

UNIONE TERRITORIALE INTERCOMUNALE DELLA CARNIA

Via Carnia Libera 1944, n. 29 - Tolmezzo (UD)



Tipo di intervento:

**REDAZIONE DI UNO STUDIO DELLA RETE SENTIERISTICA ESISTENTE
E LA PIANIFICAZIONE PARTECIPATA DI TUTTE LE ATTIVITA' DA
PORRE IN ESSERE PER LO SVILUPPO DELLA STESSA NELL'OTTICA
DEL PIU' AMPIO PROGETTO DI SVILUPPO DELLA CARNIA DEFINITO
NEL PATTO TERRITORIALE DI INTESA**

Rs

RELAZIONE SINTETICA SCHEDA DI VALUTAZIONE

R.T.P.

Via Tarcento, 32 - Udine (UD) - e-mail: g.liotta@awn.it

Capo gruppo

arch. Giuseppe Liotta

dott. agr. Carlo De Colle

geologo Andrea Mocchiutti

arch. Federico Fabris

arch. Giacomo Matarrese

ing. Francesco Alessandrini

geom. Giorgio Bertoli

rev.	data	descrizione	autorizzato
0	30/04/2019	EMISSIONE	GL

INDICE

1 - INQUADRAMENTO

2 - RICOGNIZIONE E ANALISI - RISULTATI

3 - VISIONE E OBIETTIVI

4 - MODELLO DI PROCESSO

5 - SENTIERO SOSTENIBILE

6 TIPOLOGIE DEI PERCORSI

7 - ASCOLTO E PARTECIPAZIONE

8 - ORGANISMI TECNICI OPERATIVI E DI CONTROLLO

9 - PROMOZIONE ED INCENTIVAZIONE DELLA SENTIERISTICA

1 - INQUADRAMENTO

Oggi l'escursionismo è considerato una vera risorsa per lo sviluppo locale, trasformandosi da attività ricreativa a vera e propria disciplina turistica in grado di generare importanti ricadute economiche a livello locale.

Particolarmente in Carnia è essenziale l'interesse verso questo settore poiché tale pratica riguarda potenzialmente l'intero territorio. Inoltre, questa forma di turismo deve, e può, entrare a pieno titolo all'interno di una strategia di sviluppo sostenibile.

Infatti la fruizione della rete sentieristica della Carnia non limita il suo impatto al semplice utilizzo del singolo percorso ma interessa tutto il territorio, con i paesaggi, l'identità, i servizi e l'ospitalità che caratterizzano la permanenza del fruitore prima, durante e dopo il soggiorno.

2 - RICOGNIZIONE ED ANALISI - RISULTATI

L'analisi svolta ha interessato le strategie attuali e passate, le risorse territoriali esistenti e di previsione, e la domanda inerente la mobilità lenta montana.

I dati, quantitativi e qualitativi, sono stati reperiti presso istituzioni, enti, amministrazioni, associazioni al fine di individuare le caratteristiche della domanda, attuale e potenziale, per questo settore e le linee di tendenza del turismo montano del FVG ed in particolare quelle che fanno riferimento alla sentieristica.

Oltre alle informazioni sopracitate ci si è confrontati anche con studi e piani delle aree contermini alla nostra regione o dell'arco alpino.

Le suddette analisi, e le valutazioni conseguenti, hanno evidenziato che per soddisfare le richieste del turismo attivo si debba partire dall'offerta di una rete sentieristica di fondovalle per poi puntare, in modo capillare, al collegamento di tutti i centri abitati, delle attrattive e della ricettività della Carnia.

I percorsi di fondovalle, insieme agli itinerari e ai cammini di lunga percorrenza già individuati a livello regionale, nazionale ed internazionale, costituiranno le dorsali di questo piano programma.

Nella nostra area di studio è emerso un interesse turistico prevalentemente orientato ad un turismo slow e personalizzato, composto da famiglie e da fruitori interessati a conoscere la Carnia percorrendola in sicurezza e senza doversi cimentare con tracciati impegnativi ma piuttosto legati al territorio ed alle tradizioni, anche culinarie.

La verifica ha evidenziato, oltre alle precarie condizioni di manutenzione di molti sentieri, la mancanza del coordinamento con specifiche di riferimento per il mantenimento e lo sviluppo unitario anche, e soprattutto, a livello di marketing, cartellonistica e segnaletica.

