

Spedizione in abbonamento postale
Art. 2, comma 20/c, legge 662/96 - Fil. di Potenza

REPUBBLICA ITALIANA

BOLLETTINO UFFICIALE DELLA



Regione Umbria

PARTI PRIMA e SECONDA

PERUGIA - 25 gennaio 2012

*Prezzo € 1,30
(IVA compresa)*

DIREZIONE REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE PRESSO PRESIDENZA DELLA GIUNTA REGIONALE - P E R U G I A

PARTE PRIMA

Sezione II

ATTI DELLA REGIONE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 16 dicembre 2011, n. 1558.

Individuazione ed approvazione dello schema di rete di mobilità ecologica di interesse regionale.

PARTE PRIMA

Sezione II

ATTI DELLA REGIONE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
16 dicembre 2011, n. 1558.

Individuazione ed approvazione dello schema di rete di mobilità ecologica di interesse regionale.

LA GIUNTA REGIONALE

Visto il documento istruttorio concernente l'argomento in oggetto e la conseguente proposta dell'assessore Silvano Rometti;

Preso atto:

a) del parere favorevole di regolarità tecnica e amministrativa reso dal responsabile del procedimento;

b) del parere favorevole sotto il profilo della legittimità espresso dal dirigente competente;

c) dichiarazione del dirigente medesimo che l'atto non comporta oneri a carico del bilancio regionale;

d) del parere favorevole del direttore in merito alla coerenza dell'atto proposto con gli indirizzi e gli obiettivi assegnati alla Direzione stessa;

Vista la legge regionale 1 febbraio 2005, n. 2 e la normativa attuativa della stessa;

Visto il regolamento interno di questa Giunta;

A voti unanimi espressi nei modi di legge,

DELIBERA

1) di fare proprio il documento istruttorio e la conseguente proposta dell'assessore, corredati dei pareri e del visto prescritti dal regolamento interno della Giunta, che si allegano alla presente deliberazione, quale parte integrante e sostanziale, rinviando alle motivazioni in essi contenute;

2) di prendere atto delle attività già svolte dal Servizio Infrastrutture per la mobilità in accordo con gli enti territoriali competenti, illustrate nel presente documento istruttorio, propedeutiche all'individuazione e riorganizzazione della "rete di mobilità ecologica di interesse regionale";

3) di riconoscere alla mobilità ciclabile il ruolo di vero e proprio sistema di mobilità a servizio sia delle necessità per gli spostamenti del vivere quotidiano che dell'esplorazione del territorio per turismo e altre attività ludico-ricreative, integrando i relativi tratti nella rete di mobilità ecologica di interesse regionale;

4) di approvare conseguentemente la proposta dello schema di rete di mobilità ecologica di interesse regionale rappresentato nell'Allegato A, parte integrante e sostanziale al presente atto;

5) di specificare che la proposta di cui al punto precedente costituisce la base di riferimento per il successivo affidamento dei rilievi con dispositivi GNSS (Global Navigation Satellite System) per la georeferenziazione dei percorsi facenti parte della rete, non-

ché degli elementi di interesse presenti lungo i tracciati;

6) di incaricare il Servizio Infrastrutture per la mobilità di predisporre:

— un atto da sottoporre all'approvazione della Giunta regionale per regolamentare la segnaletica e la relativa numerazione per l'identificazione della rete di mobilità ecologica, anche apportando le necessarie modifiche, integrazioni e/o sostituzioni a quello approvato con DGR1254/1999, al fine di assicurare la necessaria omogeneità a livello regionale;

— le attività finalizzate all'esecuzione del rilievo dei percorsi mediante dispositivi GNSS (Global Navigation Satellite System) per identificare in via definitiva i tratti della rete di mobilità ecologica di interesse regionale, e per costituire idonei archivi informatici per tutti gli usi attinenti;

— le attività necessarie per la pubblicazione sul sito web regionale dei tratti in esercizio della rete di mobilità ecologica di interesse regionale;

— gli opportuni aggiustamenti allo schema di rete di mobilità ecologica di interesse regionale che si renderanno necessari a seguito della progettazione esecutiva dei tratti costitutivi suscettibili di modifica o non ancora realizzati e adeguati;

— l'avvio delle attività per l'istituzione del catasto della rete regionale di mobilità ecologica, anche attraverso l'eventuale predisposizione di proposta di modifica della legge regionale n. 9/92;

7) di incaricare altresì il Servizio Infrastrutture per la mobilità di avviare le attività necessarie per poter selezionare tra i sentieri elencati all'art. 3 della legge regionale n. 9/92, con particolare riferimento a quelli relativi al PIM (Piano integrato Mediterraneo), quelli da inserire nella rete di mobilità ecologica di interesse regionale eventualmente rispondenti a criteri di funzionalità delle rete stessa e sostenibilità del loro mantenimento;

