno mediante costipamento con uso di materiale arido misto a terra.

Le tabelle in legno devono essere fissate con le viti previa sguanciatura del palo; per assicurare una maggiore durata al palo deve essere applicata sulla parte che va interrata, una vernice adatta a rallentare il naturale deterioramento. Devono inoltre essere attuati tutti quegli accorgimenti atti ad evitare lo scalzamento e la caduta del palo.

²⁹ Lungo il percorso su cui si articola il Cammino, è in corso di attuazione da parte dell'associazione "Via Vandelli APS" il progetto finanziato da Intesa Sanpaolo nell'ambito del censimento dei Luoghi del Cuore del FAI su tutto il percorso per il posizionamento della segnaletica che caratterizza la Via Vandelli e di pannelli informativi.

Le tabelle non vanno assolutamente fissate su piante o sui muri di edifici, manufatti, in prossimità di capitelli, crocefissi, edicole o altri elementi architettonici o culturali, dai quali vanno tenuti distinti e a debita distanza.

Tabella località

La tabella località è collocata agli incroci più significativi di un percorso, contiene il nome della località e la relativa quota. È di colore bianco smaltato, oppure color legno naturale, le scritte sono in nero in carattere "Arial" nel segnale smaltato e del tipo pirografate nel segnale color legno naturale. La tipologia di finitura deve essere la stessa di quella delle tabelle segnavia. Va posta sullo stesso palo di sostegno delle tabelle segnavia, in basso, distanziata circa 5 cm dalla freccia inferiore.

La misura standard è di 25 x 15 cm, spessore 2 cm.

Codice identificativo sul retro delle tabelle segnavia e tabelle località

Sul retro delle tabelle segnavia e località è consigliabile che siano incisi (senza colorare l'incisione) alcune informazioni tecniche utili per lo smistamento e la gestione delle tabelle stesse:

- sigla del manutentore e/o dell'Ente che gestisce la rete di sentieri
- anno di posa delle tabelle
- i numeri del sentiero/tappa, del luogo di posa e della tabella

Ad esempio: "PA 2025 VV.5 6 2" per la tabella numero 2 dell'incrocio 6 della tappa 5 dell'itinerario/macro-area VV (Via Vandelli), installata dal Parco Apuane (PA) nel 2018.

La presenza di questi dati permetterà di organizzare un sistema informativo del Cammino con georeferenziazione dei singoli cartelli al fine della manutenzione ed eventuale necessità di sostituzione.



Schema di tabella segnavia "Via Vandelli" su modello CAI-REI

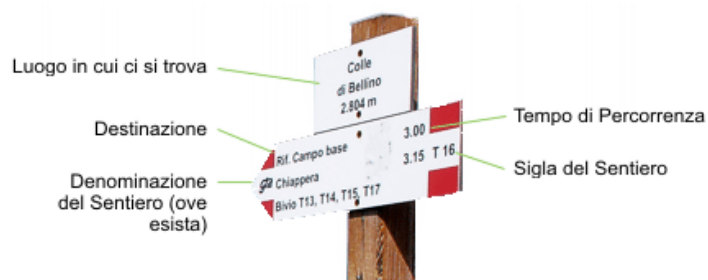


Tabella località cm 25 x 15

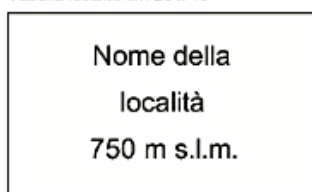
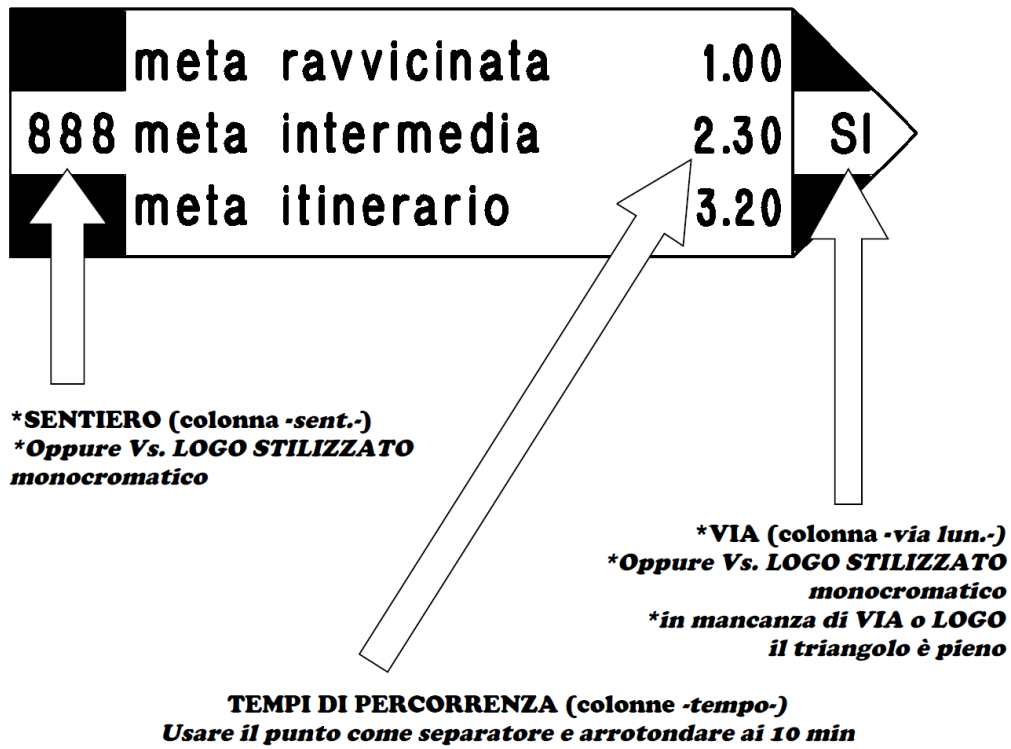