L'analisi ha messo in risalto il ruolo sempre più rilevante dell'informatizzazione dei dati e delle reti social per intercettare e supportare la domanda turistica.

La realizzazione del catasto dei sentieri dell'UTI, non richiesto in questa fase, si ritiene debba essere il passo successivo per avere informazioni dettagliate per la suddivisione del territorio in ambiti omogenei e settori, codificare i sentieri esistenti in ogni loro tratto, acquisire informazioni necessarie alla loro schedatura (stato di mantenimento, segnaletica, soggetto gestore, peculiarità culturali o di altra natura), eventuali interventi da eseguire con relativa stima dei costi per attivazione e manutenzione ordinaria di ogni percorso, motivata scala di priorità, tempi di realizzazione.

3 - VISIONE E OBIETTIVI

Lo scenario desiderato nel medio-lungo periodo è l'integrazione della sentieristica esistente in una rete funzionale, fisica e concettuale, di tutti i percorsi di mobilità attiva, compresi i programmi attualmente in fase di elaborazione dagli altri gruppi di lavoro, e connettendola con turismo, cultura e trasporti per sviluppare un turismo sostenibile.

Una rete sentieristica ben distribuita, organizzata ed integrata nel contesto dell'offerta turistica del territorio rappresenta un passo fondamentale per coinvolgere i potenziali fruitori che, sulla base delle diverse analisi, è in costante aumento.

Una rete di qualità è dettata dalle caratteristiche dei sentieri collegati tra loro: sicuri, privi di interruzioni, ben segnalati e dagli ambienti circostanti di elevato interesse.

Le strategie considerate, oltre ad una progettazione accurata e a sufficienti risorse per la manutenzione della rete, tengono conto di aspetti fondamentali che non possono essere scissi dal presente programma come il costante ascolto delle necessità, il monitoraggio delle strutture, delle normative, della comunicazione e della richiesta turistica, della formazione continua degli addetti al settore e delle partnership.

La proposta prevede strumenti elastici capaci di valutare, ed eventualmente rispondere, a nuovi stimoli attualmente non prevedibili.

4 - MODELLO DI PROCESSO

Punto di partenza del sistema della sentieristica è l'individuazione e il recupero della rete esistente corrispondente ai punti di maggior rilevanza presenti nella matrice della domanda limitando il tracciamento di nuovi sentieri solo in casi eccezionali, non altrimenti risolvibili o funzionali a moderni piani di sviluppo.

Questo permetterà di conservare elementi di conoscenza e rappresentatività storici, non solo della viabilità ma anche del paesaggio umano e naturale dei territori attraversati e di valorizzare le strutture di contorno, dai segni della cultura ai centri storici, coinvolgendo le realtà territoriali locali e la ricettività.

Seguirà l'individuazione di tutti i sentieri, esistenti o da realizzare, che devono rientrare nella rete sentieristica per soddisfare i requisiti indicati (copertura capillare del territorio, salvaguardia degli ecosistemi più fragili, canalizzazione dei flussi turistici, accesso alle strutture ricettive, itinerari a lunga percorrenza, collegamento con le reti confinanti, ...).

Il processo di pianificazione della rete della sentieristica punta:

- a mantenere una visione unitaria ed integrata con le reti dei territori confinanti e la connessione con altre reti sentieristiche già esistenti;
- ad assicurare il raccordo con la pianificazione avviata nel settore a livello internazionale, Regionale e nelle Regioni limitrofe;
- a favorire il modello di fruizione del territorio in termini ecologici, sociali, economici;
- ad incentivare lo sviluppo delle attività turistiche, favorendo positive ricadute sull'economia locale;
- a promuovere l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e la rete di ospitalità diffusa;

- su concetti di sostenibilità, accessibilità e servizi valorizzando le risorse territoriali e culturali;
- alla trasversalità dei settori e delle destinazioni mettendo a sistema le varie risorse;
- alla partecipazione attiva tra tutti gli attori, funzionale per stimolare la fruizione, l'imprenditorialità e nuova occupazione.

I principi strategici sono definiti dall'individuazione delle linee guida per la pianificazione a livello comprensoriale che permettano di:

- individuare le priorità d'intervento per lo sviluppo di una rete organica di itinerari finalizzata a promuovere la mobilità lenta e a valorizzare turisticamente il comprensorio in coordinamento con la componente strategica del Piano Paesaggistico Regionale;
- individuare obiettivi strategici commisurati alle potenzialità locali;
- alimentare processi di sviluppo direttamente sulle potenzialità e sulle risorse offerte dal territorio, tentando di ridurre od eliminare le criticità riscontrate.