8) di stabilire che le risorse finanziarie a vario titolo destinate dalla Regione allo sviluppo, al consolidamento e alla manutenzione degli itinerari ciclabili, escursionistici e per il transito a cavallo, siano utilizzati per interventi sui percorsi ricompresi nello schema di rete di mobilità ecologica di interesse regionale, così come approvato con il presente atto e in sue eventuali successive modifiche e integrazioni;

9) di rinviare a successivi atti l'impegno di individuare le risorse e le relative fonti per la manutenzione ordinaria della rete di mobilità ecologica di interesse regionale;

10) di impegnare la Giunta regionale a garantire annualmente le risorse minime necessarie ad effettuare la manutenzione ordinaria della rete di mobilità ecologica di interesse regionale, assicurando il necessario coordinamento fra le varie strutture regionali che già erogano finanziamenti per questo settore;

11) di assicurare attraverso i Servizi regionali la più ampia diffusione del presente atto e dei relativi allegati presso i soggetti interessati;

12) di pubblicare il presente atto con il relativo Allegato A nel Bollettino Ufficiale della Regione.

La Presidente
MARINI

(su proposta dell'assessore Rometti)

DOCUMENTO ISTRUTTORIO

Oggetto: Individuazione ed approvazione dello schema di rete di mobilità ecologica di interesse regionale.

1. La situazione degli interventi in Umbria.

Negli ultimi anni in Umbria, sono state attuate varie iniziative nel settore della sentieristica e della rete escursionistica e turistica, ad opera di una pluralità di soggetti: Province, Comuni, Comunità montane, Gruppi di azione locale-GAL, Enti Parco, Pro Loco, Aziende ed uffici locali per la promozione turistica, Consorzi di Bonifica, oltre ad associazioni e soggetti privati.

In molte occasioni la stessa Regione, mediante Servizi appartenenti a diverse Direzioni regionali, ha finanziato integralmente o contribuito a queste iniziative.

Tuttavia, anche se animati da buone intenzioni, tali interventi sono risultati spesso privi di coordinamento e con scarse ricadute sulle realtà sociali ed economiche delle aree interessate.

Così è accaduto che la continua creazione e segnalazione di nuovi percorsi sia andata progressivamente a costituire un insieme di estensione notevole (*stimata in circa 10.000 km*), tanto da risultare eccessiva, per le difficoltà seguite nell'effettuare le necessarie opere di manutenzione.

Se ne è avuta più volte conferma, rafforzata anche da informali segnalazioni sull'incuria e sul completo abbandono di alcuni tratti, situazione che genera preoccupazione non solo per la deprecabile dispersione di preziose risorse, ormai avvenuta, ma anche per il possibile crearsi di condizioni di pericolo per la sicurezza degli utenti, specie quelli occasionali o più inesperti, laddove si proceda ancora alla promozione a fini turistici di taluni percorsi e alla diffusione di guide e carte, senza verificare che i tracciati siano effettivamente muniti sul posto di segnaletica o effettivamente percorribili.

Diverse problematiche si sono manifestate anche riguardo alla applicazione ed attuazione della legge regionale 9/92: prima fra tutte, la mancanza di coordinamento fra servizi regionali e gli enti e soggetti pubblici e privati che intervengono nel settore; poi l'assenza di segnalazione preventiva, da parte dei soggetti attuatori, della volontà di istituire nuovi itinerari e infine la mancata richiesta e acquisizione del parere regionale previsto dalla legge. Anche l'assenza di risorse specifiche destinate all'attuazione della legge non ha certo dato credibilità agli obiettivi in essa contenuti, così come la mancata effettuazione del catasto e della classificazione della rete; altra criticità più volte segnalata anche dagli enti locali è l'incerto regime dei tratti della rete, in assenza di una dichiarazione di pubblica utilità: si è infatti assistito alla chiusura di alcuni segmenti da parte di soggetti privati, con interruzione della continuità dei percorsi, senza alcun potere di intervento da parte delle autorità pubbliche.

L'insieme di questi problemi ha portato a considerare utile l'ipotesi di una revisione e riordino complessivo della rete regionale, orientati al superamento della discontinuità dei tratti, alla garanzia della percorribilità, all'omogeneizzazione della segnaletica; il Servizio Infrastrutture per la mobilità, della Direzione Programmazione innovazione e competitività dell'Umbria - cui è stata assegnata la materia della oramai datata legge regionale n. 9/92 a seguito dell'entrata in vigore della legge regionale 46/97 - ha quindi avviato questa attività mediante la selezione di quell'insieme di itinerari connotati da una marcata valenza regionale.