Tabella informativa cm 25 x 15





Schema di composizione delle tabelle segnavia REI



Esempio di palo con tabelle segnavia e tabella località

Tabellone (o pannello informativo principale)

Il tabellone, è un pannello di grande formato, con la rappresentazione generale dei percorsi. Sono collocati nei paesi e nei principali luoghi di partenza e passaggio dei sentieri e fungono da “porte di accesso” alla rete escursionistica. Nel pannello è rappresentato l’insieme degli itinerari della zona, inquadrati anche dal punto di vista geografico, ambientale e storico con un testo di presentazione almeno bilingue in italiano ed inglese. Il pannello informativo è suddiviso in tre aree che contengono:

- 1) una cartografia della rete escursionistica e dei collegamenti stradali e infrastrutture esistenti;
- 2) elenco degli itinerari escursionistici accessibili dal luogo, numero dei sentieri, tempi di percorrenza;
- 3) note descrittive di carattere ambientale e storico riguardanti il territorio ed eventuali altre informazioni significative per la zona.

Per il Cammino della Via Vandelli i tabelloni devono riportare la denominazione “Via Vandelli”, i loghi dei soggetti del partenariato, una carta di inquadramento generale del percorso da Modena a Massa, un testo fisso di presentazione generale da riportare in tutti i pannelli ed un testo tematico della singola località o emergenza storico culturale presso cui è apposto il pannello. Si rinvia ai successivi paragrafi 5.5 e 5.6.

Le misure esterne del pannello sono di circa 140x110 cm, ma possono essere oggetto di maggiori specifiche e personalizzazioni nell’ambito delle elaborazioni grafiche di supporto al progetto esecutivo della cartellonistica. Il pannello va installato, solitamente, in una bacheca in legno con tetto a due falde, con due montanti in legno massello o lamellare, adatti all’interramento. Per il Cammino della Via Vandelli potranno essere valutate anche alternative di pannelli di supporto e altri materiali al fine del corretto inserimento paesaggistico anche in contesti urbani e di bassa quota.

È anche possibile fissare o addossare il pannello a muri o strutture già esistenti, previa acquisizione delle necessarie autorizzazioni.

I punti di posizionamento delle tabelle segnavia e dei tabelloni devono essere individuati negli elaborati grafici allegati al “progetto esecutivo della cartellonistica” ed essere specificati da un Abaco dei punti di posa della cartellonistica come da modello CAI-REI.



Cartelloni informativi oggi presenti lungo il tracciato della Via Vandelli in Emilia Romagna e in Toscana, i vari enti territoriali hanno usato grafica e materiali differenti: è necessario uniformare grafica, supporti e linea di comunicazione

5.3 Segnaletica orizzontale su standard CAI-RET

La segnaletica orizzontale, detta anche secondaria o intermedia, si intende quella al suolo posizionata usualmente sui sassi oppure sui tronchi degli alberi, per indicare la continuità, in entrambe le direzioni, di un itinerario segnalato.

I colori adottati per la segnaletica escursionistica della RET sono il rosso ed il bianco da usarsi sempre in abbinamento.

Nell'ambito del progetto, le sezioni CAI di Massa e di Castelnuovo di Garfagnana dall'anno 2024 hanno predisposto una prima segnaletica con vernice e piccole frecce che riportano la sigla "VV".

I simboli, o segnavia, usati per la segnaletica orizzontale sono i seguenti:

Segnavia semplice

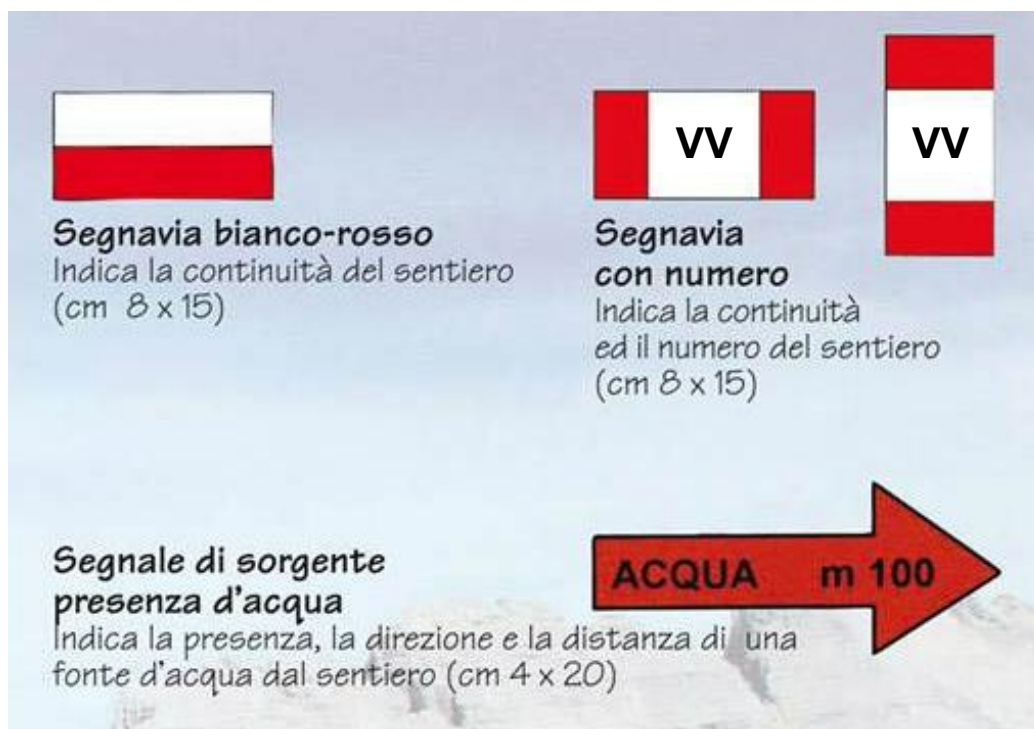
di colore bianco-rosso per indicare la continuità del sentiero; va posto nelle immediate vicinanze dei bivi e ogni 3-400 metri se il sentiero è evidente, altrimenti a distanza più ravvicinata, tenendo in considerazione le caratteristiche ambientali e l'inserimento rispettoso nel luogo (misura 8 x 15 cm).

