



RISERVA NATURALE REGIONALE NAZZANO **TEVERE FARFA** ENTE CAPOFILA

Domanda di partecipazione alla “Manifestazione d’interesse per la realizzazione di piste ciclabili sul territorio regionale”, nell’ambito delle disposizioni per favorire la “Mobilità Nuova”. Determinazione direzione regionale Lazio infrastrutture e mobilità 20.11.2018 N° G14842 e successiva modifica del 17.01.2019 N° G00339

CICLOVIA “LA VIA DELL’ACQUA”

Da Assisi a Roma lungo i fiumi, le campagne ed i borghi Umbri e Laziali

PROGETTO DI VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO DELLA MEDIA VALLE DEL TEVERE MEDIANTE LA REALIZZAZIONE DI UNA CICLOVIA DI COLLEGAMENTO TRA I COMUNI DI ORTE GALLESE, CIVITA CASTELLANA, PONZANO ROMANO, SANT’ORESTE, TORRITA TIBERINA, FILACCIANO, NAZZANO, MAGLIANO SABINA, COLLEVECCHIO, STIMIGLIANO, FORANO, POGGIO MIRTETO, MONTOPOLI DI SABINA, FARA IN SABINA, MONTELIBRETTI, MONTEROTONDO, FIANO ROMANO, CAPENA, CASTELNUOVO DI PORTO, RIANO E ROMA CAPITALE.

PROGETTAZIONE PRELIMINARE



GRUPPO DI PROGETTO

Designer Marco Angeletti
Architetto Roberto Soli
Ingegnere Giovanni Amici
Architetta Manuela Gualtieri
Architetto Stefano Cecere
Architetto Riccardo Guarnello

DATA PROGETTO PRELIMINARE: 19.02.2019

SOMMARIO

1. PREMESSA

- 1.1 Tipologia di progetto**
- 1.2 Ideazione e visione**
- 1.3 Il percorso completo**
- 1.4 Gli scambi intermodali**
- 1.5 Elementi di eccellenza lungo la via**
- 1.6 Modello di gestione partecipato**

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

- 2.1 Caratteristiche generali del progetto. La GreenWay**
- 2.2 Obiettivi**
- 2.3 ROI – Return On Investment**
- 2.4 Articolazione del tracciato**
 - 2.4.1 Insetti grafici sintetici**
- 2.5 Descrizione T1 - dall'Oasi di San Liberato a Orte**
- 2.6 Descrizione T2 – da Orte Scalo alla Riserva Naturale Tevere Farfa in DX Idraulica**
- 2.7 Descrizione T3 – da Oriculum a Civita Castellana Scalo in SX idraulica**
- 2.8 Descrizione T4 – da Civita Castellana Scalo a Poggio Mirteto Scalo in SX Idraulica**
- 2.9 Descrizione T5 – da Poggio Mirteto Scalo alla Traversa del Grillo in SX Idraulica**
- 2.10 Descrizione T6 – dalla Riserva Naturale Tevere Farfa a Labaro in DX idraulica**

3. DESCRIZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO

- 3.1. interventi sui tracciati stradali e opere d'arte: tecnologie costruttive**
- 3.2. Attrezzature delle aree di sosta ed accessorie per l'informazione**

4. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- 4.1. Il contratto di fiume**

5. PIANO DI GESTIONE DELLE MATERIE

- 5.1. Espropri**

6. STRATEGIE DI PROMOZIONE INTEGRATA

- 6.1. Obiettivi e linee di azione**
- 6.2. Il coinvolgimento degli stakeholder**

7. APETTI ECONOMICI E FINANZIARI

- 7.1. Calcolo sommario della spesa. Stima parametrica**
- 7.2. Articolazione dell'intervento in stralci funzionali e fruibili**
- 7.3. Quadro economico**

8. ELABORATI GRAFICI

- 8.1. Rilievo fotografico T1 – dall'Oasi di San Liberato a Orte**
- 8.2. Rilievo fotografico T2 – da Orte alla Riserva Naturale Tevere-Farfa in DX Idraulica**
- 8.3. Rilievo fotografico T3 – da Oriculum a Civita Castellana Scalo in SX Idraulica**
- 8.4. Rilievo fotografico T4 – da Borghetto a Poggio Mirteto Scalo in SX Idraulica**
- 8.5. Rilievo fotografico T5 – da Poggio Mirteto S. alla Traversa del Grillo in SX idraulica**
- 8.6. Rilievo fotografico T6 – dalla Riserva Tevere-Farfa a Labaro in DX idraulica**
- 8.7. Masterplan**

1 PREMESSA

Il progetto individua nella mobilità sostenibile e nello sviluppo di forme di accessibilità innovativa, lo strumento strategico per creare nuove relazioni e sinergie tra parti di territorio, essenziali per l'innesco di processi di rigenerazione turistica e sociale. Il progetto si fonda sul presupposto che la presenza in un sistema di condizioni di mobilità e accessibilità agevoli e qualificate giochino un ruolo fondamentale nell'attivazione di processi di incontro tra le diverse "comunità", tra le diverse funzioni e attività (residenziali sportive, turistiche, commerciali, sociali, ecologiche ecc.), incidendo significativamente sulla qualità della vita anche in termini ambientali.

Il presente documento descrive i contenuti del progetto relativo all'intervento previsto nel protocollo sottoscritto dalla **Riserva Naturale Regionale Tevere-Farfa, La città metropolitana di Roma Capitale, Roma Capitale**, le amministrazioni comunali di **Orte, Gallese, Civita Castellana, Ponzano Romano, Sant'Oreste, Torrita Tiberina, Filacciano, Nazzano, Magliano sabina, Collecchio, Stimigliano, Forano, Poggio Mirteto, Montopoli di Sabina, Fara in Sabina, Montelibretti, Monterotondo, Fiano Romano, Capena, Castelnuovo di Porto e Riano** per la realizzazione di una rete ciclopedonale di collegamento longitudinale tra Assisi e Roma e trasversale tra i Comuni dell'Umbria e del Lazio interessati dal passaggio della ciclabile, per lo sviluppo del turismo sostenibile e la valorizzazione del territorio.

I suddetti Soggetti ed Enti hanno sottoscritto uno specifico accordo quadro - Avviso della Regione Lazio per la realizzazione di piste ciclabili sul territorio regionale (BUR n.95 del 22/11/2018) Schema Accordo di Partenariato ai sensi dell'art.15 della legge n.241/1990 tra le Amministrazioni pubbliche interessate a partecipare all'Avviso regionale per la realizzazione/ qualificazione della pista ciclabile lungo il cammino "Assisi-Roma" la Via dell'Acqua - volto a disciplinare le reciproche attività di collaborazione nell'attuazione del programma denominato LA VIA DELL'ACQUA, di cui l'infrastruttura in oggetto è l'elemento portante. La presente relazione fornisce i chiarimenti atti a dimostrare la rispondenza del progetto alle finalità dell'intervento, il rispetto del livello qualitativo, dei costi e dei benefici attesi.

Essa è redatta ai sensi degli artt. 18 e 19 del D.P.R. n.207 del 5 Ottobre del 2010 e in particolare del Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua,

dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture.

1.1 Tipologia di progetto

Il progetto di natura integrata e multisetoriale, interviene allo stesso tempo su numerosi ambiti di assoluto rilievo per lo sviluppo locale:

1. Turismo sostenibile;
2. Valorizzazione di beni culturali e patrimonio artistico legato al territorio;
3. Valorizzazione e gestione delle risorse ambientali e naturali;
4. Mobilità sostenibile;
5. Diversificazione economica e sociale.

Assisi e Roma rappresentano a livello mondiale i due più importanti centri della cristianità, connessi, oltre che da una storia millenaria, dagli elementi strutturanti dei fiumi, in particolare Tevere e Nera. Intorno all'asse fluviale si articola il variegato paesaggio della Valle Umbra, della Valnerina, della Conca Ternana e della Valle del Tevere da Orte a Roma, in cui convivono elementi rurali e naturalistici di pregio, attività sportive e ludiche, agricole, produttive, di servizio, reti infrastrutturali, un sistema idrografico ricco e diffuso costituito da zone umide, canali, torrenti e laghi artificiali.

Con il presente progetto si propone di **riconnettere i due centri Assisi e Roma e i relativi territori con un'infrastruttura per il ciclo turismo rurale di scala territoriale, percorribile in bicicletta, a piedi e a cavallo e attestata in gran parte lungo gli argini dei corsi d'acqua.**

L'itinerario, coerente con il disegno delle **reti della mobilità ecologica delle Regioni Umbria e Lazio**, ha valore strategico in chiave turistica, consentendo di allacciare tra loro percorsi e segmenti tramite ricuciture, in modo da individuare un unico asse interregionale percorribile. Ugualmente rilevante è il valore che la nuova infrastruttura ricopre nell'incentivazione della ciclopedità e della sostenibilità **negli spostamenti quotidiani casa-lavoro, connettendo** aree produttive, artigianali e di servizi.

La realizzazione del tracciato andrà quindi a:

- **valorizzare in una logica di rete i vari centri urbani e i relativi territori**, connettendo emergenze paesaggistiche, naturalistiche e storico- culturali, attività ricettive, ristorative, produttive e le infrastrutture ciclopedonali già esistenti;
- promuovere su ampia scala **forme di mobilità sostenibile** (ciclopedonale e ippica) turistica e non;
- favorire la **crescita di una economia turistica** lungo l'itinerario, basata sulla piccola e media impresa, l'agriturismo, le start up per le giovani generazioni;
- incentivare lo sviluppo di **logiche e collaborazioni di rete tra le aziende** interessate dal percorso (agricole, ricettive, servizi ecc) anche nella direzione della diversificazione, e dell'implementazione delle attività indirizzandole verso la fornitura di servizi innovativi;
- promuovere lo sviluppo di una rete di servizi e di opportunità economiche per favorire ogni occasione per la diffusione e la promozione dei **prodotti agricoli di qualità locali** e delle **specificità e delle eccellenze produttive e culturali** del territorio;
- coinvolgere associazioni e operatori turistici per **garantire servizi di accoglienza ed informazione**, in accordo con gli Enti locali e le eventuali associazioni dei produttori e della commercializzazione; agevolando la fruizione delle offerte turistiche-produttive del territorio di riferimento e nell'eventuale gestione dei punti di accoglienza.
- promuovere la **partecipazione della cittadinanza** alla conoscenza e all'utilizzo della nuova infrastruttura, anche avvalendosi dei social network e altri strumenti innovativi di diffusione della conoscenza, di socializzazione e collaborazione.