Oltre a prendere in esame la rete sentieristica governata appunto dalla legge regionale n. 9/92, appare indi-

spensabile definire un quadro di riferimento che integri anche il sistema delle piste e degli itinerari ciclabili. Vi è infatti un rilevante incremento della domanda di mobilità ciclabile nel settore turistico, per l'esplorazione e la visita dei territori, a cui si affianca una non meno cospicua domanda legata agli spostamenti per le attività del vivere quotidiano e per il tempo libero. Appare evidente pertanto che tale settore non è più solo legato all'esercizio della pratica sportiva, ma è diventato un vero e proprio sistema di mobilità alternativo ai tradizionali mezzi a motore, in grado di soddisfare le necessità di spostamento sulle brevi e medie distanze ove vi sia una buona disponibilità di percorsi e itinerari comodi e sicuri.

Si va così a delineare un insieme di infrastrutture per la mobilità, rappresentato sia dai quei tratti tipicamente escursionistici, da percorrere a piedi, in mountain bike o a cavallo, che dagli itinerari ciclabili di fondovalle a facile percorribilità; su tale insieme si può costruire quella che sarà la *"rete di mobilità ecologica di interesse regionale"*. Alla classificazione della rete *"di interesse regionale"* dovrà necessariamente far seguito, pena il sicuro fallimento dell'iniziativa di riordino, l'impegno della Regione ad approntare le risorse per il suo mantenimento, in modo che ne sia garantita nel tempo la percorribilità in piena sicurezza.

Alla rete di competenza regionale, potranno anche essere associati itinerari a carattere *"complementare"* o *"di interesse locale"* realizzati a vario titolo da enti o soggetti territoriali, pubblici e privati, purché vi sia la connessione funzionale con la rete principale e siano garantite le attività di manutenzione ordinaria; i soggetti proponenti, a cui spetta comunque l'obbligo della comunicazione preventiva alla Regione, dovranno tuttavia tenere conto che gli oneri della istituzione di questa rete, della realizzazione di nuovi tratti, e della sua manutenzione, non potranno gravare sul bilancio regionale e saranno a carico degli stessi enti o soggetti locali.

2. La rete regionale di mobilità ecologica negli strumenti di programmazione regionale.

L'istituzione della *rete di mobilità ecologica di interesse regionale*, mediante l'individuazione del sistema d'itinerari che ne devono far parte, e il nuovo impulso che si intende dare sia all'escursionismo che alla mobilità ciclabile quali sistemi di accessibilità e percorribilità del territorio con modalità lente e a basso impatto ambientale, sono attività assolutamente coerenti con gli obiettivi contenuti in vari strumenti di programmazione regionale: PUT, Patto per lo Sviluppo, DAP e PIAT.

Lo sviluppo di infrastrutture per la mobilità ecologica risulta inoltre pienamente in sintonia con le nuove forme di turismo sostenibile e consapevole e con le peculiarità del territorio umbro, caratterizzato da una struttura insediativa policentrica, dalla presenza di centri piccoli e medi, immersi in un contesto di altissimo valore storico e ambientale, la cui salvaguardia, unita alla valorizzazione delle potenzialità locali nel quadro di uno sviluppo armonico del territorio, rappresenta uno dei principali obiettivi della politica territoriale regionale. Infatti:

- il PUT, approvato con LR 27/2000, oltre a sostenere la necessità del mantenimento dell'assetto territoriale basato sul policentrismo reca anche l'indicazione (tav. 42) di uno schema di rete escursionistica;

- il Documento Annuale di Programmazione regionale (DAP) a partire dal 2004, ha individuato più volte come obiettivo specifico lo sviluppo delle infrastrutture per la mobilità ecologica, che in ogni caso è rientrato a pieno titolo nell'azione strategica "Tutela e valorizzazione della risorsa Umbria" del Patto per lo sviluppo e negli interventi sulla filiera TAC.

Ma è soprattutto il PIAT - Progetto integrato di svilup-

po nelle aree maggiormente colpite dal terremoto - e in particolare dal Progetto chiave "Mobilità e reti di trasporto", approvato dalla Giunta regionale con DGR 5 maggio 2004, n. 511, a offrire un'occasione importante per intervenire e mettere ordine nel settore, prevedendo anche un'importante dotazione di risorse, pari a 14,025 M€, di cui:

- 11,775 M€ per interventi di realizzazione ed attrezzaggio dei percorsi, all'interno dell'area PIAT, mirati a costituire itinerari fondamentali per la valorizzazione delle risorse di eccellenza e tipiche dell'area stessa;

- 2,250 M€ per attività di carattere più generale, estese a tutto il territorio d'intervento dell'area PIAT, al fine di dare maggior sistematicità ed effetto di rete alle proposte presentate dagli enti locali; tali attività comprendono la ricognizione, il rilievo georeferenziato, la riorganizzazione della rete regionale per la mobilità ecologica.