Segnavia a bandiera

di colore rosso-bianco-rosso con inserito in nero (sul bianco) il numero del sentiero (o il codice del Cammino, nel caso della Via Vandelli la sigla "VV"). Va posto all'inizio del sentiero e in prossimità di bivi ed in altri punti dove è utile confermare la giusta continuità dell'itinerario (misura 8 x 15 cm) e il numero, o codice alfanumerico, del sentiero.

Freccia di colore rosso (sorgente – fonte – acqua)

Indica una sorgente, una fonte, un rio d'acqua nelle vicinanze; la freccia, eseguita con la vernice rossa e scritta "ACQUA" in nero, sarà rivolta nella direzione in cui si trova l'acqua e la distanza in metri - o il tempo - per raggiungerla (misura 8 x 15 cm); viene usato soltanto quando la presenza dell'acqua non è visibile dal sentiero ed ha particolare importanza per l'escursionista.





Nuova tabella segnavia installata nel tratto emiliano



Segnaletica orizzontale CAI presente sul tratto Apuano (sentiero CAI 135 ex-35)

5.4 Segnaletica stradale su standard codice della strada

Il Masterplan prevede l'installazione di segnaletica a norma del Codice della strada nei tratti in cui il percorso avviene in promiscuo con il traffico veicolare. L'apposizione di tale segnaletica deve essere autorizzata dall'ente gestore della strada ed omogenea a quella esistente per tipologia e dimensioni. I cartelli, posizionati ove possibile su pali esistenti, devono essere a fondo marrone dei "segnali di direzione turistici e di territorio" con il nome del Cammino l'apposito pittogramma rappresentante i percorsi escursionistici. L'utilizzo di un pittogramma con logo del Cammino deve essere oggetto di riconoscimento ai sensi del C.d.S. 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), dovranno essere preventivamente autorizzate dall'ente gestore della strada. Il "Progetto esecutivo della cartellonistica" deve essere accompagnato da un Abaco dei punti di posa della cartellonistica con specifica dei formati e dei contenuti.



*Segnaletica stradale ai sensi del Codice della Strada:
tipologia ambito urbano (sx), tipologia ambito extraurbano (dx)*

5.5 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 formati che grafica, per l'intero Cammino.



Schema di pannello turistico-informativo sviluppato nell'ambito del progetto Luoghi del Cuore FAI

5.6 Prime indicazioni per i contenuti dei pannelli informativo-culturali

Un percorso culturale come la Via Vandelli, che si estende per oltre 170 km, richiede uno specifico progetto dell'organizzazione dei contenuti: un "museo diffuso" per raccontare la storia, l'ingegneria e la vita dell'epoca. Si riportano di seguito alcune prime indicazioni che dovranno essere approfondite nel progetto esecutivo della cartellonistica.

<i>Tema dei pannelli</i>	<i>Localizzazione</i>	<i>Prime indicazioni per i contenuti</i>
Contesto storico-politico	Modena Sassuolo Pavullo nel F.no Castelnuovo G.na Massa	Questi pannelli spiegano "il perché della Via Vandelli" "La Via Vandelli: un progetto geopolitico del Settecento" <i>Contenuto minimo (da declinare in ogni luogo):</i> Mappa storica: una riproduzione di una mappa del XVIII secolo che mostra i confini del Ducato Estense (Modena, Reggio, Massa) e degli Stati vicini (Lucca, Parma, Toscana). Ritratti: immagini di Francesco III d'Este e di Domenico Vandelli. <i>Testo chiave:</i> spiegazione dell'obiettivo di garantire uno sbocco marittimo autonomo a Massa, aggirando i territori rivali. Focus sul Ducato di Massa e l'apertura di un porto Focus il Governatore estense a Castelnuovo Garfagnana Focus i Palazzi Ducali (Modena, Sassuolo, Pavullo, Massa) Focus su Francesco III, Ercole III e Maria Teresa Cybo-Malaspina
Il progetto di ingegneria	Tratto appenninico Tratto apuano	Questi pannelli si concentrano sulle soluzioni progettuali "Progettare la prima strada moderna" <i>Contenuto minimo (da declinare in ogni luogo):</i> Focus sulla figura di Domenico Vandelli Focus cartografia. Un disegno o schema che illustri come l'uso delle isoipse (curve di livello) ha permesso di sviluppare il tracciato lungo il versante, mantenendo la pendenza costante con i tornanti. Focus sull'ingegneria stradale nel XVIII secolo Focus materiali e lavorazioni. Dettagli sul selciato originale lastricato, illustrandone la funzione (resistenza, aderenza), sulla la tecnica costruttiva del muro a secco e la gestione acque. Focus sulle maestranze che realizzarono la strada Focus la sfida impossibile superare le Alpi Apuane Focus la funzione militare (movimentare truppe e artiglierie)
La vita lungo la strada	Frignano Garfagnana Resceto - Canevara	Questi pannelli raccontano l'uso quotidiano della strada. "Vita da viandante: stazioni di posta e commerci" <i>Contenuto minimo (da declinare in ogni luogo):</i> Focus sistema logistico della strada: il sistema delle Stazioni di posta, le osterie e il cambio dei cavalli Focus sui commerci: prodotti scambiati Focus comunicazione: il sistema di corriere-postale Focus leggende locali Focus i custodi della strada (frati ospitalieri e funzionari estensi)