I criteri generali perseguiti nella progettazione della rete sentieristica sono:

- il recupero della viabilità pedonale storica;
- la frequentazione in sicurezza degli ambiti montani e naturalistici;
- la diffusione di forme di turismo sostenibile, a basso impatto ambientale;
- il rispetto di aree con particolare fragilità naturalistica, paesaggistica e storica;
- il riequilibrio della distribuzione geografica dei bacini escursionistici regionali;
- l'apporto delle categorie economiche e delle associazioni locali operative negli ambiti di interesse sarà fondamentale nella stesura della strategia e nella sua successiva implementazione.

Le regole guida, individuate a livello comprensoriale, da proporre e condividere sono:

- cercare di offrire percorsi fra loro collegati, propedeutici ad una futura creazione di itinerari di più lunga percorrenza;
- interconnessioni con il sistema dei percorsi ciclabili e con altri sistemi di trasporto turistici;
- individuare e scegliere punti di partenza ed arrivo attrezzati per lo scambio intermodale (preferibilmente raggiungibili anche con mezzi di trasporto pubblico) e attrezzati con spazi per sosta, pannelli informativi ed interattivi;
- la sicurezza della viabilità e del percorso;
- l'accessibilità anche alle utenze deboli;
- la distinzione e separazione tra la fruizione e la percorribilità pedonale e la fruizione in bici o cavallo;
- lo sviluppo di itinerari percorribili preferibilmente in massimo mezza giornata e individuati prevalentemente su sentieri che presentino un dislivello adatto alla fruizione di famiglie o persone non allenate;
- la possibilità e facilità di effettuare regolari manutenzioni per garantire nel tempo la certezza della percorribilità dei sentieri;
- incremento e omologazione della segnaletica;

- la valorizzazione dei collegamenti di fondo valle tra centri abitati lungo percorsi esistenti, tenuto conto dell’impatto ambientale determinato dalla frequentazione dei sentieri;
- la valenza storico-naturale degli itinerari, per conservare elementi di conoscenza e rappresentatività della sostanza storica, del paesaggio umano e naturale dei territori attraversati;
- l’interconnessione dei centri abitati;
- la creazione di sentieri di vallata o comprensoriali;
- gli accessi a strutture ricettive, ai rifugi e alle malghe;
- l’individuazione, per ogni sentiero, del relativo soggetto manutentore.

5 - SENTIERO SOSTENIBILE

La valutazione della sostenibilità può diventare il fondamentale strumento per la figura del decisore, sia politico che tecnico, che può utilizzare lo strumento di valutazione per eseguire le scelte su diversi progetti; vuoi per l'approvazione, vuoi per scegliere quale opera finanziare.

A maggior ragione in realtà comprensoriali, con molte amministrazioni o enti propositivi, una valutazione eseguita con strumenti di valutazione della sostenibilità permette di realizzare graduatorie di merito per l'utilizzo di forme di finanziamento.

Oltre all'applicazione delle norme tecniche di costruzione, avere a disposizione uno strumento di valutazione della sostenibilità, consente al progettista di eseguire scelte adeguate, indirizzate verso un corretto approccio sostenibile garantendo nel contempo una piena libertà progettuale.

Ogni singola azione progettuale può quindi concorrere ad elevare il grado di sostenibilità dell'intero progetto o a ridurre e/o compensare eventuali carenze di singoli aspetti che richiederebbero importanti risorse per ottenere un corretto approccio sostenibile.

In calce a questa relazione è allegata la scheda di valutazione della qualità sostenibile dei percorsi e dei progetti. Passo successivo, non previsto in questa fase, sarà la definizione di un protocollo per la valutazione quantitativa della sostenibilità.