Inoltre, non bisogna dimenticare che il PIAT prevede risorse aggiuntive per due grandi interventi nel settore, riguardanti:

- la messa in sicurezza della ex ferrovia Spoleto-Norcia, atta a consentire la riutilizzazione di un'opera di altissimo valore ingegneristico e ambientale per il transito pedonale, ciclabile e a cavallo (3,35 M€), i cui lavori sono in via di completamento;

- la realizzazione della pista ciclabile Assisi-Spoleto lungo i torrenti Marroggia, Teverone, Timia e il fiume Topino (4,60 M€), oramai in fase conclusiva con l'installazione della segnaletica identificativa.

Il crescente interesse della Regione verso la rete per la mobilità ecologica, sia essa ciclabile che pedonale, ai fini della valorizzazione turistica, è confermato con la DGR n. 828 del 15 giugno 2010 che individua i grandi assi di esplorazione dell'Umbria di seguito elencati, segnalando l'urgenza del loro completamento, e ribadendo la necessità di coordinamento delle voci regionali di spesa in materia di itinerari, sentieri e percorsi, al fine di portare sul mercato i relativi prodotti turistici:

- La via di San Francesco
- Anello ciclabile del Trasimeno
- Itinerario ciclabile del Tevere
- Itinerario ciclabile Assisi-Spoleto e relativo raccordo con quella dell'asta del Tevere da Assisi a Ponte San Giovanni
- Collegamento ciclabile tra l'anello del Trasimeno e l'asta del Tevere a Perugia
- L'itinerario ciclabile del Nera
- La rete degli itinerari Benedettini
- L'asse dell'antica via Flaminia
- Ferrovie dell'Appennino.

Obiettivo già raccolto dal "Bando per il finanziamento di interventi volti alla promo-commercializzazione turistica di prodotti tematici e prodotti d'area mediante la realizzazione di progetti integrati collettivi" pubblicato nel supplemento ordinario al *Bollettino Ufficiale* della Regione n. 13 del 22 marzo 2010, che tra l'altro individua delle apposite risorse per realizzare la connessione tra l'itinerario ciclabile Assisi-Spoleto e la ex ferrovia Spoleto-Norcia, il consolidamento e miglioramento della via di San Francesco nonché per lo sviluppo delle ipovvie a scala regionale.

3. I principi di riferimento utilizzati per l'individuazione dello schema di rete di mobilità ecologica di interesse regionale.

Si ritiene che l'Umbria - pur senza poter ambire al raggiungimento delle presenze turistiche rilevabili nelle

località delle regioni alpine, dove si assiste ormai ad un vero e proprio fenomeno di massa - abbia caratteristiche molto appropriate per lo sviluppo dell'escursionismo sia pedonale e ciclabile che a cavallo, quale ulteriore e particolare modalità di fruizione del proprio territorio.

Lo sviluppo di infrastrutture per la mobilità che consentano un approccio sostenibile, "dolce" o "slow", facilita senz'altro un tipo di fruizione capillare ed equilibrato del territorio umbro, ricco di emergenze storiche, artistiche, ambientali, paesaggistiche; si è anzi convinti che tali infrastrutture possano costituire un elemento essenziale per mettere a sistema e organizzare in rete una serie di beni culturali e di risorse "minori", largamente diffusi nel territorio, consentendo ai percorsi stessi di divenire un valido strumento di valorizzazione di queste risorse.

Una rete organizzata di percorsi segnalati per la fruizione escursionistica e turistica può costituire una grande opportunità per lo sviluppo economico locale, a patto che non sia frammentata ed episodica, ma che sia estesa a tutto il territorio regionale, e formi un vero e proprio sistema di offerta di accessibilità e di spostamento, basata su itinerari e modalità integrativi o, per chi lo desidera, anche alternativi alla rete stradale e alle mete principali e tradizionali.

La possibilità di percorrere agevolmente sentieri e vie minori offre un'occasione privilegiata di conoscenza del territorio, anche delle sue parti più nascoste e segrete o più marginali; proprio la migliore conoscenza è la base necessaria per praticare una reale e capillare difesa dell'ambiente naturale e del paesaggio.

Mettere a disposizione infrastrutture efficienti e organizzate anche ai fini escursionistici e turistico-ricreativi è quindi una condizione fondamentale per facilitare l'accessibilità e favorire l'attrattività e l'effettiva frequentazione di questi luoghi.