Il progetto esecutivo della cartellonistica deve sviluppare:

- i contenuti di una narrazione completa, utilizzando figure storiche chiave per umanizzare l'impresa e pannelli specifici per evidenziare sia il contesto politico-sociale che il genio tecnico dell'opera. I contenuti dovranno essere pianificati con la localizzazione della posa dei pannelli lungo il percorso;
- il progetto dei supporti dei pannelli, riconoscibilità, design grafico uniforme nei supporti fisici e nei contenuti multimediali, accessibili con QR code, nelle aree coperte da rete 4G/5G.

6. Standard minimi da garantire nelle strutture ricettive

Lungo il percorso individuato sono disponibili sia strutture ricettive a basso costo per i pellegrini, quali strutture religiose, ostelli, foresterie, che strutture ricettive alberghiere ed extra-alberghiere quali B&B, agriturismo, etc. Le strutture ricettive lungo il percorso escursionistico per essere riconosciute ed accreditate devono rispettare gli standard minimi di seguito elencati. 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:

- a) essere situati nel raggio di 1 km dal percorso;
- b) disponibilità di un timbro da apporre sulla Credenziale del percorso (se esistente);
- c) disponibilità ad offrire ai viandanti forniti di Credenziale il soggiorno per una sola notte (almeno), riconoscendo una tariffa preferenziale;
- d) 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 m di distanza);
- e) 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 ad uso cucina;
- f) 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;
- g) disporre di materiale informativo di carattere turistico e culturale sul territorio in più lingue, incluse le informazioni su altre strutture ricettive nelle tappe successive;
- h) 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);
- i) accesso gratuito ad internet in modalità wi-fi o con una postazione computer a disposizione dei clienti, per collegarsi al sito dell’itinerario e scaricare gli aggiornamenti sulle tappe;
- j) trasporto bagagli (Servizio navetta per trasporto bagagli anche in convenzione con terzi)
- k) 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.

7. Rilievo del percorso e cartografia del masterplan

Il percorso escursionistico della Via Vandelli è stato elaborato a partire dal tracciato storico settecentesco ricostruito della cartografia storica presente nel geoportale regionale e dalla documentazione bibliografica e d'archivio. Sulla base del tracciato storico, anche grazie alla manualistica e alle guide escursionistiche in commercio³⁰, è stato definito il percorso escursionistico.

Il tracciato è stato interamente rilevato in GPS, rielaborato in formato SHP con applicativi GIS ed è stato verificato sovrapponendolo alla cartografia tecnica regionale e alle mappe catastali.

Elaborazioni cartografiche del masterplan:

Carte di inquadramento (tavole 1a e 1b)

Una prima elaborazione in scala 1:50.000 ha impostato un inquadramento generale del percorso all'interno del territorio toscano, con rappresentazione dell'articolazione in tappe e l'individuazione dei Comuni attraversati.

Una seconda elaborazione ha sovrapposto al percorso della Via Vandelli alla rete escursionistica CAI/RET e al percorso degli altri Cammini presenti nel territorio: Via Matildica del Volto Santo (VMS), Via del Volto Santo (VVS), Via Francigena (VF). Un ulteriore approfondimento ha preso in considerazione anche il tracciato della "variante apuana" del Sentiero Italia (SI) e dei percorsi escursionistici del Garfagnana Trekking /GT).

Queste elaborazioni hanno permesso di individuare i tratti di sentiero "condivisi" tra la Via Vandelli e altri percorsi.

Carta di mappatura del territorio (tavole 2a e 2b)

Una seconda elaborazione con approfondimento, redatta sulla base della carta topografica regionale ha permesso l'elaborazione della "mappatura", alla scala di 1:25.000, descrittiva dell'articolazione del percorso, dei punti tappa, delle competenze amministrative, che 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. In particolare, nelle carte è riportata la ricognizione e la georeferenziazione delle attrezzature per la fruizione (aree di sosta attrezzate, approvvigionamento di acqua potabile, bar/ristori o negozi di alimentari), dei servizi (farmacie, ospedali, punti informativi turistici) e delle strutture ricettive (alberghi, agriturismi, ostelli, B&B etc.) presenti lungo il percorso e in un'area di buffer 1 km ai lati del tracciato escursionistico. L'elaborazione è stata completata dalla mappatura dei principali punti di interesse (musei, architetture fortificate, architetture religiose, punti panoramici, etc.), e l'individuazione del perimetro dei parchi naturali e delle aree protette, permettendo così la definizione di un dettagliato quadro conoscitivo e di un progetto di fattibilità.