Un sentiero per definirsi SENTIERO SOSTENIBILE, dovrebbe avere le seguenti caratteristiche:

- i punti di partenza ed arrivo

- per chi si muove a piedi, essere raggiungibili anche con mezzi pubblici;
- per chi si muove con la bicicletta, avere posteggi protetti e sicuri;
- per chi utilizza mezzi a locomozione elettrica, essere dotati di colonnina di ricarica;
- essere attrezzati con informativa semplice, fruibile anche da chi presenta deficit visivi;
- avere apprestamenti realizzati con materiale certificato proveniente da fonti naturali o da materiale riciclato, il tutto facilmente disassemblabile;
- avere un sistema di conferimento dei rifiuti in grado di diversificare lo smaltimento;
- ad una distanza inferiore a 500 m si devono trovare una serie di servizi di tipo commerciale (bar, trattorie, ristoranti, negozi alimentari ecc.), accoglienza (B&B, case vacanze, locande, alberghi ecc.) e servizi (Polizia, poste, banche, meccanici, ecc.);
- in caso di piantumazione, utilizzare essenze autoctone, possibilmente, a ridotto apporto di allergenici.

- il percorso

- accessibile a tutti;
- con fondo drenante;
- eseguito in aree non soggette a frane o, nel periodo invernale, a valanghe;
- con una corretta progettazione delle opere di convogliamento delle acque;
- in grado di resistere ai cambiamenti climatici;
- una facile, documentata e programmata manutenzione;
- coperto da una rete telefonica per consentire un pronto intervento in caso di emergenza,
- presenza di zone di sicurezza per gli operatori dei soccorsi;
- in grado di collegare le frazioni ed i capoluoghi;
- percorsi utili al turista, l'escursionista e alla comunità;
- in grado di sfruttare gli itinerari tematici già presenti;
- in grado di collegare una serie di elementi storico, culturali e naturalistici;
- in grado di consentire un'esperienza collegata ai prodotti agricolo caseari e al loro consumo;
- per i sentieri di fondovalle è preferibile la conformazione dei percorsi ad anello.
- per i percorsi di durata superiore alla giornata, garantire la presenza di luogo di ricovero o strutture ricettive;
- che consenta l'adozione da parte di associazioni o anche da singoli cittadini di tratti o interi sentieri per il monitoraggio e la piccola manutenzione.

6 TIPOLOGIE DEI PERCORSI

Per l'organica e progressiva realizzazione della rete si è resa necessaria una definizione dei percorsi che ne indichino la priorità auspicata secondo la sottoindicata classificazione.

- Sentieri di fondovalle principali
- Sentieri di fondovalle secondari
- Sentieri di collegamento dei centri urbani
- Sentieri turistici locali
- Sentieri intervallivi e di collegamento

7 - ASCOLTO E PARTECIPAZIONE

Le linee strategico-progettuali vanno condivise ed incentivato il coinvolgimento delle Amministrazioni Comunali, dei portatori d'interesse pubblici e privati (enti di promozione, volontariato, società sportive) e della cittadinanza attraverso incontri informativi per l'acquisizione di osservazioni ed ulteriori proposte (oltre a quelle già segnalate all'U.T.I.).

La verifica, modifica e revisioni delle proposte progettuali, suddivise per categorie e tipologie d'intervento, e delle indicazioni operative e gestionali da applicare ai sentieri genera la definizione del piano.

Attraverso percorsi di pianificazione partecipata si vuole quindi ascoltare la voce dei cittadini per vedere il territorio con gli occhi delle persone che lo abitano o che sono ad esso legate ed arrivare alla stesura di un protocollo condiviso.

8 - ORGANISMI TECNICI OPERATIVI E DI CONTROLLO

Le fasi di studio, progettazione e realizzazione dovranno essere seguite da un programma operativo atto al monitoraggio della domanda, dei risultati attesi e dello stato delle infrastrutture al fine di un continuo adeguamento della rete sentieristica.

- Programma operativo:
 - monitoraggio delle infrastrutture disponibili;
 - monitoraggio dei risultati attesi dal piano;
 - monitoraggio della domanda.
- Piano per l'adeguamento della rete sentieristica.

9 - PROMOZIONE ED INCENTIVAZIONE DELLA SENTIERISTICA

Al fine di incentivare la fruibilità turistica è opportuno identificare una strategia di marketing che preveda anche l'utilizzo di sistemi QR Code, per semplificare la raccolta di informazioni tramite smartphone, la pubblicazione della rete sentieristica e dei servizi collegati, esplicita fino nel dettaglio, sui social media, su siti web tematici di maggiore rilevanza e su pubblicazioni specializzate.

Non trascurabile è l'organizzazione in loco di eventi per operatori stranieri e la costruzione di un rapporto privilegiato con le associazioni italiane del settore attraverso convenzioni ed accordi.