Infatti, uno dei principali obiettivi della riorganizzazione e messa a sistema di itinerari percorribili sia a piedi che in bicicletta che a cavallo è anche quello di assicurare un incremento delle presenze di turisti, e di porre le condizioni per la valorizzazione e lo sviluppo di attività esistenti o per la nascita di nuove, anche di servizio a tali presenze, nell'auspicio di favorire il mantenimento ed il radicamento *in loco* della popolazione, ben sapendo che ciò costituisce un primo presidio per il territorio, preservandolo dagli innumerevoli rischi connessi all'abbandono.

Questi principi hanno suggerito di riorganizzare itinerari e percorsi esistenti, o, laddove necessario, di istituire dei nuovi, secondo particolari tematismi, vere e proprie chiavi di lettura dei territori interessati, fondamentali per la valorizzazione delle risorse di eccellenza e tipiche delle aree attraversate.

4. L'individuazione delle categorie e dei percorsi costitutivi della rete di interesse regionale.

Il lavoro svolto costituisce una prima proposta, provvisoria, di individuazione della *rete di mobilità ecologica di interesse regionale*, frutto della partecipazione con le Comunità montane e con i Comuni, e tiene già conto, in buona parte, delle richieste di integrazione da questi pervenute.

L'estensione complessiva della rete, originariamente attestata intorno ai 4.500 km, è stata ridotta a circa 3.000 km così da renderne più concreta la possibilità del suo permanente mantenimento, e dello svolgimento delle attività di vigilanza sullo stato del percorso, della manutenzione periodica del tracciato e della segnaletica, ecc. Si ritiene comunque che un progressivo aggiustamento della proposta possa essere più utilmente operato man mano che per i tratti da realizzare saranno presentati i

relativi progetti, con particolare riferimento a quelli di raccordo.

La presente proposta di rete comprende quindi gli itinerari di interesse regionale, alcuni dei quali già in esercizio, altri invece con interventi in corso o in progetto; l'individuazione di tali itinerari ha tenuto conto dei seguenti aspetti funzionali:

— tratti che possono costituire parte di itinerari di interesse nazionale o interregionale;

— tratti che permettono di intercettare lungo il loro percorso la presenza di elementi di interesse e di capacità attrattiva (particolarità ambientali, naturalistiche, paesaggistiche, beni culturali anche "minori", aree di produzioni tipiche agro-alimentari o artigianali, etc.), e di organizzare tali presenze - come già evidenziato - secondo chiavi di lettura e tematismi prevalenti (es. itinerari dello spirito, itinerari dell'olio, del vino, etc.), secondo la logica che ispira i "prodotti d'area" e il progetto di sistema integrato *turismo-ambiente-cultura*.

Si sono quindi assunti come elementi portanti di riferimento della rete assi:

- itinerari sulla dorsale appenninica (sentiero Italia/sentiero Europa);

- itinerari ciclabili sviluppati lungo le valli principali (Tevere, Nera, Chiascio, Valle Umbra, etc.); ne fanno parte gli itinerari ciclabili Assisi-Spoleto, quello del Tevere da San Giustino ad Alviano e l'anello ciclabile del Trasimeno;

- percorso sviluppati sui rilievi occidentali (dal lago di Bolsena, all'Orvietano, al lago Trasimeno, all'invaso artificiale di Montedoglio, conosciuto come "traversata dei Laghi");

- percorsi su vecchi tracciati ferroviari dismessi (Spoleto-Norcia in primis, Ellera-Tavernelle, Umbertide-Fosato di Vico, oltre ai tratti dismessi da alcuni anni della linea Orte-Falconara);

- percorsi di collegamento con le aree naturali protette regionali, e interni alle stesse, con l'obiettivo di metterle in collegamento fra loro e con tutto il territorio regionale, contribuendo così ad una loro ulteriore valorizzazione;

- percorsi lungo i tracciati di antiche vie storiche di comunicazione e loro diverticoli (via Flaminia);

- percorsi legati a fatti della vita dei santi umbri (S. Francesco, S. Benedetto, S. Rita, etc.) e alla spiritualità, di cui i principali sono già in esercizio, a partire dal tratto umbro del cammino Francescano (via di Roma/via francigena di San Francesco) che, sul modello dei percorsi di pellegrinaggio verso Santiago de Compostela, si auspica possa consentire all'Umbria di entrare a pieno titolo nella rete europea degli itinerari della fede;

e inoltre:

- alcuni percorsi che possono essere destinati in via esclusiva o promiscua alla percorrenza a cavallo o mountain bike;

- le bretelle di collegamento fra la rete per la mobilità ecologica e i centri abitati, per l'accesso ai relativi servizi generali (trasporti pubblici, parcheggi di scambio, ricettività turistica, circuiti culturali, esercizi commerciali, etc.);

- eventuali tratti per la chiusura delle maglie della rete.