1.2 Ideazione e visione

Dalla visione di Alessandro Marrone, esperto ciclamatore , e fruitore di tracciati in MTB sia in Italia che all'estero, è nata l'idea di una possibile ciclovia che collegasse i due maggiori centri religiosi e mediatici d'Italia. L'idea è stata subito condivisa e sostenuta con amici e operatori del settore. Nel mese di **luglio 2018** si è costituita l'Associazione di promozione sociale "Assisi-Roma la Via dell'Acqua" con sede a Magliano Sabina presso l'Ecostello in Via Mariano Falconi n.2, firmatari sono:

- *Alessandro MARRONE, Associazione Emotion Bike*
- *Massimiliano FILABOZZI, coordinatore tecnico Contratto di Fiume della Media Valle del Tevere.*
- *Emiro GILI, associazione ruote grasse Fiano Romano*
- *Marco ANGELETTI, Associazione Umbria Lab Terni*
- *Fabrizio TARDITO, Associazione Orte GreenWay*
- *Pierluigi CAPONE, Direttore della Riserva Regionale Tevere-Farfa*
- *Luca MINISTRINI, Associazione MTB Club di Spoleto*

Scopo dell'associazione è la promozione e la valorizzazione dell'itinerario della Via dell'Acqua, che parte da **Assisi e arriva a Roma**, attraversando l'Umbria e il Lazio per circa **250 km**. E' idea dell'APS di produrre un impegno costante affinché il tracciato sia messo in completa sicurezza - ad oggi circa il 75% - e reso fruibile a famiglie, appassionati e turisti. Il percorso, che al suo interno ha valenze culturali, naturalistiche, archeologiche e religiose, si snoda a fianco dei corsi d'acqua e delle campagne rurali umbre e laziali. L'itinerario è percorribile a piedi, in bicicletta e per alcuni tratti a cavallo.

1.3 Il percorso completo

La ciclovia attraversa un territorio affascinante e ricco di eccellenze storiche e naturalistiche che sorprenderanno positivamente chi vorrà visitarlo e viverlo, garantisce il collegamento intercomunale e la connessione tra reti ciclabili intercomunali. (Vedi Mentana – Monterotondo e Via Amerina). La caratteristica del percorso - per il 90% pianeggiante e realizzato a quota di campagna - è quella di utilizzare tratti eterogenei e identitari dei luoghi che si attraversano quali la **ciclovia Assisi-Spoleto**, il percorso riqualificato della **ex ferrovia Spoleto-Norcia**, parte della **GreenWay del Nera**, il percorso riqualificato in pista ciclopedonale (ex ferrovia Narni / Nera Montoro) **delle Gole del Nera**, **la ciclabile di Castel Giubileo** e quelli in fase progettuale quali il collegamento ciclopedonale tra la Cascata delle Marmore e Terni, la ciclovia Lungonera dei laghi, il percorso ciclopedonale di San Liberato, la ciclovia del Tevere da Orte alla Riserva Tevere/Farfa e la ciclovia Tevere/Farfa-Castel Giubileo.

La Via dell'Acqua (che affianca Topino, Timia, Clitunno, Teverone, Marroggia, Serra, Nera e Tevere) segue la direttrice degli itinerari ciclabili della **ciclovia Romea** e **ciclopista del Sole**, oggetto di protocollo d'intesa tra le Regioni Toscana, Umbria e Lazio sottoscritti nell'aprile/maggio 2017. Il percorso intercetta anche il cammino "**La Via di Francesco**"

l'anello escursionistico "Narnia Hiking Ring", il "Cammino dei protomartiri Francescani", la "Via Francigena", "l'antica Via Amerina". La Via dell'Acqua rappresenta pertanto il percorso ideale auspicato dalla Regione Lazio per le finalità del protocollo e vede coinvolti già oltre 20 comuni della valle del Tevere e diversi attori del territorio impegnati in processi partecipativi vedi Contratto di Fiume della Media Valle del Tevere.

1.4 Gli scambi intermodali

Uno dei valori aggiunti della Via dell'Acqua è sicuramente la grande disponibilità di scambi intermodali – ben 24 - disseminati lungo tutto il tracciato della ciclovia, da Assisi a Roma. Questo consentirà agli utenti di organizzare la propria esperienza nel miglior modo possibile aumentando la sicurezza e limitando i tempi di attesa di eventuali imprevisti. I parcheggi e gli scambi intermodali danno anche modo al ciclomane di organizzare delle piccole varianti al percorso concedendo fermate e ritorni in qualsiasi momento della propria pedalata.

Saranno previsti servizi opzionali quali:

Connessione con altre forme di mobilità collettiva; Car Pooling, Car Sharing

e servizi quali: Colonnine SOS, Connessione Wi-Fi, Punti di ricarica mezzi elettrici.

Le stazioni:

Assisi	Gavignano Sabino (Forano)
Borgo Trevi	Poggio Mirteto
Spoletto	Fara in Sabina - Montelibretti
Terni	Piana Bella di Montelibretti
Marmore (linea Terni-Sulmona)	Monterotondo
Narni	Montebello (linea Viterbo-Roma)
Nera Montoro	La Celsa (linea Viterbo-Roma)
Orte	Labaro (linea Viterbo-Roma)
Gallese Teverina	Saxa Rubra (linea Viterbo-Roma)
Civita Castellana – Magliano S.	Due Ponti (linea Viterbo-Roma)
Collevecchio	Piazzale Flaminio (linea Viterbo-Roma)
Stimigliano	Roma Termini

1.5 Elementi di eccellenza lungo la via

La Via dell'Acqua attraversa alcune tra le più importanti realtà dell'Umbria e del Lazio e tocca diversi siti **UNESCO** e importanti **Aree umide SIC (Siti di Importanza Comunitaria)**. Connette tra loro evidenze storiche e naturalistiche uniche come gli **8 tesori patrimonio dell'umanità**

quali la città di Assisi, L'Eremo delle Carceri, La chiesa di San Damiano, La Basilica di Santa Maria degli Angeli e Palazzo del Capitano, Il Santuario di Rivotorto, Il Tempietto del Clitunno a Campello, la Basilica di San Salvatore a Spoleto e la maestosa Basilica di San Pietro in Roma. Attraversa diverse **Aree SIC** e **Zone di Protezione Speciale (ZPS)** quali il Fosso dell'Eremo delle Carceri, il fiume Timia, Fiume e Fonti del Clitunno, Lago di Piediluco, la bassa Valnerina - Cascata delle Marmore, Il Lago Aia, le Gole di Narni-Stifone, il Lago di San Liberato, e la Riserva naturale Tevere/Farfa, paradisi di biodiversità per la flora e fauna appartenenti alla rete Natura 2000 delle due regioni. Due le **aree archeologiche** toccate, quella umbra di **OCRICULUM** e la laziale di **LUCUS FERONIAE**, rispettivamente il municipio romano sulla Via Flaminia nel comune di Otricoli e la colonia romana sulla Via Tiberina nel comune di Capena.

Molte le Abbazie che incontriamo come **l'Abbazia di Santa Croce in Sassovivo** complesso benedettino che sorge a circa 6 km dal centro Foligno, ad un'altitudine di 565 m s.l.m. alle pendici del monte Serrone. Isolata su uno sperone di roccia e circondata da una lecceta secolare, bellissima ed enorme che ricopre 7 ettari, tra le più antiche e primigenie dell'intera Umbria, (area protetta regionale), si trova in posizione panoramica sulla sottostante Valle Umbra e città di Foligno. **l'Abbazia dei Santi Felice e Mauro** nel comune di **Sant'Anatolia di Narco** costruita a ridosso del Fiume Nera in Valnerina, **l'Abbazia San Pietro in Valle**, nel comune di Ferentillo, monastero edificato nell'VIII secolo da Faroaldo II duca di Spoleto. Dal 1917 il convento è passato in mani private e oggi, ristrutturato, è utilizzato come struttura alberghiera. Nell'area Narnese infine **l'Abbazia Benedettina di San Cassiano**, eretta nel X secolo, ubicata in una posizione che domina le Gole del Nera e l'antico tracciato della via Flaminia. Due le suggestive **Ex-Ferrovie** attraversate dal percorso ed oggi rese ciclopedonali, rispettivamente la Spoleto-Norcia, tratto a scartamento ridotto inaugurato nel 1926 e dismesso nel 1968, vera opera d'arte ferroviaria esempio di tecnica e ingegneria civile con i suoi suggestivi ponti. E la Narni Nera-Montoro, tratto dismesso di recente riqualificazione che costeggia il fiume Nera all'altezza del **Ponte di Augusto** eccellente manufatto di epoca romana edificato lungo la strada consolare Flaminia, citato dalle fonti classiche raffigurato da artisti e viaggiatori, vero capolavoro dell'architettura romana voluto dall'imperatore Augusto nel 27 a.C. Suggestivo anche questo passaggio attraverso le imponenti gallerie ferroviarie perfettamente conservate e chiuse al servizio nel 1998. Particolarità della zona sono le **antiche centrali elettriche**, edificate nell'area di **Stifone** (affascinante borgo costruito lungo le sponde del fiume Nera) dove furono attivate due delle prime centrali idroelettriche d'Italia – ancora oggi parzialmente visibili – grazie alla visione e all'impulso dell'ingegnere Aldo Netti (amico di Guglielmo Marconi) che nel 1892 fece arrivare l'energia elettrica in oltre 100 paesi del centro Italia. Un percorso sicuramente eterogeneo e ricchissimo di valenze storiche,

enogastronomiche e naturalistiche, testimoniate anche dagli storici dipinti dei **PLENARISTI**, movimento di pittori en plein air che tra la fine del 1700 e gli inizi del 1800 ritrassero le bellezze paesaggistiche della valle ternana, esposte oggi in oltre 70 musei di tutto il mondo. Le opere sono state recentemente studiate e raccolte in un archivio digitale, georeferenziate ed “esposte” in un museo diffuso visitabile lungo la via dell’Acqua.