Fare sistema con le associazioni e gli operatori locali è fondamentale per garantire la fruibilità regolare e durevole dei sentieri, delle infrastrutture e dei servizi collegati.

SCHEDA DI VALUTAZIONE

SENTIERO SOSTENIBILE - CLASSIFICAZIONE

A	Sentieri di fondovalle principali
B	Sentieri di fondovalle secondari
C	Sentieri di collegamento dei centri urbani
D	Sentieri turistici locali
E	Sentieri intervallivi e di collegamento

SENTIERO SOSTENIBILE - RATING

Aree di valutazione

A	Sistemi urbani costruiti
B	Economia
C	Energia
D	Emissioni atmosferiche
E	Risorse non rinnovabili
F	Ambiente
G	Sociale

Criteri di valutazione

Area e Criteri	Titolo	Esigenza	Valutazione	RATING	
				SI	NO
A1.1	Accessibilità al trasporto pubblico.	Favorire la scelta di siti dai quali sono facilmente accessibili le reti di trasporto pubblico per ridurre l'uso dei veicoli privati.	Verificare se entro la distanza di 400 m dalla partenza o dell'arrivo del sentiero è presente almeno una delle seguenti fermate di mezzi pubblici: - linea BUS; - linea Bus con trasporto bici (BiciBus); - linea Treno con trasporto bici.		
A1.2	Supporto all'uso della bicicletta.	Favorire l'installazione di posteggi di biciclette in modo protetto e sicuro. Incentivare i servizi di assistenza alle biciclette.	Verificare se entro la distanza di 100 m dalla partenza o dell'arrivo del sentiero è presente almeno una delle caratteristiche elencate: - un'area posteggio con sistemi di sicurezza; - un'area posteggio coperta e con sistemi di sicurezza.		
A1.3	Supporto alla mobilità green.	Favorire l'utilizzo di mezzi a ridotto impatto ambientale.	Verificare se entro la distanza di 400 m dalla partenza o dell'arrivo del sentiero è presente un'area parcheggio avente almeno una delle seguenti caratteristiche: - area definita come parcheggio e con capienza sufficiente; - area parcheggio con presenza di colonnine di ricarica elettrica per autovetture e biciclette.		
A2.1a	Mix funzionale dell'area.	Favorire la scelta di percorsi in prossimità di aree caratterizzate da un adeguato mix funzionali.	Verificare se entro la distanza di 1000 m dal sentiero è presente almeno una delle seguenti funzioni. Servizi alla persona: - Struttura IAT Pro Loco; - Poste uffici postali; - Farmacia; - Guardia medica; - Ospedale.		
A2.1b			Verificare se entro la distanza di 1000 m dal sentiero è presente almeno una delle seguenti funzioni. Servizi commerciali: - Azienda agrituristica; - Malga; - Ristorante; - Trattoria; - BAR; - Negozio di vicinato; - Negozi di alimentari ed affini.		
A2.1c			Verificare se entro la distanza di 1000 m dal sentiero sono presenti almeno due delle seguenti funzioni. Servizi accoglienza: - Affittacamere; - Alberghi diffusi; - Alloggi agrituristici; - Bed & breakfast; - Campeggi e villaggi turistici; - Residence; - Rifugi alpini escursionistici; - Strutture alberghiere; - Strutture ricettivi a carattere sociale.		