Carta del masterplan (tavole da 3a a 3e)

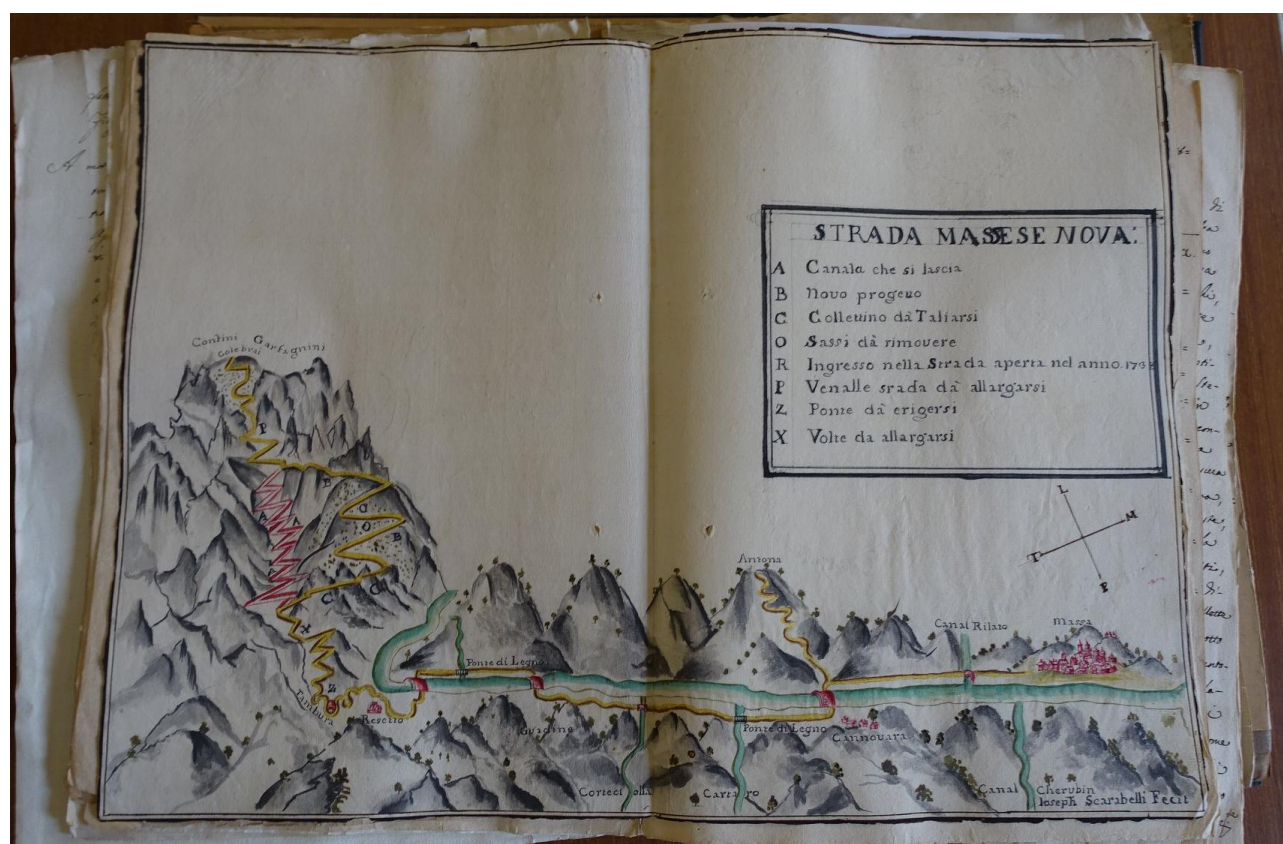
La cartografia del masterplan è redatta in scala 1:10.000 su cartografia tecnica regionale. Il percorso escursionistico della Via Vandelli è stato rappresentato secondo la legenda prevista dalla DGR 663/2018: linea continua verde per il percorso a piedi, linea continua gialla per i tratti di percorso che passano su strade aperte al traffico e che devono essere affrontati con attenzione, linea rossa continua 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. Sulla stessa cartografia sono stati georeferenziati gli esiti dei rilievi sul campo e le potenziali criticità quali: guadi, attraversamenti stradali da affrontare con attenzione, frane o smottamenti, pericoli reali o eventuali, attraversamento di proprietà private e simili.

³⁰ GIULIO FERRARI, *Guida alla Via Vandelli*, Milano, Terre di mezzo Editore, 2021 (ed. cons. 3a edizione, 2024).
Si rinvia inoltre alla bibliografia raccolta in appendice.

8. Strumenti di attuazione del masterplan

Per l'attuazione del masterplan si individuano i seguenti strumenti per definire e "codificare" progettazione e gestione unitaria degli interventi di manutenzione, miglioramento e valorizzazione del percorso. Tali strumenti devono essere oggetto di una elaborazione coordinata con la parte emiliana del Cammino.