Lungo la valle del Tevere nel punto più a Nord del percorso - una volta entrati nella regione Lazio - troviamo **l’antico Porto Fluviale di Seripola**, La città portuale romana (*Sub ripola*) del VI – VII secolo a.C. rinvenuta nel 1962 con i lavori di costruzione dell’Autosole nei pressi di Orte. Nei secoli Seripola aumenta la sua fama, per via degli intensi traffici commerciali, in quanto il Tevere era l’unica via naturale di comunicazione verso Roma e da Roma verso l’interno. Seguendo la Via Amerina entriamo presso lo scalo di Orte – importante nodo ferroviario – e distretto urbano ricco di servizi e punti di rifornimento. Proseguendo direzione sud, lungo le anse del Tevere, scopriamo due gioielli storici come **l’Abbazia di Sant’Andrea in Flumine** nel comune di **Ponzano Romano** e l’abbazia di **Santa Maria di Farfa** nel comune di **Fara in Sabina**, (a 10 km dal tracciato) entrambe in provincia di Rieti. l’Abbazia di Sant’Andrea in Flumine fu edificata su una collina compresa tra il Tevere e il monte Soratte, su una preesistenza di epoca romana. Dall’VIII secolo i benedettini avviarono un’opera di rinnovamento e valorizzazione del territorio agricolo, rendendo il loro insediamento un punto di riferimento produttivo agevolato dalla presenza di un importante scalo fluviale. L’Abbazia di Santa Maria di Farfa è un monastero della congregazione benedettina cassinese, che prende il nome dall’omonimo fiume che scorre poco lontano e che ha dato il nome anche al borgo adiacente L’edificato. Fu fondata tra il 560 e il 570 da Lorenzo vescovo. Carlo Magno stesso, poche settimane prima di essere incoronato in san Pietro il 25 dicembre 800, visitò l’abbazia e vi sostò.

Di seguito i link ai siti istituzionali dei vari Comuni per notizie storiche ed itinerari turistici più puntuali:

Comune Orte (VT)

<http://www.comune.orte.vt.it/Home/GuidaDettagli>

Comune Gallese (VT)

<http://www.comune.gallese.vt.it/>

Comune Civita Castellana (VT)

<http://www.comune.civitacastellana.vt.it/interna.asp?idPag=96>

Comune Ponzano Romano (RM)

<http://www.comune.ponzanoromano.rm.it/storia-e-territorio/>

Comune Sant'Oreste (RM)

<http://www.santoreste.rm.gov.it/storia/storia>

Comune Filacciano (RM)

<http://www.comune.filacciano.rm.it/index.html>

Comune Torrita Tiberina (RM)

<http://www.comune.torritatiberina.rm.it/>

Comune Nazzano (RM)

<http://www.nazzano.rm.gov.it/>

Comune Magliano Sabina (RI)

http://www.comune.maglianosabina.ri.it/manifestazioni/manifestazioni_action.php?ACTION=uno

Comune Collecchio (RI)

http://www.comune.collecchio.ri.it/manifestazioni/manifestazioni_action.php?ACTION=uno

Comune Stimigliano (RI)

http://www.comune.stimigliano.ri.it/manifestazioni/manifestazioni_action.php?ACTION=uno

Comune Forano (RI)

<https://www.comune.forano.ri.it/la-citta/storia-di-forano/>

Comune Poggio Mirteto (RI)

http://www.comune.poggiomirteto.ri.it/index.php?option=com_content&view=article&id=280&Itemid=188

Comune Montopoli di Sabina (RI)

http://www.comune.montopolidisabina.ri.it/joomla/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=49&Itemid=81

Riserva Naturale Regionale Nazzano Tevere-Farfa

<http://teverefarfa.it/it/news/1-riserva-naturale.html>

Comune Fara in Sabina (RI)

<https://www.farainsabina.gov.it/component/k2/item/1670-scopri-le-bellezze-della-nostra-terra.html>

Comune Montelibretti (RM)

<http://www.comune.montelibretti.roma.it/hh/index.php>

Comune Monterotondo (RM)

<http://www.comune.monterotondo.rm.it/home/esplorare/la-viadisanfrancesco/>

Comune Fiano Romano (RM)

http://www.comune.fianoromano.rm.it/index.php?option=com_content&view=article&id=2273&Itemid=308

Comune Capena (RM)

<http://www.comune.capena.rm.it/zf/index.php/serviziaggiuntivi/index/index/idservizio/20005>

Comune Castelnuovo di Porto (RM)

<http://www.comune.castelnuovodiporto.rm.it/la-storia.html>

Comune Riano (RM)

<http://www.comune.riano.rm.it/#>

1.6 Modello di gestione partecipato

Un progetto di gestione di un bene come una ciclovia deve garantire gli standard normativi e di qualità con interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e con una corretta gestione amministrativa. Un percorso privo di manutenzione dopo pochi anni diventa inutilizzabile, vanificando gli effetti degli investimenti. Per raggiungere questi obiettivi, occorre sviluppare, attraverso un progetto di collaborazione con la cittadinanza, un piano di gestione che, coinvolgendo maggiormente i cittadini, miri ad aumentare il valore della ciclovia stessa anche dal punto di vista turistico.

Per questo percorso è necessario che siano definite le principali azioni di gestione riguardanti:

- la manutenzione ordinaria (ispezione del tracciato, taglio erba, pulizia, riparazione di elementi danneggiati);

- la manutenzione straordinaria (rifacimento del piano stradale, rifacimento di opere strutturali quali ponti, sottopassi, opere di sostegno, parapetti per lunghi tratti, ripristino di cedimenti o frane, interventi di eliminazione di punti pericolosi, ecc.);
- la gestione amministrativa, informativa, ecc.

Da parte dei 24 Enti che nel tratto laziale da Orte a Roma Capitale hanno sottoscritto il protocollo d'intesa per la valorizzazione del cammino "Assisi-Roma" la Via dell'acqua, in collaborazione con soggetti specializzati, sarà intavolato un percorso di progettazione partecipata con l'intento di mettere a fuoco il piano di gestione della ciclovia. Il progetto prevede che siano definite le linee strategiche per garantire gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e per far emergere le molteplici valenze che una pista ciclabile come la Assisi-Roma può esprimere. Il progetto dovrà tenere conto di percorsi partecipativi già avviati sul territorio, quale quello in itinere del Contratto di Fiume della Media Valle del Tevere da Orte alla Riserva Tevere-Farfa.

Materiali e metodi

Il processo partecipativo progettato si articolerà in tre fasi. Nella prima fase i portatori di interesse e la cittadinanza saranno coinvolti in alcuni incontri informativi trattanti il tema della ciclabilità e del turismo. In un secondo momento sarà dato il via al processo partecipativo vero e proprio attraverso laboratori focalizzati sulla ciclabile Assisi-Roma. Nella terza fase, anche dopo la realizzazione degli interventi di realizzazione e riqualificazione, attraverso una serie di giornate di rilievi con somministrazione di questionari ai frequentatori della pista, sarà condotta un'indagine per comprendere quale sia l'utilizzo principale della pista per giungere ad un'analisi dei fruitori, delle capacità di spesa e delle criticità riguardanti la gestione e la manutenzione.

Partecipazione e coinvolgimento del cittadino

L'obiettivo di gestire un'infrastruttura ciclabile al fine di valorizzarne la funzione ricreativa per i residenti e turistica per gli ospiti richiede un complesso processo di coinvolgimento di portatori di interesse. Il primo passo da compiere nel momento in cui ci si avvicina ad una progettazione partecipata è decidere chi coinvolgere, ovvero identificare gli stakeholder. Gli stakeholder sono quelle persone od organizzazioni interessati agli sviluppi della politica, del progetto o più in

generale dell'argomento di cui si tratta. Le motivazioni che spingono gli attori alla partecipazione possono essere molteplici e questo consente di categorizzare i portatori di interesse e conseguentemente regolare l'approccio (più o meno tecnico) nei loro confronti a seconda che essi siano esperti, professionisti o cittadini. Una stakeholder analysis consente alla figura del facilitatore di gestire al meglio il contenuto, le dinamiche del gruppo di portatori di interesse e lo stesso evolversi della tecnica che sta usando.

La varietà di strumenti, tecniche e metodi per mettere in atto una progettazione partecipata è piuttosto ampia.

La tecnica di coinvolgimento che verrà utilizzata sarà scelta tra le seguenti:

Focus Group

Tecnica DELPHI

Brainstorming

Nominal Group Technique

Analisi Swot

Albero dei Problemi

Open Space Technology (OST)

EASW

European Awareness Scenario Workshop (EASW)

World Cafè

Applicazione

Per comprendere meglio le dinamiche che interesseranno la ciclovia, esternare le possibilità che questa offre e valutare quali sono le migliori prospettive future, ci si servirà dell'aiuto di esterni competenti per pianificare il processo partecipativo. Attraverso i giornali locali, i siti internet istituzionali ed i canali social, saranno coinvolti gli stakeholder appartenenti alle seguenti categorie:

i proprietari confinanti la ciclovia, albergatori, proprietari di agriturismi, operatori della ricettività diffusa, guide turistiche, guide naturalistiche, dipendenti di enti gestori di strade e piste ciclabili, Consorzi turistici, delle Intese Programmatiche d'Area del territorio del Lazio, dirigenti e funzionari degli enti gestori dei corsi d'acqua, imprese di servizi turistici (agenzie viaggio, noleggio e transfert), dipendenti di uffici IAT (Informazioni e Accoglienza Turistica), tecnici comunali, amministratori, consiglieri comunali, rappresentanti delle principali associazioni che promuovono la ciclabilità e il territorio e cittadini.

Criteri di qualità di una pista ciclabile

I requisiti di base per realizzare e gestire correttamente una pista ciclabile riguardano:

la sicurezza (livello di traffico, omogeneità del tracciato, punti pericolosi)

la continuità (deviazioni e dislivelli, capillarità)

l'attrattività (grado di scorrimento, pavimentazione, qualità ambientale)

Questo significa che occorre avere un approccio oggettivo e professionale alla pianificazione, gestione e manutenzione delle infrastrutture ciclabili.

Dalla pista ciclabile al prodotto turistico

Turismo di qualità, fare turismo territoriale significa creare un sistema turistico e non un turismo di settore. Il turismo deve essere interpretato come un bene comune per le popolazioni che abitano un territorio. È essenziale che le risorse e le peculiarità turistiche siano riconosciute con convinzione e con orgoglio dagli operatori turistici e dai residenti. Il turismo territoriale è una nuova filosofia di fare vacanza e di viaggiare in cui si predilige la selezione qualitativa alla quantità e al qualunquismo dell'offerta; la cura e la cultura dell'accoglienza personalizzata dell'ospite rispetto alla standardizzazione dell'accoglienza di massa; la ricerca delle autenticità, delle originalità e delle unicità di interesse turistico di un territorio rispetto all'imitazione e l'importazione di mode, di servizi e di eventi non attinenti alla propria tradizione.