Area e Criteri	Titolo	Esigenza	Valutazione	RATING	
				SI	NO
A3.1	Preservare il patrimonio artistico, culturale e ambientale.	Favorire la scelta di percorsi in prossimità di beni culturali ed ambientali.	Verificare se entro la distanza di 500 m dal sentiero sono presenti almeno due delle seguenti funzioni: - Archeologia rurale ed industriale; - Architettura fortificata, cente e cortine; - Siti spirituali, Pievi; - Ville venete e dimore storiche; - Musei; - Locali storici; - Geositi; - Alberi monumentali notevoli.		
B1.1	Redditività economica delle occupazioni commerciali.	Valutare il potenziale economico dell'area,	Valutare se entro la distanza di 1000 m dal sentiero sono presenti almeno una delle seguenti realtà: - attività commerciali di tipo storico attive; - nuove attività in via di sviluppo o progettazione startup.		
E1.1	Materiali da fonti rinnovabili	Favorire l'impiego di materiale da fonti rinnovabile per diminuire il consumo di nuove risorse.	Verificare se i materiali di costruzione necessari alla realizzazione dell'opera sono per la maggior parte provenienti da fonti rinnovabili.		
E1.3	Materiali locali	Favorire l'approvvigionamento di materiali locali.	Verificare se i materiali di costruzione necessari alla realizzazione dell'opera sono per la maggior parte prodotti in ambito locale (max 300 km).		
E1.4	Materiali certificati	Favorire l'impiego di prodotti da costruzione dotati di marchi/dichiarazioni o certificazioni.	Verificare se i materiali di costruzione necessari alla realizzazione dell'opera sono per la maggior parte prodotti aventi certificazione ambientale.		
E2.1	Punti di raccolta rifiuti solidi e riciclabili	Favorire la raccolta differenziata dei rifiuti solidi.	Verificare se entro la distanza di 100 m dalla partenza o dell'arrivo del sentiero sono presenti dei punti di raccolta dei rifiuti di tipo differenziato con almeno una delle caratteristiche elencate: - carta; - plastica; - vetro; - alluminio/metalli; - organico.		
F1.1	Uso di specie arboree locali.	Favorire la conservazione degli habitat e sistemazione delle aree verdi con l'uso di specie arboree e autoctone.	Verificare se le specie arboree e arbustive poste a dimora sono di tipo autoctono.		
F2.1	Impatto delle attività costruttive.	Per ridurre l'impatto delle attività costruttive o di arredo urbano sulla stabilità del terreno o sull'erosione.	Verificare se il progetto ha valutato l'impatto delle opere sulla stabilità del suolo.		
F3.2	Gestione delle acque superficiali	Ridurre l'impatto delle opere sulla rete delle acque superficiali ed incentivare interventi di garantita durabilità.	Verificare se il progetto delle opere ha previsto una valutazione sulla loro durabilità e sulla necessità di manutenzione.		
F4.1	Valutare l'adattabilità ai cambiamenti climatici a lungo termine	Incentivare percorsi in grado di sopportare i cambiamenti climatici, ridurre la vulnerabilità e presentare un elevato valore di resilienza.	Verificare se esiste una relazione specifica sull'impatto degli eventi meteorologici a breve e lungo periodo sulle opere progettate (eventi estremi di pioggia, regimi di piena, venti intensi, frane ecc.).		
G1.1	Migliorare l'accessibilità, la sicurezza e la fruibilità del sito	Garantire anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale di utilizzare il percorso, in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia.	Valutare l'applicazione della progettazione Design for all, l'accessibilità e la fruibilità del percorso.		
G1.2	Qualità della rete sentieristica	Promuovere reti di mobilità sicure ed efficienti. Diversificare gli itinerari destinati agli escursionisti dai percorsi per mountain bike.	Valutare se il percorso è separato dalle altre forme di mobilità (mountain bike, equestre ecc.)		
G2.1	Disponibilità di una rete di comunicazione a banda larga	Per valutare la copertura del segnale di telefonia mobile ai fini di possibili richieste di soccorso.	Verificare se su tutto il percorso è possibile ricevere il segnale telefonico per attivare eventuali soccorsi.		
G3.1	Pianificare il monitoraggio e la manutenzione a lungo termine	Individuare una pianificazione della manutenzione con relativi costi al fine di eseguire una programmazione.	Verificare la presenza di un manuale di manutenzione e/o programma di manutenzione.		
G4.1	Promuovere il coinvolgimento degli stakeholder	Aumentare il livello di coinvolgimento della comunità nella pianificazione attraverso la redistribuzione del potere. La valutazione riguarda quindi: - quanto viene presa in considerazione la loro opinione? - esiste una dicotomia tra i pianificatori che detengono il potere (e presumibilmente la conoscenza) e i cittadini.	Valutare se il percorso ideato è frutto di una progettazione partecipata o se i portatori di interesse hanno potuto interagire durante la fase di progettazione.		
Calcolare il totale dei criteri avente risposta SI.				(A) =	
Calcolare il punteggio sottraendo al valore 21 il Totale dei criteri aventi valore SI				Punti = (A) - 21 =	

Medagliere

Medaglia d'oro: Punti < 6
 Medaglia d'argento: 6 = Punti < 9
 Medaglia di bronzo: 9 = Punti < 15
 Medaglia di legno: 15 = Punti <= 21



Rating

Sentiero prioritario: A1
 Sentiero di ridotto interesse: H21