Vi è infine la questione dei percorsi realizzati in attuazione dei Programmi Integrati Mediterranei (PIM) per i quali la legge regionale 9/92 art. 3 prevedeva l'automatico inserimento nella rete di interesse regionale; oltre a rilevare che purtroppo molti di questi percorsi sono caduti in disuso, andrebbero create le condizioni per una

selezione dei tratti che possono definitivamente essere ricompresi nella costruenda rete in quanto rispondenti ai criteri di funzionalità e di sostenibilità economica del mantenimento.

La rete di mobilità ecologica di interesse regionale oggetto della presente proposta è individuata nella cartografia riportata nell'*Allegato A* al presente documento istruttorio, ed è così articolata:

Itinerari ciclabili

Itinerario ciclabile del Tevere da San Giustino a Alviano

Anello ciclabile del Trasimeno

Itinerario ciclabile Assisi - Spoleto

Itinerario ciclabile dell'antica via Flaminia

Itinerario ciclabile della ex ferrovia Spoleto - Norcia

Itinerario ciclabile del Nera

Itinerario ciclabile Trasimeno - Orvieto - Corbara

Itinerario ciclabile Perugia - Trasimeno

Itinerario ciclabile Assisi - Aeroporto di Sant'Egidio - Ponte San Giovanni

Itinerari di raccordo tra gli assi principali e tratti di collegamento funzionale con i centri urbani

Itinerari pedonali

La via di San Francesco

Sentiero Italia

Sentiero Europa 1

Traversata dei laghi da Montedoglio al Trasimeno a Bolsena

Anello orvietano

Itinerari Benedettini della Valnerina

Percorsi di raccordo tra questi assi principali.

Rimane fermo che questa rete dovrà costituire la struttura portante di tutto il comparto delle infrastrutture pedonali, ciclabili e per la mobilità a cavallo nel territorio regionale e offrire il necessario e sicuro riferimento ed aggancio alla rete di livello locale, in modo che ogni iniziativa in questo settore non risulti più isolata, ma diventi parte di un sistema, organizzato su più livelli.

Lo stato di attuazione della rete qui proposta è così riassunto:

— Sentieri: 35 per cento in esercizio, 45 per cento in corso di realizzazione, 20 per cento con interventi di consolidamento, adeguamento e segnalazione da progettare

— Itinerari e piste ciclabili: 25 per cento in esercizio, 35 per cento in corso di realizzazione, 25 per cento in corso di progettazione, 15 per cento da programmare

— Ippovie: in fase di progettazione.

La stima del fabbisogno annuo per interventi essenziali di mantenimento della rete si potrebbe attestare sui 250-300 mila euro per il 2012, con previsioni in incremento con l'entrata in esercizio di nuovi tratti. Al momento preme evidenziare l'urgenza dell'individuazione delle risorse per la manutenzione, così da rendere maggiormente efficaci gli investimenti già realizzati ed in corso di completamento, e di attuare un'azione equilibrata nell'intero territorio regionale utile a mantenere uno standard di qualità omogeneo della rete e non incorrere nelle problematiche accadute in passato, che hanno vanificato molti investimenti.

In tale direzione si ritiene utile evidenziare che le risorse occorrenti non debbono necessariamente essere reperite ex novo; infatti potrebbero essere esplicitamente destinate alla manutenzione della *rete di mobilità eco-*

logica di interesse regionale anche parte delle somme complessive che, attingendo a varie fonti, vengono già annualmente trasferite dalla Regione agli enti competenti e già destinate a questi settori di intervento: al riguardo occorre cercare di attivare un utile raccordo per individuare, ove questo sia possibile, priorità e sinergie.

5. Iter ed attività previste dall'individuazione della rete all'istituzione del Catasto regionale.

Le azioni e le attività da svolgere nell'ambito della riorganizzazione del comparto, sono così riassunte.

Regolamento della segnaletica identificativa

Innanzitutto la realizzazione di una rete regionale con caratteristiche omogenee impone anche la messa a punto di una tipologia di segnali per l'identificazione in campo degli itinerari, così da renderli percorribili in sicurezza anche senza l'ausilio di dispositivi elettronici di orientamento.

Occorre quindi adeguare il quadro regolamentare derivato della legge regionale n. 9/92 e rappresentato oggi dalla DGR 1254/1999, rimasta inoltre spesso disattesa da chi ha progettato ed eseguito interventi. Tra l'altro il regolamento anzidetto si riferisce alla sola segnaletica per i sentieri, mentre oggi la struttura della rete presenta maggiore articolazione nelle tipologie di fruizione, comprendendo gli itinerari ciclabili, i circuiti mountain bike e le ippovie. Riguardo alla sentieristica l'intendimento è ora quello di raccordarsi in maniera più decisa ed esplicita alle indicazioni (forme, misure, colori, tipologie, raccomandazioni di installazione, etc.) fornite in proposito dal CAI, Club Alpino Italiano, che vanta un'esperienza specifica ultracentenaria e ampiamente collaudata in materia, in ordine alla sicurezza, alla visibilità, all'inserimento ambientale, ai materiali, alla localizzazione e installazione e che, di fatto, permetterebbe di aderire a uno standard ormai largamente condiviso a livello europeo.