Strumento di attuazione	Contenuti	Riferimenti masterplan
Piano delle infrastrutture leggere di supporto al cammino	Programmazione e localizzazione delle aree di sosta Inserimento nella pianificazione urbanistica Abaco arredi, particolari costruttivi, materiali	Paragrafo 3
Piano di manutenzione e gestione	Individuazione dei soggetti gestori dei diversi tratti Pianificazione e programmazione delle manutenzioni Definizione metodologie gestionali comuni e del "fascicolo della Vandelli" (raccolta unica di tutta la documentazione relativa agli interventi di manutenzione realizzati)	Paragrafo 4
Catalogazione del patrimonio culturale	Ricognizione dei tratti di strada originali conservati e catalogazione del patrimonio storico-architettonico	
Progetto esecutivo della cartellonistica	Pianificazione dei punti di posa cartelli escursionistici Pianificazione dei punti di posa cartelli stradali Georeferenziazione dei punti palo / cartello Abaco della cartellonistica (progetto singoli cartelli) Progetto dei supporti	Paragrafo 5



ASMo, Archivio Segreto Estense, Cancelleria, Buongoverno - Acque, strade, boattiera, lavori pubblici, b. 144 "Nuova grande strada di comunicazione tra i Stati di Modena e di Massa (1738-85)", immagine pubblicata sul profilo Facebook dell'Archivio di Stato di Modena il 01.03.2021, <<https://asmo.cultura.gov.it/home>>.

Ulteriori azioni ed interventi per l'attuazione del Masterplan

Si riportano una serie di idee innovative da sviluppare per attuare la strategia e la visione del masterplan, organizzate per ambiti tematici (infrastrutture, tecnologia, comunità, valorizzazione culturale e *governance*).

Infrastruttura e fruizione sostenibile

L'obiettivo di questa serie di interventi è quello di rendere il percorso accessibile, sicuro e coerente con i valori storici e ambientali della Via Vandelli.

- Segnaletica "intelligente": installazione di paline con QR code o tag NFC che forniscono informazioni storiche, naturalistiche e logistiche in più lingue;
- Micro-aree di sosta tematiche: piccoli "punti tappa" con pannelli esperienziali (es. "La Strada del Duca", "Le Alpi del Marmo", "I Ponti e le Mulattiere");
- Eco-rifugi modulari: rifugi temporanei o stagionali in bioedilizia (legno, canapa, pannelli solari), prenotabili tramite app, gestiti da cooperative di comunità o associazioni locali;
- Accessibilità inclusiva: tratti "esperienziali" accessibili a persone con disabilità motorie o sensoriali, con supporti audio e tattili.

Innovazione digitale e storytelling

L'obiettivo di questo gruppo di interventi e azioni è quello di usare la tecnologia per creare coinvolgimento e conoscenza diffusa. Oltre al "fascicolo della Vandelli" che deve raccogliere tutta la documentazione relativa agli interventi di manutenzione realizzati sul Cammino e il "Calendario degli eventi" che raccoglie tutti gli eventi che i firmatari dell'Accordo organizzano, costruito attraverso la creazione di un indirizzo di posta elettronica dedicato dove chiunque vi abbia interesse può far pervenire le informazioni che andranno ad alimentare data base, si potrebbe pensare a:

- App ufficiale della Via Vandelli: mappe interattive, monitoraggio del cammino, credenziale digitale del pellegrino/viandante, collezione di "badge" digitali per tappe completate;
- Realtà aumentata (AR): ricostruzioni storiche 3D (es. costruzione della strada, passaggi di carrozze, figure del Duca di Modena) visibili tramite smartphone;
- Podcast "La Strada del Duca": narrazione in più episodi con voci di storici, abitanti, camminatori;
- Gemellaggi virtuali: collegamenti live tra tappe della Via Vandelli e altri cammini europei, con eventi digitali condivisi (es. "Notte dei Cammini").

Comunità e partecipazione locale

Scopo di queste azioni è far sentire la comunità locale parte integrante del progetto. Rientrano in questo ambito le iniziative:

- Rete delle "Case Vandelliane": coinvolgere B&B, rifugi, ristoranti e botteghe che offrono esperienze autentiche e servizi al camminatore, anche attraverso la loro adesione alla CETs (Carta Europea del Turismo Sostenibile) di cui l'Ente Parco delle Alpi Apuane è aderente;
- Festival annuale della Via Vandelli: evento itinerante con camminate guidate, teatro di comunità, cucina del territorio, artigianato storico;
- Programma "Adotta un tratto": associazioni, scuole o imprese, anche attraverso crowd funding o Arts Bonus, che si prendono cura di brevi tratti del cammino;
- Laboratori didattici nelle scuole (dalla primaria all'università): storia, geografia, geologia, cartografia, ambiente e turismo lento.

Cultura, identità e narrazione integrata

Queste azioni e interventi sono invece finalizzate a rafforzare il valore culturale e identitario del percorso.

- Museo diffuso della Via Vandelli: sistema coordinato di punti informativi nei borghi, ognuno con un tema specifico (ingegneria, geologia, vita dei viandanti, commercio) integrando le esperienze già presenti anche in prossimità del percorso;
- Residenze d'artista "sul cammino": ospitalità per artisti, fotografi, scrittori e musicisti che reinterpretano la Via Vandelli;

- Progetto “Voci della Via”: raccolta di testimonianze orali e digitalizzazione degli archivi locali, disponibile in open data;
- Design coordinato: logo, segnaletica, merchandising, materiali editoriali coerenti e riconoscibili (brand territoriale).

Governance, sostenibilità e reti europee

Il “tavolo di coordinamento” istituito con l’accordo 26 agosto 2025 ha lo scopo garantire continuità e riconoscimento istituzionale con il costante monitoraggio e il coordinamento. Altre azioni potrebbero essere:

- Certificazione “Cammino d’Interesse Culturale Europeo” (Council of Europe o AEVF);
- Piano di sostenibilità ambientale e sociale: valutazione d’impatto, gestione dei flussi, misure di tutela della biodiversità;
- Rete “Cammini”: partnership con altri itinerari per condividere standard e promozione comune.