Operatori del turismo territoriale

La ricerca di un turismo di qualità richiede un approccio professionale al turismo. Il cicloturismo nelle sue varie forme è un esempio di turismo territoriale di qualità. Per dare concretezza ad un progetto di sviluppo cicloturistico occorre coinvolgere operatori che conoscono, approfondiscono e valorizzano i temi della tradizione locale della storia e della cultura legata alla propria terra. Gli operatori sono entusiasti sostenitori e ricercatori dell'autentico evitando banalizzazioni e standardizzazioni. Nella strutturazione dei servizi turistici gli operatori utilizzano preferibilmente personale qualificato, si prendono cura degli ospiti stabilendo con loro relazioni non superficiali con intento educativo e didattico, operano per un basso impatto ambientale della loro attività e per la salvaguardia dell'ambiente locale.

Il successo del prodotto turistico territoriale

Per riuscire a progettare un prodotto turistico di successo, nel caso specifico la ciclovia Assisi-Roma, si deve produrre qualcosa di cui il pubblico abbia veramente bisogno. Un prodotto turistico è l'espressione e non la sommatoria di una serie di servizi e di beni che lo rendono fruibile e garantito nel tempo. La monocultura turistica è superata da tempo. E' la domanda

che determina l'offerta e quindi il prodotto turistico va continuamente monitorato in base all'evoluzione del mercato e allo stile di vita della popolazione. Una destinazione può avere anche più prodotti turistici. Ma non è il tanto che conquista il mercato, ma è la qualità. L'operatore turistico deve fare un duplice sforzo di fantasia: creare il prodotto ma avendo in mente coloro a cui può servire e piacere quindi mettersi nei loro panni, sforzarsi di pensare come loro, di vivere come loro. Una volta creato il prodotto, prima di promuoverlo, va testato più volte.

Il modello di gestione della ciclovia Assisi-Roma

Si ipotizzano quattro modelli di gestione in tema di manutenzione ordinaria della ciclovia

1) Gestione Ordinaria

Questo modello usa un approccio top down ed è un modo strumentale di garantire la manutenzione; non è un modello di gestione in grado di raggruppare tutte le valenze che il progetto della ciclovia "Assisi-Roma" riesce ad esprimere. Questo modello non tiene conto dell'agire in condizioni di emergenza e non prevede una corresponsabilità di altri soggetti al di fuori della pubblica amministrazione. Gli operai non ci mettono passione non condividono un progetto che vada oltre gli accordi stabiliti dal contratto d'opera.

2) Gestione con valenza sociale

Il modello di gestione del verde pubblico attraverso il coinvolgimento di cooperative sociali avviene in molti territori ed adottato da diversi gestori di piste ciclabili (è un modello molto utilizzato dalla rete delle ciclovie Trentine). L'accordo tra le parti prevede lo sfalcio dell'erba, la raccolta dei rifiuti, la pulizia del sedime dalle foglie, il presidio del territorio. Per funzionare è un modello che ha bisogno di molta comunicazione per spiegare la valenza del lavoro svolto, cercando di trovare forme continuative di collaborazione in modo da accrescere le professionalità degli operatori coinvolti, evitando il rischio della frammentarietà dei lavori. C'è da valutare la presenza sul territorio di cooperative sociali che impiegano persone svantaggiate residenti locali; sarebbe auspicabile un loro coinvolgimento. Non sempre tuttavia l'utilizzo di cooperative sociali equivale al raggiungimento del successo sperato.

Questo modello non risolve il problema della scarsità di risorse delle pubbliche amministrazioni locali, tuttavia può stimolare la predisposizione di progetti per ricevere contributi messi a disposizione dai diversi strumenti di sostegno alle azioni sociali. Dalle esperienze si riscontrano diversi limiti all'utilizzo del modello sociale, da quello economico, a quello burocratico

amministrativo. Le ASL locali potranno collaborare nelle diverse fasi di sviluppo del progetto. Questo modello tuttavia non è pensato per massimizzare la funzione turistico-ricreativa della ciclovia, occorre coinvolgere attivamente altri soggetti privati.

3) Gestione mista pubblico – privata

Il terzo modello avrà successo se la pubblica amministrazione sarà rappresentata da un unico soggetto in grado di garantire un modello flessibile, moderno, snello e se terrà assieme le diverse specificità del territorio.

Nel nostro territorio ci sono sia soggetti privati che associazioni disposte a collaborare attivamente alla gestione della ciclovia, in allegato alla presente si riporta l'elenco delle associazioni ciclistiche che hanno già sottoscritto la disponibilità in tal senso. Lungo la ciclovia potrà garantirsi la presenza di ambulanti che potranno offrire servizi. L'importante è regolamentare nel migliore dei modi il modello. Ci vuole un progetto chiaro e condiviso.

4) Gestione della ciclovia come Bene Comune

Il soggetto amministrativo responsabile della ciclovia dovrà dotarsi di un regolamento per la cura e la rigenerazione dei beni comuni e considerare la ciclovia come tale, stimolando la partecipazione attiva della popolazione e di tutti gli stakeholders.

Dalle esperienze in merito al piano di gestione in altri contesti, è emerso, che il modello di gestione ordinaria sia fallimentare in quanto esclude la partecipazione della comunità e non tiene in considerazione l'aspetto di valorizzazione e promozione turistica dell'infrastruttura. Una gestione con valenza sociale, includendo le cooperative locali, sia una possibilità da rivalutare purché sia garantito uno standard qualitativo delle operazioni. La gestione mista pubblico-privata suscita reazioni differenti sia tra le diverse categorie di portatori di interesse che tra gli appartenenti ad una stessa categoria. Un buon piano di gestione, se costruito bene, dovrebbe saper prevedere e coinvolgere nella gestione i residenti e specialmente i proprietari confinanti della ciclovia. La gestione attraverso la regolamentazione dei Beni Comuni è relativamente nuova e non sono ancora molte le Amministrazioni che si sono dotate delle necessarie regole di attuazione.

Conclusioni

Il modello gestionale della ciclovia Assisi-Roma dovrà determinarsi sulla base di un processo partecipativo che dovrà essere supportato da esperti e professionisti.

Il processo partecipativo da mettere in atto, nel tenere conto di processi partecipativi già avviati nel territorio come quello del Contratto di Fiume della Media Valle del Tevere da Orte alla Riserva Tevere-Farfa, dovrà dimostrarsi efficace nel fornire risultati soddisfacenti per quanto riguarda la comprensione delle caratteristiche della ciclovia, delle sue potenzialità e criticità e della visione che di essa hanno i vari attori del territorio. Ciò sarà reso possibile se si raggiungeranno buoni livelli di partecipazione agli incontri tecnici e ai laboratori che saranno organizzati. Una risorsa particolarmente importante è costituita dalla partecipazione dei residenti confinanti. Il loro attaccamento nei confronti della ciclovia Assisi-Roma costituisce una risorsa e pertanto deve essere sfruttato in modo da trovare le migliori forme di collaborazione per la manutenzione dell'infrastruttura e per la custodia delle opere.

Per quanto riguarda le categorie pubbliche ed economiche, se da un lato sono già emerse realtà imprenditoriali riunite in rete di impresa e amministrazioni pubbliche abituate a lavorare in stretta sinergia, dall'altro occorre agire per rafforzare l'operatività dei soggetti privati. In particolare si sente la necessità di mettere a fuoco la visione del progetto "Assisi-Roma" la Via dell'Acqua", il cui piano di gestione deve esserne l'espressione operativa. Dal punto di vista turistico occorre pianificare il prodotto turistico Assisi-Roma. Si tratta di un processo tecnico che a partire dalla domanda di mercato riesca a fare sintesi dei diversi servizi in modo da rendere fruibile e garantito il bene nel tempo e nello spazio. Tale prodotto, per la forte componente territoriale e per il coinvolgimento degli attori e delle imprese locali, dovrà avere elevati requisiti qualitativi. Allo stesso tempo la strategia di promozione turistica potrà avere successo solo se sarà coerente con l'organizzazione turistica del territorio, trovando le migliori sinergie con le diverse destinazioni turistiche coinvolte, soprattutto nei centri minori.

La ciclovia Assisi-Roma, in questo senso, dovrà essere un laboratorio per la promozione della mobilità sostenibile nei territori interessati. Quest'opera infatti dovrà attivare un graduale processo di miglioramento degli standard qualitativi dei percorsi ciclabili polifunzionali. Tale processo non si deve fermare tanto nella diffusione della rete quanto nel miglioramento degli standard e deve trovare nel piano di gestione un nuovo slancio affinché sia diffusa nelle comunità locali l'idea di integrare gli spostamenti con mezzi di locomozione complementari all'automobile privata.

L'aumento della rete di percorsi ciclabili di qualità e la diffusione di servizi pubblici e privati di intermodalità (bici e taxi, bici e bus, bici e treno) sono obiettivi da perseguire con convinzione. La ciclovia potrà diventare un'attrattiva turistica solamente quando essa sarà vissuta con consapevolezza dalla popolazione locale.

Dalle esperienze di altri territori, una volta realizzata e riqualificata in tutto il suo tracciato, il

modello di gestione dovrà garantire e mantenere standard di qualità elevati soprattutto in merito a:

- manutenzione pavimentazione
- garantire lo sfalcio dell'erba in maniera costante nel tempo e nello spazio
- garantire un adeguato numero di punti di ristoro
- garantire un'adeguata segnaletica per consentire un migliore orientamento a coloro che usufruiscono della ciclovìa.
- Garantire un rapporto costante tra ente pubblico, operatori privati e portatori di interesse.