Va quindi definito il criterio di numerazione che contraddistingue i singoli tratti della rete sentieristica, anche in aderenza alla individuazione delle aree omogenee della recente DGR n. 1217/2008 in tema di riordino territoriale di cui alla legge regionale n. 18/2003.

Di pari passo vanno definite tipologie di segnaletica adeguate per itinerari ciclabili e ippovie, da poter utilizzare sia nei tratti in sede propria che in quelli promiscui su viabilità stradale, per quanto non già disciplinato dalla segnaletica stradale prevista dal Codice della Strada (D.Lgs. 285 del 30 aprile 1992).

In tale contesto non va sottovalutata l'urgenza di rispondere in termini concreti a tutte quelle persone che sono interessate da difficoltà motorie, e per le quali c'è bisogno innanzitutto di declamare il grado di accessibilità dei singoli itinerari che andiamo a regolamentare, così da gettare le basi per una fruizione in autonomia da parte di tutti, con lo scopo di consolidare ciò nella prassi ordinaria di chi realizza o gestisce gli itinerari.

Infine, in previsione di semplificare la fase istruttoria e quella gestionale degli interventi di realizzazione, di miglioramento o di manutenzione degli itinerari, si ritiene necessario utile una definizione di contenuti progettuali minimi, così da ridurre i tempi amministrativi per l'analisi dei progetti stessi e per l'aggiornamento dei relativi archivi informatici, che troppo spesso comporta impegni sproporzionati degli uffici preposti rispetto all'entità degli interventi stessi.

Rilievo dei tratti

Il rilievo fisico è un'attività indispensabile per una adeguata georeferenziazione dei tratti costitutivi da cui derivare le caratteristiche plano-altimetriche, l'individuazione dei nodi di aggancio alla rete, la presenza degli elementi di interesse. Per tali finalità il metodo più adatto e che fornisce la precisione richiesta per le applicazioni conseguenti (realizzazione archivi informatici, divulgazione via web, pubblicazione, rilascio di tracce per navigatori, ecc.), è quello che utilizza le apparecchiature GNSS (Global Navigation Satellite System); a tale scopo è possibile affidarsi a soggetti specializzati, utilizzando parte di quelle risorse che il PIAT ha riservato alle attività generali e propedeutiche. I requisiti e gli standards del rilievo dovranno ovviamente essere preventivamente stabiliti, così da assicurare quantità e qualità di informazioni e dati di livello omogeneo per tutto il territorio regionale, anche in caso di affidamento a soggetti differenti.

Il rilievo in campo, unitamente all'utilizzo di strumenti informatici di gestione, offre inoltre l'occasione per assumere e associare ai percorsi anche una serie di dati ed elementi utili a formare o arricchire le banche dati territoriali, relativi a:

- individuazione del percorso (nome, numero, tematismi presenti e prevalenti; riferimento a prodotti d'area);
- possibili modalità di percorrenza: a piedi, in bici, a cavallo, eventuale transitabilità con mezzi, anche "fuoristrada", per assistenza o soccorso; ...);
- informazioni essenziali per la fruizione (grado di difficoltà, grado di accessibilità, tempi di percorrenza; pendenze; tipo di fondo prevalente; ombreggiamento);
- presenza di servizi essenziali quali: punti di accesso dalla rete stradale (parcheggi, fermate dei mezzi pubblici), aree di sosta attrezzate, servizi igienici; punti di informazione; rifornimento di acqua potabile, maneggi, noleggio bici, punti di ristoro; punti di vista panoramici; etc.

Sul versante degli aspetti tecnici e di gestione, la rappresentazione della rete con strumenti informatici e l'associazione di banche dati faciliterà:

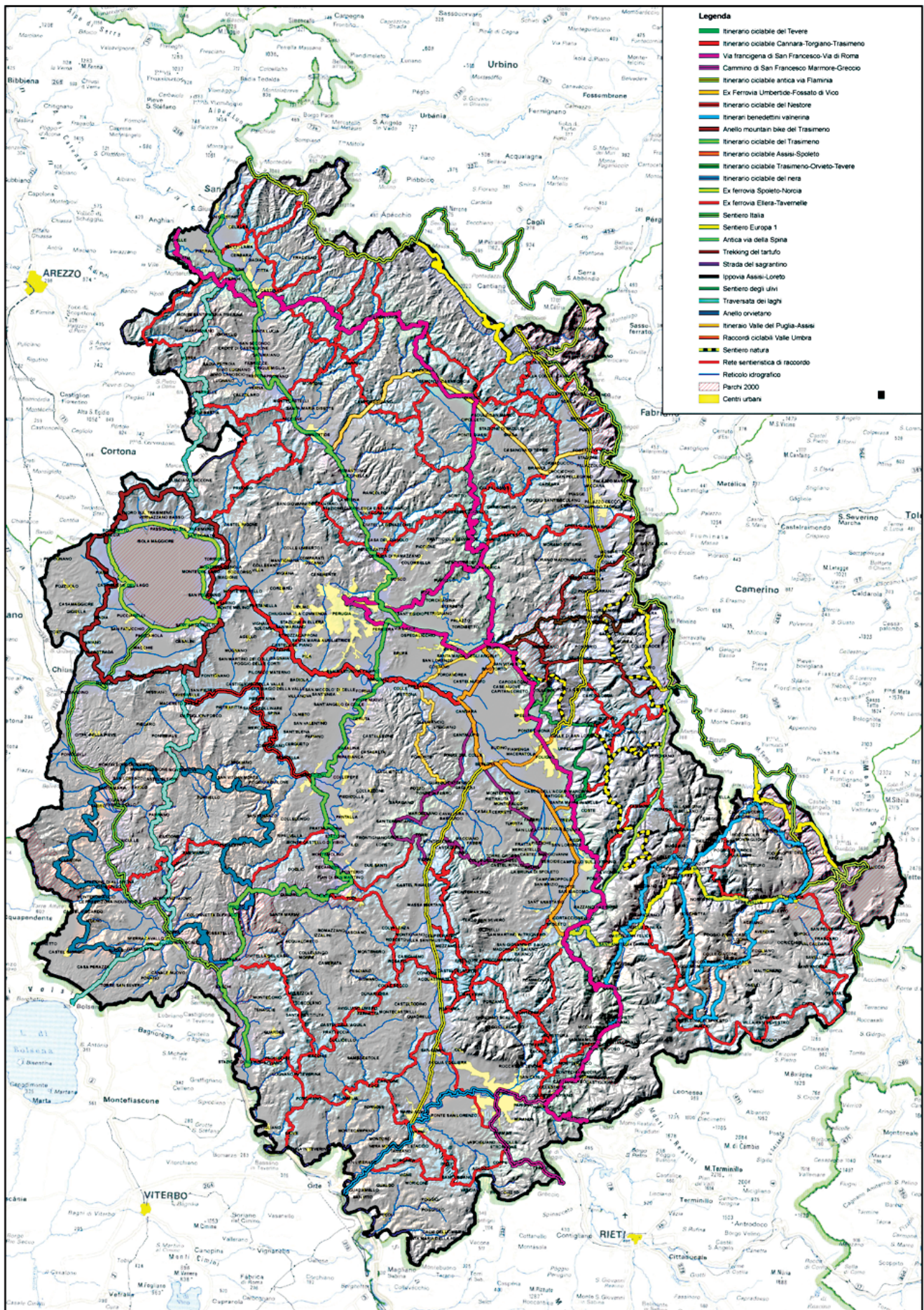
- la programmazione degli interventi di manutenzione dei percorsi e della segnaletica di vario tipo;
- in maniera strettamente correlata, la corretta e tempestiva programmazione dei flussi di risorse necessarie;
- la pubblicazione di cartografia e guide, e il loro progressivo aggiornamento;
- la diffusione e promozione della rete regionale tramite web.

Con l'istituzione del Catasto regionale si potrà provvedere all'iscrizione dei singoli tratti costitutivi della rete regionale di mobilità ecologica consolidandola quindi anche nella pratica amministrativa; al Catasto andranno iscritti anche i tratti di interesse locale, a vario titolo allestiti, attraverso una procedura che ne verifichi la rispondenza al quadro normativo e regolamentare sia sotto il profilo della percorribilità, che della connessione alla rete principale e della garanzia della manutenzione.

Per tutto quanto premesso e considerato si propone alla Giunta regionale

Omissis

(Vedasi dispositivo deliberazione)



Allegato A

scala a vista

Base cartografica e DTM, Regione Umbria

Rete di mobilità ecologica di interesse regionale

TUTTE LE TIPOLOGIE DI PERCORSI

Novembre 2011



DIREZIONE PROGRAMMAZIONE, INNOVAZIONE E COMPETITIVITA' DELL'UMBRIA
SERVIZIO INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'
Via Angelini, 61 - 06124 Perugia

CATIA BERTINELLI - *Direttore responsabile*

Registrazione presso il Tribunale di Perugia del 15 novembre 2007, n. 46/2007 - Stampa S.T.E.S. s.r.l. - 85100 - Potenza