“Passaporto del Viandante Vandelliano”

Il documento fisico (o digitale) con timbri per ogni tappa, diviene “biglietto unico del territorio” e dà accesso agevolato o gratuito a musei e siti lungo il Cammino. Con il “passaporto” si ottengono inoltre sconti presso attività convenzionate lungo il Cammino e, al completamento, si può ottenere il “Brevetto” e premi simbolici (es. una moneta commemorativa): oggetto da collezione e identità del cammino.



*Particolare dello stemma estense posto sul monumento funebre del Duca Alfonso III d'Este (1591-1644)
nella Chiesa del Convento dei Cappuccini a Castelnuovo di Garfagnana, foto MC 2023*

9. Bibliografia di riferimento

La Via Vandelli

MAURIZIO PELLEGRINI – FABIO MASSIMO POZZI (a cura di), *La Via Vandelli strada Ducale del '700 da Modena a Massa. I percorsi del versante emiliano*, Modena, Artioli Editore, 1987.

MAURIZIO PELLEGRINI – FABIO MASSIMO POZZI (a cura di), *La Via Vandelli strada Ducale del '700 da Modena a Massa. Dal Frignano alla Garfagnana e al Ducato di Massa*, Modena, Artioli Editore, 1989.

LUCIA GIOVANNETTI – RAFFAELLO PUCCINI, *SULLE ALPI APUANE NEL SETTECENTO. La Via Vandelli e il Casone di Ripanaia: storia, archeologia, restauro, Documenti di archeologia postmedievale*, Firenze, All'Insegna del Giglio Editore, 2006.

GIULIO FERRARI, *La Via Vandelli: antica strada, nuovo cammino*, Modena, Edizioni Arte Stampa, 2a edizione, 2019.

GIULIO FERRARI, *Guida alla Via Vandelli*, Milano, Terre di mezzo Editore, 2021 (ed. cons. 3a edizione, 2024).

“Via Vandelli”, *Wikipedia, L'enciclopedia libera*, <https://it.wikipedia.org/wiki/Via_Vandelli>.

“Domenico Vandelli”, *Wikipedia, L'enciclopedia libera*, <https://it.wikipedia.org/wiki/Domenico_Vandelli>.

La Via è una, Associazione Via Vandelli APS, <<https://sites.google.com/view/viavandelli/home>>.

Inquadramento storico e geografico del territorio

EMANUELE REPETTI, *Dizionario geografico fisico storico della Toscana*, 5 voll., Firenze 1833-43, rist. anast. 1972, (ed. digit. <<http://www.archeogr.unisi.it/repetti/>>).

MAURO SABBATINI, *Dizionario corografico del Ducato di Modena*, Milano, Stabilimento Civelli Giuseppe e C., 1854, (ed. cons. ristampa anastatica, edizioni Antiche Porte, Reggio Emilia, 2014).

RAFFAELLO RAFFAELLI, *Descrizione geografia storica economica della Garfagnana*, Tipografia Giusti, Lucca, 1879.

ANGELO NERLI - ATTILIO SABBADINI, *Alpi Apuane*, Guida dei monti d'Italia, Milano, CAI-TCI, 1958.

EURO MONTAGNA - ANGELO NERLI - ATTILIO SABBADINI, *Alpi Apuane*, Guida dei monti d'Italia, Milano, CAI-TCI, 1979 (ed. cons. ristampa, CAI-TCI, 1998).

AA.VV., *Terre di confine. La cartografia della Val di Serchio tra dominio Lucchese ed Estense nei sec. XVI – XVIII*, Catalogo della mostra, Lucca, Ciscu - Maria Pacini Fazzi, 1987.

AA.VV., *Interventi di promozione del turismo culturale in Garfagnana: piano di fattibilità*, Lucca, 1998.

MARIA GABRIELLA PINAGLI - ULISSE TRAMONTI - ELIO MORENO SATTI (a cura di), *Il sistema Garfagnana*, Print&Service, Firenze, 1993.

ZENO DAVOLI - ROBERTO SANFELICI, *Terre di Langobardia. La “Lombardia” e il Ducato estense nella cartografia a stampa 1796-1866*, Modena, Franco Cosimo Panini Editore, 2005.

SILVIO FIORAVANTI, *Tra fiori, boschi e marmi... un viaggio in cartolina nella Garfagnana del primo '900*, Collana Banca dell'Identità e della Memoria Comunità Montana della Garfagnana, Lucca, Maria Pacini Fazzi, 2008.

Alpi Apuane, numero monografico di “Meridiani Montagne”, n. 31, marzo 2008.

AA.VV., *Aree naturali protette toscane. Non solo conservazione: esperienze e proposte di gestione*, Regione Toscana Giunta Regionale, Firenze, 2009.

Viaggio sulle Alpi Apuane, numero monografico di “Meridiani Montagne”, n.88, settembre 2017.

Carta dell'Appennino Tosco-Emiliano, foglio 208, scala 1:25.000, Bolzano, Edizioni 4Land, 2023.

Carta delle Alpi Apuane, foglio 200, scala 1:25.000, Bolzano, Edizioni 4Land, 2025.

Estense Digital Library, Piattaforma digitale della Biblioteca Estense, Modena, <<https://edl.cultura.gov.it/>>.

Ducato Estense, Segretariato regionale del Ministero della Cultura per l'Emilia-Romagna, <www.ducatoestense.com>.