Elenco associazioni no-profit che hanno già espresso sostegno alla ciclovìa:

APS ASSISI-ROMA "LA VIA DELL'ACQUA" (con sede a Magliano Sabina)

ASD RUOTE GRASSE FIANO (sede Fiano Romano)

ASD NUOVA CICLISTI FORANO (con sede a Forano)

APS LABORATORIO SABINA con sede a Montebuono)

ASD SABINA MARATHON CLUB (con sede a Nazzano)

ASD ORTE GREENWAY (con sede a Orte)

ASS. CULT. GOTELGO (con sede a Roma)

ASD CICLI MONTANINI.IT (con sede a Corchiano)

ASD CAMPO BASE ALFA (con sede a Poggio Mirteto)

Ass. AICS (con sede a Roma)

ASD A.C.S.D. EMOTION BIKE (con sede a Roma)

2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto del percorso ciclabile Via dell'Acqua si inquadra all'interno di una programmazione generale, prevista e in corso di attuazione, che interessa le aree in questione, tra i quali:

- Il tracciato della ciclabile Via dell'Acqua è coerente con il disegno della **Rete della mobilità ecologica della Regione Umbria**, di cui alla DGR 16 dicembre 2011, n. 1558 "Individuazione ed approvazione dello schema di rete di mobilità ecologica di interesse regionale"; è altresì

coerente con quanto previsto dalla **L.R. 11/2017 della Regione Lazio** "Disposizioni per favorire la mobilità nuova " e utile alla definizione del **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica**.

- Accordo Quadro tra i Comuni di Terni e Narni e il Consorzio di Bonifica Tevere-Nera per disciplinare le attività di collaborazione dei tre Enti finalizzata all'attuazione di azioni congiunte tra quelle annoverabili nella programmazione di attività ricomprese nel piano di azione denominato "Terni - Narni Smart Land - ambiente territorio e mobilità sostenibile" per lo sviluppo di un'area urbana integrata smart tra le due amministrazioni;
- Opere di **sistemazione idraulica del Fiume Nera** per la messa in sicurezza delle aree a rischio di inondazione della Conca ternana a cura del Consorzio di Bonifica Tevere Nera;
- **Contratto di Fiume del Nera**, strumento di programmazione territoriale negoziata, in parte sperimentato (2010 - 2013) su iniziativa della Provincia di Terni, e che potrà avere nuovo avvio e sviluppo in sinergia e coordinamento con la programmazione di interventi, azioni e iniziative connesse alla realizzazione del progetto;
- Opere di **valorizzazione delle aree spondali del Nera e Greenways Gole del Nera** - POR FESR 2007-2013 – ASSE II – Attività b1 - "Promozione di interventi ambientali per la valorizzazione della rete dei Siti natura 2000 – interventi in corso di ultimazione;
- Opere di Completamento della **pista ciclabile lungo il Nera (Narni, Nera Montoro, Oasi di San Liberato)** POR FESR 2007-2013 – ASSE II – Attività b2 "Tutela valorizzazione e promozione del patrimonio ambientale e culturale"- interventi in corso di ultimazione.
- **Contratto di Fiume media valle del Tevere**, da Orte alla Riserva Naturale Regionale Nazzano Tevere-Farfa, atto di impegno partecipato da parte di soggetti pubblici e privati per la condivisione di modalità di lavoro atte a perseguire la riqualificazione ambientale e la rigenerazione socio-economica del sistema fluviale.
<https://contrattodifiumemediavalledeltevere.net/>
- **Schema accordo di Partenariato** ai sensi dell'art.15 della legge n.241/1990 tra le Amministrazioni pubbliche interessate a partecipare all'Avviso regionale per la realizzazione / qualificazione della pista ciclabile lungo il cammino "Assisi-Roma" la Via dell'Acqua". Procedura attivata in seguito dell'avviso della Regione Lazio per la realizzazione di piste ciclabili sul territorio regionale (BUR n.95 del 22/11/2018)

2.1 Caratteristiche generali del progetto. La GreenWay

Il progetto si inquadra all'interno di un programma complesso di valorizzazione territoriale e dei bacini fluviali e viene promosso per attivare un processo economico di sviluppo sostenibile e di riqualificazione di un patrimonio paesistico ambientale di straordinaria ricchezza al fine di consolidare un'offerta territoriale qualificata in termini culturali ed ambientali e stimolare lo sviluppo locale e il suo inserimento nei grandi circuiti turistici regionali e nazionali.

Il progetto è costituito da un'infrastruttura complessa e integrata con la rete della mobilità del territorio e allo stesso tempo percorso tematico per la ricreazione di vario tipo, basato su un percorso attestato in parte sulla sede arginale dei corsi d'acqua, in parte sulla rete della viabilità minore, nelle campagne rurali e lungo le ciclabili urbane e interurbane esistenti.

Un sistema integrato di percorsi per la mobilità non motorizzata in grado di rispondere alla crescente domanda di mobilità non sistematica e sostenibile, anche di tipo turistico ricettivo. Alla base sono poste specifiche e strategiche componenti della struttura territoriale, quali i corsi d'acqua naturali e le infrastrutture di adduzione idrica, che possono divenire corridoi protetti per utilizzazioni alternative per una diversa fruizione del territorio e per una riscoperta di valori paesaggistici ed ambientali sul modello "*green ways*", divenendo anche occasione di rafforzare strutturalmente la qualità ambientale ed ecologica del territorio (*green infrastructures*).

Il progetto dell'itinerario ciclopedonale si riaggancerà agli interventi in corso di realizzazione ed attuati utilizzando i nuovi servizi in prossimità dei sistemi multimodali di scambio (stazioni ferroviarie, parcheggi di attestamento) e si configurerà come **asse direttore** della futura progettualità lungo i corsi d'acqua da svilupparsi attraverso la realizzazione di un'infrastruttura lineare quale quella di una ciclopista.

Il modello impiegato a riferimento progettuale è quello della **Greenway**. *Definito anche nella Legge Regionale 28 dicembre 2017 n. 11 Disposizioni per favorire la mobilità nuova. (Lazio, BUR28 dicembre 2017, n. 104, supplemento n. 3) e nella legge Nazionale n.2 del 11 Gennaio 2018, per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.*

In Europa, con questo termine vengono indicati "percorsi dedicati ad una "circolazione dolce" e non motorizzata, in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali,

agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città che nelle aree rurali" (Associazione Italiana Greenways, 1999). La Dichiarazione di Lille (2000), sottoscritta dalle principali associazioni europee che operano sulla tematica, precisa che le greenways "devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo promiscuo in condizioni di sicurezza da parte di tutte le tipologie di utenti in qualunque condizione fisica. Al riguardo, il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle "greenways". In tale contesto, l'idea di greenway va oltre quella di un semplice pista ciclabile (con cui spesso viene confusa), investendo aspetti più strutturali, come la **valorizzazione e la riqualificazione delle risorse naturali, la promozione di uno sviluppo sostenibile, il recupero dei paesaggi degradati e lo sviluppo armonico delle città**, e rivolgendosi non solo ai ciclisti ma a tutti gli utenti non motorizzati.

Si possono individuare sette caratteristiche principali che contraddistinguono le greenways;

- la **sicurezza**, in quanto sono percorsi fisicamente separati dalla rete stradale ordinaria dedicati esclusivamente a utenti non motorizzati;
- l'**accessibilità**, per tutte le tipologie di utenti con diverse caratteristiche e abilità (bambini, anziani, ecc.);
- la "**circolazione dolce**", legata ad esempio alle pendenze moderate, che consente di fruire "lentamente" i percorsi offrendo un diverso punto di vista sui paesaggi circostanti;
- la **multiutenza**, in quanto le greenways sono generalmente percorsi aperti a tutte le tipologie di utenti (pedoni, ciclisti, escursionisti a cavallo, ecc.), anche se in situazioni particolari alcuni utenti possono essere esclusi;
- il **recupero di infrastrutture e strutture esistenti**, quali sentieri, strade storiche, alzaie, linee ferroviarie dismesse, strade rurali minori, ecc., per la realizzazione dei percorsi e delle strutture di servizio (luoghi di sosta e ristoro, punti informativi, ecc.);
- l'**integrazione con l'ambiente naturale**, che permette alle greenways di offrire un accesso rispettoso alle aree di particolare pregio naturale e svolgere un'importante funzione educativa consentendo una conoscenza e una fruizione sostenibile del territorio.

- **La sperimentazione e innovazione tecnologica**, che permette la fruizione dell'opera con i nuovi strumenti digitali e le attività di animazione contemporanea.

Esistono tre categorie in relazione alla loro funzione:

1. **greenway con funzione ricreativa** in contesti ad alta valenza paesistica che si sviluppano lungo percorsi di vario genere, spesso di lunga distanza, o lungo corridoi naturali come corsi d'acqua e linee stradali e ferroviarie dismesse;

2. **greenway con funzione ecologica** lungo fiumi e crinali, allo scopo di consentire la conservazione della biodiversità, il collegamento delle specie e lo studio naturalistico;

3. **greenway con funzione di conservare l'eredità storica e i valori culturali**, finalizzate ad attrarre i turisti con enormi benefici educativi, visivi, ricreativi ed economici; localizzate generalmente lungo la viabilità stradale, possono anche provvedere ad innalzare la qualità abitativa con spazi verdi nei quartieri residenziali, indurre benefici sul sistema idrico e costituire un'alternativa per la mobilità a scala locale.

Le greenway si caratterizzano, dunque, per due aspetti fondamentali: la configurazione spaziale lineare a cui è sotteso un tipo di fruizione dinamica del verde - inteso come sistema di parchi ed altri luoghi non esclusivamente pubblici - e la multifunzionalità, dalla funzione ecologica alla incentivazione delle attività ricreative, la connessione funzionale di luoghi e attrezzature, la riqualificazione di ambienti degradati, eccetera. Esse rappresentano, quindi, una tipologia innovativa della pianificazione e progettazione paesaggistica in grado di conciliare le istanze di conservazione e protezione delle risorse naturali con quelle di sviluppo e valorizzazione economica del territorio, forzando i confini del semplice recupero ecologico di specifici ambienti per costituire occasione di riqualificazione e di sviluppo sostenibile del territorio.

Per gli aspetti tecnico-legislativi, la progettazione si atterrà al D.M. 30/11/99 n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili". Oltre a queste saranno tenute in considerazione altre tematiche relative alla opportunità, alla sicurezza e alla convenienza di tali interventi. Bisogna infatti tenere presente che si tratta di percorsi realizzati in funzione di un'ampia tipologia di utenza (che va dai ciclo-escursionisti, agli sportivi veri e propri, ai gruppi e alle famiglie) che usa la bicicletta per scopi diversi.

La funzione ecologica delle green ways trova un recente riferimento nel modello delle *green infrastructures*, che secondo la definizione comunitaria (“Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in EU”; Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al CESE e al Comitato delle Regioni; COM (2013) 249 final,) sono *reti di aree naturali e seminaturali pianificate a livello strategico con altri elementi ambientali, progettate e gestite in maniera da fornire un ampio spettro di servizi ecosistemici*. Anche fra gli obiettivi della programmazione dei fondi strutturali europei 2014-2020 sono esplicitamente identificate le infrastrutture verdi come uno dei vettori per il raggiungimento dell’obiettivo che mira a proteggere l’ambiente e promuovere l’efficienza delle risorse; il Fondo di coesione e il Fondo europeo di sviluppo regionale, in particolare, promuovono le infrastrutture verdi come un mezzo per la protezione e il ripristino della biodiversità.

2.2 Obiettivi

- Sviluppare una visione strategica della rete dei percorsi in ambito extraurbano in cui essi svolgono il ruolo di strumenti di valorizzazione del territorio, delle sue risorse e potenziali mezzi per uno sviluppo urbanistico mirato a mezzi alternativi di mobilità per gli spostamenti quotidiani, attività ricreative e turismo che consentano una particolare attenzione al territorio, e alla qualità dell’abitare;
- Stimolare azioni di risanamento del fiume e del suo territorio rivolte alla realizzazione di un più ampio processo di riqualificazione e riutilizzo dei corsi d’acqua come risorsa ambientale, culturale e ricreativa, a partire dalla definizione un sistema di percorrenze ciclabili in ambito fluviale;
- Intercettare, coordinare e integrare misure di finanziamento esistenti e programmate per l’attuazione di interventi sia di diretto interesse per la realizzazione delle opere che complementari (ad esempio salvaguardia idraulica; ecc.);
- Creare una rinnovata immagine dell'intero territorio e dei suoi centri, fondata sulla capacità di rigenerazione ambientale, culturale ed economica di un territorio in difficoltà con un coinvolgimento del basso che veda l’attivazione anche del tessuto economico e sociale (creazione community);

- Costruire un percorso di mobilità dolce in gran parte in sede protetta che costituisca un asse ciclopedonale interregionale che da Assisi attraversa l'Umbria e il Lazio fino ad arrivare a Roma.

2.3 ROI – Return On Investment

Interessante valutare anche se solo in forma sintetica il “Ritorno sull’investimento” il ROI che un progetto del genere può generare e far ricadere sul territorio.

- IL VALORE ECONOMICA DELLA BICICLETTA IN ITALIA
 - 6.206.587.766 euro, è il fatturato generato dall’insieme degli spostamenti a pedali in Italia. Un valore straordinario se si pensa che è conseguenza di un uso ancora assai limitato della bici come veicolo per la mobilità (usa sistematicamente la bici per i propri spostamenti appena il 3,6% della popolazione) e che il settore ciclovaggi - che potrebbero dare un contributo straordinario al settore turistico considerando la grande bellezza espressa dalle nostre città, dai nostri borghi e dal nostro paesaggio - è ancora troppo poco sviluppato. La valutazione **operata dal 1° Rapporto sull’economia della bici in Italia** e sulla ciclabilità nelle città per arrivare a definire il peso economico della bici, ha permesso di fissare tutta una serie di informazioni particolarmente utili a comprendere l’importanza di una mobilità sempre più human powered. Nello stesso tempo questa modalità di valutazione della ciclabilità - completamente innovativa per l’Italia - consente di guardare non solo l’ambito esclusivo dello spostamento o della vacanza in bici, ma un insieme più ampio di esternalità positive e negative connesse agli stili di mobilità. Accanto all’economia direttamente originata dalle bici (la produzione e la vendita di bici e accessori e il mercato del cicloturismo), il report **Legambiente** ha infatti calcolato il risparmio complessivo di carburante, i benefici sanitari, i benefici per la salute dei bambini, la riduzione dell’assenteismo, la riduzione dei costi ambientali delle emissioni gas serra, la riduzione dei costi sociali dei gas serra, il miglioramento della qualità dell’aria, il contenimento dell’impatto del rumore, il contenimento dei costi delle infrastrutture e “dell’artificializzazione del territorio”. Il risultato di 6,2 miliardi di valore economico della bici è, peraltro, senz’altro sottostimato, perché ci sono una serie di elementi positivi (la diminuzione dei tempi di percorrenza legati a una diminuzione della congestione, ad esempio, o la ricchezza generata da uno spazio pubblico di qualità) rispetto ai quali le informazioni statistiche disponibili

non consentono ancora di definire con precisione il valore.

- IL MERCATO DELLA BICI

- La UE-28 nel 2015 ha prodotto 13.149.000 bici. L'Italia si conferma maggior produttore, con una quota di mercato prossima al 18%. Tuttavia non c'è simmetria tra produzione e vendite, dal momento che in rapporto alla popolazione l'Italia ha un numero di unità vendute di gran lunga inferiore a tante nazioni continentali. La vendita delle biciclette nel mercato nazionale unita all'export ha generato nel 2015 un giro d'affari di 488.000.000 €. Il dato è analogo a quello dell'anno precedente e in linea con la media del settore degli ultimi 10 anni. Come testimonia il quadro delle vendite dell'ultimo quinquennio, l'andamento del mercato nazionale è soggetto a evidenti oscillazioni verso l'alto e verso il basso. Le più recenti statistiche di Confartigianato segnalano che nel primo bimestre 2016, la produzione è aumentata del 13,8% rispetto al 2015, un trend più che doppio rispetto al +6,6% registrato nell'Ue.

- CICLOTURISMO

- L'ultima stima complessiva disponibile sul valore del cicloturismo in 28 Paesi europei calcola un fatturato complessivo del settore vicino ai 44 miliardi di euro l'anno, generato da 2.3 miliardi di gite turistiche a pedali. **Per l'Italia il valore del cicloturismo supera di poco i 2 miliardi di euro l'anno** - 2.050.000.000 € - ma considerando che questo valore si basa su una serie di informazioni che in alcuni casi risalgono a più di un decennio fa si può azzardare senz'altro che si tratta di un dato sottostimato. Sempre per quanto riguarda il cicloturismo e sull'enorme potenziale di crescita del settore in Italia si può ancora una volta citare lo studio di Confindustria-ANCMA e The European House Ambrosetti sul valore delle 2 ruote. Lo scenario dell'industria, del mercato e della mobilità: "Uno studio realizzato per la provincia di Trento - si legge nel report - ha stimato in circa **100 milioni di € all'anno gli introiti turistici generati dai suoi 400 km di piste ciclabili** (*valore che si avvicina al costo sostenuto per la realizzazione di tali infrastrutture, che dimostra-no quindi la possibilità di un rientro molto veloce dell'investimento*). Per stimare il valore del cicloturismo in Italia è possibile applicare il dato di Trento, opportunamente ridotto del 25% per prudenza, ai circa **17mila km di piste ciclabili nazionali** tra Grandi Vie e Vie dei Mari. In questo modo si ottiene un valore potenziale del cicloturismo italiano di circa **3,2 miliardi di Euro**.

- **BENEFICI SANITARI**

- La percentuale di italiani adulti che fa un'attività fisica inferiore a quella necessaria a garantire un buon livello di salute è pari a un terzo della popolazione (il 33%). Per i bambini e gli adolescenti, la percentuale è molto più alta e raggiunge il 92% tra i 13enni. Ci sono forti disparità tra i sessi: è sedentario il 28% degli uomini adulti rispetto al 38% delle donne adulte. La sedentarietà è ritenuta responsabile del 14,6% di tutti i decessi che avvengono in Italia ogni anno, pari a circa 88.200 morti premature nel 2012. La sedentarietà in Italia produce un costo sanitario diretto pari a 1,6 miliardi ogni anno (€ 79,92/anno per ogni persona fisicamente inattiva) essendo una delle cause primarie di alcune malattie non trasmissibili come infarto, diabete, tumore di colon e mammella. A questi si aggiungono 7.8 miliardi di euro di costi indiretti (somma del valore della perdita di vita sana e della mortalità prematura) pari a € 389,61/anno per ogni persona fisicamente inattiva. I 1.729.696 italiani che utilizzano sistematicamente la bici nel corso dell'anno (pari al 3,6% della popolazione mobile) evitano dunque, grazie all'attività fisica espletata pedalando per i propri spostamenti, costi sanitari diretti per € 138.237.304 e costi sanitari indiretti € 673.906.859. Il calcolo è fatto tenendo conto che se non usassero la bici, ma l'automobile, apparterrebbero alla popolazione sedentaria. Si stima che la sedentarietà provochi anche conseguenze sulla salute mentale degli individui, favorendo in particolar modo ansia, disturbi dell'umore, depressione. Queste affezioni legate all'inattività fisica provocano la perdita di circa 102 mila anni di vita in base all'indicatore DALY dell'Oms che misura la gravità di una patologia, espressa come il numero di anni persi a causa della malattia, per disabilità o per morte prematura. Il costo per il nostro Paese di ansia e depressione come conseguenza della sedentarietà è pari a 2,8 miliardi di euro/anno, ossia 139,86 € pro capite. Anche in questo caso l'uso della bicicletta produce un risparmio sanitario pari a € 241.915.283 l'anno. Il costo della sedentarietà risulta attualmente di 80,4 miliardi di euro all'anno in Europa. Tale spesa equivale al 6,2% di tutti i costi europei relativi alla spesa sanitaria ed risulta di 5 miliardi di euro più alta di quella relativa alla spesa mondiale annua di tutti i farmaci antineoplastici. Corrisponde infine a metà del prodotto interno lordo di Irlanda o Portogallo. Tale costo è destinato ad aumentare fino a raggiungere nel 2030 il valore di 125 miliardi di euro. Tali costi potrebbero venire evitati se tutti i cittadini europei raggiungessero una media di 20 minuti al giorno di una semplice ed economica attività come il cammino o la corsa. Anche un intervento

che riuscisse a rendere attivo solo il 20% della popolazione europea porterebbe una riduzione di 16,1 miliardi dei costi.