Politiche di pianificazione e masterplan territoriali

GIUSEPPE CAMPOS VENUTI, *Amministrare l'urbanistica*, Torino, Einaudi, 1967.

ENRICO CASTELNUOVO - CARLO GINZBURG, *Centro e periferia nella storia dell'arte italiana*, Torino, Einaudi, 1979 (ed. cons. Officina Libreria, Roma, 2019).

OSVALDO PIACENTINI, *Progetto Appennino. Politiche di intervento*, in "Bollettino ufficiale della Regione Emilia-Romagna", n.412, 1980 (ed. cons. *Il Progetto Appennino della Regione Emilia-Romagna*, edizione critica a cura dell'Archivio Osvaldo Piacentini, Milano, Franco Angeli, 2002).

ANDREA COSTA, *La città verde dell'Emilia: uno scenario per l'Emilia centrale*, in PAOLO BOZZUTO - ANDREA COSTA - LORENZO FABIAN - PAOLA PELLEGRINI (a cura di), *Storie del futuro: gli scenari nella progettazione del territorio*, Quaderno del dottorato n. 4, Università Iuav, Venezia, Officina edizioni, 2008.

ANNA MARSON (a cura di), *La struttura del paesaggio. Una sperimentazione multidisciplinare per il Piano della Toscana*, Bari, Laterza, 2016.

MAURO VAROTTO, *Montagne di mezzo. Una nuova geografia*, Torino, Einaudi, 2020.

STEFANO BOERI, *Urbania*, Bari-Roma, Laterza, 2021.

MARTINA PERTOLDI - CARLOTTA FIORETTI - FABRIZIO GUZZO - GIULIA TESTORI (a cura di), *Handbook of Territorial and Local Development Strategies*, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2022.

GIAMPIERO LUPATELLI, *La Montagna del Latte e le altre. Riflessioni politiche sui destini delle montagne italiane all'ombra della Pietra di Bismantova*, Reggio Emilia, Consulta LibrieProgetti, 2022.

ENZO VALBONESI - OSCAR BANDINI, *Il futuro dei parchi*, Cesena, editrice Il Ponte Vecchio, 2023.

STEFANO SALA - MARIA CHIARA LOSTRANGIO - MARA ZAMPATTI - GIUSEPPE DE LUCA - MATTEO LANDONI - ANNA MARIA GIORGI, *What Governance for Sustainable Development in the Mountains? Insights From the Alpine Region*, in "Mountain Research and Development", vol. 44 n. 3, agosto 2024, <<https://doi.org/10.1659/mrd.2023.00042>>.

CARMEN GIANNINO, *Governance multilivello e innovazione territoriale: strumenti, pratiche e visioni per la rinascita dei territori interni*, in "Urbanistica informazioni", rivista INU n. 320, marzo-aprile 2025, pp. 55-60.

MATTEO CASANOVI, *Dai progetti di innovazione al piano strategico integrato del territorio. Il caso della Garfagnana*, in "Urbanistica informazioni", rivista INU n. 320, marzo-aprile 2025, pp. 67-69.

MARCO ARDIELLI (a cura di), *Fare Masterplan*, Quaderni IUAV, Conegliano, Anteferma Edizioni, 2025.

Manuali per la progettazione e gestione di percorsi escursionistici

AA.VV., *La conservazione delle vie di comunicazione storiche Guida tecnica d'applicazione*, Berna, Ufficio federale delle strade USTRA, 2008 (ed. digit. <<https://www.sentieri-svizzeri.ch/it/mani-all-opera/publikationen-und-vorlagen>>);

AA.VV., *Sentieri: pianificazione, segnaletica e manutenzione*, Quaderno di escursionismo n. 1, Milano, CAI, 2010 (ed. digit. <https://www.cai.it/wp-content/uploads/2024/04/8-1-Quaderno_1_2010.pdf>).

AA.VV., *Pianificazione della rete dei sentieri*, Berna, Ufficio federale delle strade USTRA, 2014 (ed. digit. <<https://www.sentieri-svizzeri.ch/it/mani-all-opera/publikationen-und-vorlagen>>);

TARCISIO DEFLORIAN (a cura di), *Sentieri Manuale tecnico per l'individuazione, la segnaletica e la manutenzione delle reti sentieristiche*, CAI Lombardia, 2019 (ed. digit. <<https://www.upkeepthealps.eu/attivita/manuali-cai/>>);

AA.VV., *Costruzione e manutenzione di sentieri escursionistici*, Berna, Ufficio federale delle strade USTRA, 2025 (ed. digit. <<https://www.sentieri-svizzeri.ch/it/mani-all-opera/publikationen-und-vorlagen>>);

10. Allegati

Sono parte integrante del Masterplan i seguenti allegati cartografici e tecnici:

- Allegato 1a Carta di inquadramento - tracciato della Via Vandelli in Toscana
- Allegato 1b Carta di inquadramento - morfologia del territorio e rete dei cammini
- Allegato 2a Carta di mappatura del percorso - quadrante 2a
- Allegato 2b Carta di mappatura del percorso - quadrante 2b
- Allegato 3a Carta del masterplan del percorso - quadrante 3a
- Allegato 3b Carta del masterplan del percorso - quadrante 3b
- Allegato 3c Carta del masterplan del percorso - quadrante 3c
- Allegato 3d Carta del masterplan del percorso - quadrante 3d
- Allegato 3e Carta del masterplan del percorso - quadrante 3e
- Allegato 4 Ricognizione catastale
- Allegato 5 Schede progetto