- RIASSUMENDO

- Sono **sei** gli assi principali su cui ragionare:
 - Fatturato relativo al cicloturismo; Viaggi, pernottamenti, food&beverage
 - Fatturato legato al mercato; Vendita, noleggio, riparazioni, ricambi accessori
 - Benefici sanitari legati all'attività fisica
 - Benefici sociali e sanitari per i bambini
 - Riduzione dei costi sociali e ambientali derivanti dai gas serra
 - Risparmio di carburante
- Ci sono regioni italiane che già possono contare sulla bici come volano di economia di qualità: il PIB (prodotto interno Bici) di Emilia Romagna e Veneto supera gli 880 milioni di euro l'anno. In **Trentino Alto Adige è invece di oltre 200 milioni di euro l'anno**. Queste tre regioni riescono a realizzare insieme circa un quarto dell'intero PIB del Paese.
- La provincia di Trento – sicuramente evoluta e organizzata con i servizi - ha stimato in circa **100 milioni di € all'anno** gli introiti turistici generati dai suoi 400 km di piste ciclabili. La ricaduta è quindi di circa **250.000 euro al km/anno**.

Il nostro tracciato interregionale – con le eccellenze presenti tra Assisi e Roma – potrebbe **generare 60 milioni di € all'anno** secondo la stima della provincia di Trento.

Consideriamo anche che la durata del viaggio in bici per completare il percorso della **Via dell'Acqua** è di 5/6 giorni, valutando una spesa media di 350 euro a cicloturista e moltiplicandola per 50.000 viaggiatori annui, si ottengono **17,5 milioni di euro**.

Queste solo alcune simulazioni e suggestioni legate all'infrastruttura in progetto, senza considerare le ristrutturazioni e le riqualificazioni di edifici abbandonati o riconvertibili per l'accoglienza o la somministrazione di servizi da destinare al bike.

2.4 Articolazione del tracciato

L'intervento tiene in considerazione tematiche relative alla opportunità, alla sicurezza e alla convenienza di interventi finalizzati ad un uso da parte di un'ampia tipologia di utenza (che va dai ciclo-escursionisti, agli sportivi veri e propri, ai gruppi e alle famiglie) che usa la bicicletta per scopi diversi, con particolare attenzione posta agli aspetti legati alla sicurezza del tracciato che significa dotare la pista di:

- eventuali parapetti laddove siano presenti dislivelli, attraversamenti in quota, golene;
- un tipo di fondo che permetta un buon drenaggio ed un livellamento efficace, oltre che l'accessibilità ad una utenza ampliata;
- illuminazione di alcuni tratti particolarmente frequentati in prossimità dei centri urbani.

E' poi necessario che la percorrenza di una pista ciclabile sia anche "facile" ed interessante. Quindi va posta attenzione nella fase progettuale a far si che la GreenWay si presenti:

- riconoscibile e continua, evitando salti di quota repentini e cercando di realizzare fondi, finiture, arredi ed accessori omogenei;
- chiara ed univoca, con segnalazioni adeguate delle direzioni, dei percorsi di avvicinamento, dei punti di sosta, delle attrezzature e dei servizi presenti sulla pista o facilmente raggiungibili.

L'interesse nel percorrerla, può essere anche stimolato progettando il tracciato in stretta relazione con il contesto territoriale che attraversa, segnalando i punti di interesse ambientale e culturale presenti nelle vicinanze e agevolando l'integrazione della bicicletta con gli altri mezzi di mobilità.

Il percorso ciclabile si sviluppa per la gran parte su tracciati sterrati esistenti, strade interpoderali e su opere arginali per il miglioramento della sicurezza idraulica in modo tale da avere diversi vantaggi:

- avere a disposizione un patrimonio di proprietà già di uso pubblico o comunque destinato a tale fine, dunque con economie di costi;
- combattere il degrado ambientale delle aree e delle infrastrutture abbandonate;
- facilitare la ricerca di corridoi 'ecologici' per la mobilità sostenibile (ciclopedonale) in sedi protette, sicure e separate il più possibile dalla viabilità veicolare;
- consentire il tracciamento di lunghi percorsi particolarmente indicati per la ricreazione, il turismo, in genere la mobilità delle persone.

I criteri progettuali assunti fanno riferimento al *Decreto 30 Novembre 1999 n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"* oltre che alla vigente normativa relativa alla progettazione di infrastrutture stradali, in particolare il *Decreto 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"* e alle indicazioni tecniche desunte dalla manualistica di settore (FIAB) e di esperienze analoghe in Italia e all'estero.

Il tracciato rispetta l'orografia del territorio contenendo il più possibile i movimenti di terra e attuando interventi rispettosi delle alberature di alto fusto esistenti seguendo il più possibile l'andamento delle curve di livello; il terreno sarà sagomato e contenuto, ove necessario, dando precedenza ad interventi di ingegneria naturalistica.

Il progetto si attiene alle indicazioni di buona norma ed evita la previsione della ciclovia in aree inondabili con tempo di ritorno minore di 30 anni e battente idraulico con valore h maggiore di 30 cm, ove le opere idrauliche sono state realizzate. Parte del tracciato rurale esistente sarà vissuto a quota campagna, in taluni casi sarà prevista una accurata segnalazione lungo i tratti a rischio. Ad ogni buon conto, tale fase progettuale sarà sviluppata in accordo con i tecnici degli Enti competenti per le varie autorizzazioni.

L'intervento nella sua globalità si caratterizza per alcune scelte comuni a tutto il tracciato, così sinteticamente descritte:

- realizzazione di manto di usura in pavimentazione ecologica, per la salvaguardia dei valori ambientali esistenti, eseguita mediante impregnazione di emulsioni modificate saturate con graniglie locali triplo strato su fondazione in massiciata, in tutti quei casi in cui il tracciato insiste su strade esistenti o piste arginali sufficientemente compatte;
- realizzazione del corpo stradale, completo di fondazione, cassonetto, previa movimentazione di materie per formazione di rilevati, configurazione di scarpate, scavi, rinterri, rinfianchi e successiva finitura in quei tratti in cui la pista si intesta sui tracciati interpoderali formati dall'uso continuativo dei mezzi agricoli costituente la rete dei tratturi lungo fiume;
- opere di sistemazione dei fossi di guardia ove esistenti, pulitura dei chiavicotti e attraversamenti intasati, sfalcio della vegetazione infestante;
- opere di regimazione idraulica superficiale (fossi di guardia, canalette, attraversamenti) e di protezione (opere d'arte, guard-rail, parapetti, muretti etc.)
- realizzazione di opere d'arte e opere idrauliche in corrispondenza dell'attraversamento di fossi di guardia e canali;

- superamento dei dislivelli di accesso alle banche arginali con rampe in terre armate e delimitazioni al piede con opere di ingegneria naturalistica;
- interventi di finitura ed arredo rispettosi dell'accessibilità ambientale per tutti;
- predisposizione di aree di attestamento attrezzate con panchine per la sosta, segnaletica informativa, fontanelle, portabici, cestoni gettacarte etc., da completare con successivi stralci mediante installazioni tecnologiche per la ricarica energetica di dispositivi mobili e bici elettriche;
- predisposizione impiantistica per la futura implementazione di un sistema di pubblica illuminazione mediante la posa in opera di corrugati e pozzetti nei punti in cui è maggiormente necessaria l'illuminazione, in prossimità dei centri urbani.

L'intervento è caratterizzato da diversi tratti per caratteristiche orografiche, morfologiche e di scelte tecniche abbastanza omogenei, che potrebbero costituire anche degli stralci funzionali:

2.5 Descrizione T1 – dall'Oasi di San Liberato a Orte

Tratto NORD di collegamento Umbro / Laziale

OASI DI SAN LIBERATO – ORTE

Percorso di 9.200 ml

Fondo in prevalenza asfaltato (circa 75%) con ricuciture in sterrato negli innesti verso l'Oasi di San Liberato nel Comune di Narni e di Orte.

Comuni interessati dagli interventi: Orte

Interventi proposti:

- Int1; Nuovo Tracciato latitante la Via Amerina (700 ml)
- **Int2; Sistemazione fondo** in ingresso ad Orte Parallelo Via del Ponte (360 ml)

Il tratto di collegamento Umbro/Laziale è un tratto importante per la connessione tra le due regioni che permetterebbe la fruizione in sicurezza di un tracciato di 9.200 ml di cui circa il 75% su strade secondarie con fondo in asfalto e cemento a bassissima frequenza e per circa il 25% su strade bianche. Il tratto in oggetto non presenta particolari criticità, prevede la connessione tra l'Oasi di San Liberato (area SIC) lungo la Via dell'Acqua tratto Umbro e Orte Scalo fino a raggiungere l'importante nodo di scambio intermodale dell'omonima stazione ferroviaria. Il percorso attraversa il

distretto commerciale in prossimità del casello autostradale di Orte sulla Autostrada A1 - altro punto interessante per i servizi offerti e per l'interazione con i grandi flussi - e il distretto urbano antropizzato lungo la via Amerina in prossimità del ponte sul fiume Tevere. L'idea progettuale di questo segmento avvicinerà di fatto l'Umbria al Lazio attraverso una mobilità dolce in sicurezza, connettendo in modo più serrato Narni e le Gole del Nera con San Liberato e Orte. Da segnalare come valore aggiunto per l'intero progetto **l'intersezione con la rete sentieristica Orte – Capranica – Civitavecchia.**

L'intervento T1-1 proposto, oltre alla **sistemazione del fondo stradale** nei punti ammalorati - zona Caldare - ha in progetto la creazione di un **nuovo tracciato** con fondo stabilizzato lungo la Via Amerina della *lunghezza di circa 700 ml ed una larghezza di 2,5 ml*. L'intervento prevede la formazione di un tracciato in misto calcareo a ridosso della viabilità esistente. Al fine di non invadere i fondi privati si procederà con un contenimento della scarpata esistente attraverso la collocazione in opera di gabbionate in metallo, creazione pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

L'intervento T1-2 proposto, prevede la creazione del tracciato, in ingresso ad Orte Scalo, localizzato dalla rampa esistente - lato sinistro della SP59 direzione sud - e le scuole in Via dei Gladiatori. *Lunghezza 360 ml e larghezza 2,5 ml* - mediante il taglio di vegetazione esistente (alberi di medio fusto) e la predisposizione del cassonetto in materiale calcareo. Va segnalato che l'ingresso alla rampa è bloccato da cancello di proprietà che dovrà essere modificato con accesso libero per pedoni e bici. Il breve tratto di connessione alla ciclabile urbana in progetto è su fondo in terra su piano inclinato che scende su terrazzamenti esistenti fino a quota campagna. In questo tratto è prevista la predisposizione per un **impianto di pubblica illuminazione.**

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 1.100 ml, calcolata quindi su 2.400 mq di superficie.

2.6 Descrizione T2 – da Orte Scalo alla Riserva Naturale Regionale Tevere-Farfa

Tratto NORD in Dx Idrografica

ORTE SCALO – RISERVA NATURALE TEVERE FARFA

Percorso di 60.000 m!

Fondo in prevalenza sterrato (circa 95%) con piccole ricuciture in asfalto.

Comuni interessati dagli interventi: Orte, Gallese, Civita Castellana, Ponzano Romano, Sant’Oreste, Filacciano, Torrita Tiberina, Nazzano.

Interventi proposti:

- **Int1; Nuovo tracciato** di collegamento Orte Scalo – Orte Fs. (4.000 ml)
- **Int2; Ponte per superamento torrente** - zona distretto sportivo Orte Scalo (10ml)
- Int3; Nuovo tracciato parallelo SP150 nei pressi “Nuova TuttAuto” (1.000 ml)
- **Int4; Nuovo tracciato** parallelo SP150 lato Tevere – Gallese FFSS (1.600 ml)
- **Int5; Ponte superamento torrente** - zona centrale el. P.Felice (10ml) + (150 ml)
- Int6; Sistemazione fondo percorso sterrato latistante fiume Treja (2.500 ml)
- **Int7; Nuovo tracciato** sterrato a nord delle Farine Laziali (1100 ml)

Il lungo tratto di collegamento da Orte alla Riserva Naturale Tevere-Farfa si estende in destra idrografica al corso del Tevere, per circa il 95% su fondo sterrato e solo per un 5% su asfalto. Attraverso gli interventi proposti sarà possibile raggiungere l’importante Riserva Naturale di Nazzano in sicurezza procedendo per circa il 99% su tratti dedicati o a bassissima frequenza.

L’intervento T2-1 proposto, prevede la realizzazione di una **ciclabile urbana** a quota campagna di circa *4.000 ml con larghezza 2,5 ml* con fondo stabilizzato e finitura in asfalto ecologico, preferito per l’elasticità del materiale e il contesto rurale che attraversiamo. Previsto quindi un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Previste lungo l’asse anche opere di consolidamento del fondo vista la vicinanza all’area golenale del fiume Tevere.

Nel tratto sono considerati anche 6 **tombinamenti** con opere di regimazione delle acque e un **attraversamento strutturale** del canale con spalle in c.a. già realizzate nei pressi del casello ferroviario al bordo dei binari ferroviari latistante la SP150.

In questo tratto è prevista la predisposizione per un *impianto di pubblica illuminazione*. Da segnalare l’apertura e la rimozione di diversi cancelli (circa 5) presenti lungo l’asse ipotizzato fino a raggiungere il cavalcavia di Via Molignano.

L'intervento T2-2 proposto, prevede la realizzazione di **n° 1 ponte in legno lamellare** per attraversamento canale acque meteoriche nei pressi dell'Hard Discount di Orte Scalo a 150 ml dal viadotto SS675 di collegamento stradale Orte-Viterbo. Il Ponte previsto è di circa *10 ml di lunghezza e 2 ml di larghezza*. Ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo. L'opera metterà in connessione attraverso la ciclabile anche questo distretto commerciale includendolo tra l'area antropizzata delle scuole e la stazione ferroviaria.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 4.000 ml, calcolata quindi su 10.000 mq di superficie.

L'intervento T2-3 proposto, prevede - oltre la **sistemazione del fondo stradale** nei punti ammalorati di connessione tra il parcheggio di attestamento alle spalle della stazione FFSS di Orte e il sottopasso ferroviario che si ricollega con la SP150 - la realizzazione (su area privata) di un **nuovo tracciato** mediante il taglio di vegetazione esistente (alberi di medio fusto) e la predisposizione del cassonetto in materiale calcareo e finitura in asfalto ecologico da creare nella fascia latitante i binari ferroviari della linea Orte-Roma lato sinistro direzione sud fino al superamento dell'area privata "Nuova TuttAuto". Il tracciato in progetto è *lungo 1.000 ml e largo 2,5 ml*. La realizzazione prevede un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

Trattandosi di un tracciato inserito tra la ferrovia e due proprietà private si prevede una delimitazione tra il nuovo percorso ciclabile e la proprietà privata mediante la formazione di una recinzione con **rete metallica** e paletti in ferro su sottostante cordolo in conglomerato cementizio armato. In questo tratto è prevista la predisposizione per un *impianto di pubblica illuminazione*.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 1.000 ml, calcolata quindi su 2.500 mq di superficie.

L'intervento T2-4 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** mediante la predisposizione del cassonetto in materiale calcareo a quota campagna da creare lungo la fascia di rispetto al piede dell'infrastruttura dell'alta velocità ferroviaria Roma-Firenze lato fiume, fino ad intersecare la strada esistente proveniente da Via Rustica alle spalle della Stazione Ferroviaria di Gallese in Teverina. Il tracciato in progetto è *lungo 1.500 ml e largo 2 ml*. La realizzazione prevede un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. L'innesto in sicurezza del tracciato con Via Rustica permette di connettere l'abitato di Gallese e la sua stazione ferroviaria al percorso. Il superamento del canale si attua attraverso il ponte esistente sulla SP150 e si torna poi a proseguire il percorso tramite Via Camillara, strada secondaria a bassissima frequenza.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 1.000 ml, calcolata quindi su 2.000 mq di superficie.

L'intervento T2-5 proposto, prevede la realizzazione di **n° 1 ponte in legno lamellare** per attraversamento canale acque meteoriche nei pressi della Centrale Elettrica Ponte Felice tra Gallese e Civita Castellana Scalo. Il Ponte previsto evita di tornare sulla viabilità ordinaria e collegherebbe le strade bianche già esistenti lungo le campagne rurali in prossimità del fiume Tevere fino ad immettersi su Via della Stazione a 750 ml dallo scalo ferroviario di Civita Castellana. L'intervento prevede la posa del ponte di circa **10 ml di lunghezza e 2 ml di larghezza** e la **realizzazione di un nuovo tratto** di percorso su terreno di **150 ml di lunghezza e 2 ml di larghezza**. Per il ponte ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo.

Per la realizzazione del **nuovo tratto**, consideriamo un fondo stabilizzato a quota campagna da creare a partire dal nuovo ponte e proseguendo lungo la fascia di rispetto al piede dell'infrastruttura dell'alta velocità ferroviaria Roma-Firenze lato fiume, fino ad intersecare la strada bianca esistente.

La realizzazione prevede un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 150 ml, calcolata quindi su 300 mq di superficie.

L'intervento T2-6 proposto, prevede la **sistemazione del fondo sterrato** quota campagna lungo il margine delle aree coltivate prospicienti il fiume Treja in destra idrografica. La realizzazione prevede un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto in oggetto è lungo 2.500 ml e largo 2 ml.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 2.500 ml, calcolata quindi su 5.000 mq di superficie.

L'intervento T2-7 proposto, prevede la creazione di un **nuovo tracciato** sterrato a quota campagna lungo il margine delle aree coltivate prospicienti il fiume Tevere a nord delle Farine Laziali nei pressi del casello autostradale di Ponzano Romano. Il tratto collega strade bianche già esistenti ed evita il transito lungo la SP30B fino ad immettersi su strada secondaria a bassissima frequenza – nei pressi del distributore IP” in direzione del “fiasco del Tevere” nota connotazione iconografica creata dalle anse ravvicinate del Fiume. La realizzazione prevede un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto in oggetto è lungo 1.100 ml e largo 2 ml.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 1.100 ml, calcolata quindi su 2.200 mq di superficie.

2.7 Descrizione T3 – da Otriculum a Civita Castellana Scalo (Borghetto)

Tratto NORD in Sx Idrografica

OCRICULUM – CIVITA CASTELLANA SCALO (BORGHETTO)

Percorso di 14.000 ml

Fondo in prevalenza sterrato (circa 90%) con ricuciture in asfalto

Comuni interessati dagli interventi: Magliano Sabina e Civita Castellana

Interventi proposti:

- Int1; Ponte per superamento torrente AIA confine umbro/laziale (10ml)
- Int2; Nuovo Tracciato – zona casello A1 Magliano S. (1.100 ml)
- Int3; Nuovo Tracciato – strada vicinale Piani Marasconi (1.702)
- Int4; Nuovo Tracciato – zona “laghetti” innesto SS3 (2.100 ml)

L'intervento T3-1 proposto, prevede la realizzazione di **n° 1 ponte in legno lamellare** per attraversamento torrente AIA al confine tra Magliano e Otricoli in località Campitelli. **Sistemazione tracciato** di collegamento tra il nuovo ponte sul torrente AIA e la strada secondaria nella medesima località: *lunghezza circa 400 ml e larghezza 2 ml*. Il percorso prosegue su strada secondaria adiacente al parcheggio “Sabina Est” dell'autostrada A1. Il ponte previsto sul torrente AIA è di circa *10 ml di lunghezza e 2 ml di larghezza*. Ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo. Da segnalare la presenza di cavi elettrici aerei danneggiati da ripristinare lungo il nuovo tratto in progetto.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 550 ml, calcolata quindi su 1.1000 mq di superficie.

L'intervento T3-2 proposto, prevede la creazione di un **nuovo tracciato** su fondo sterrato a quota campagna compreso tra il Fiume Tevere e l'autostrada A1 nei pressi del casello autostradale di Magliano Sabina. Il nuovo tratto elimina il passaggio su strada ordinaria “Flaminia”. Per la realizzazione è previsto un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto in oggetto è *lungo 1.100 ml largo 2,5 ml*.

Il tratto prevede opere necessarie alla sistemazione dell'attraversamento esistente nei pressi del torrente AIA (analogo nome dell'altro torrente sopra citato) a confine tra Magliano e Calvi dell'Umbria (in località Rocchette) mediante un consolidamento della soletta esistente integrata alle tubazioni già presenti in opera. Prevista anche la rimozione di elementi di vegetazione ripariale nei pressi dell'area arginale del Fiume. Nel tratto in prossimità della sponda del fiume Tevere si prevede uno sbancamento a sezione obbligata per l'alloggiamento della nuova ciclovìa in trincea e riprofilatura delle scarpate secondo l'angolo di naturale declivio del terreno.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 1.100 ml, calcolata quindi su 2.750 mq di superficie.

L'intervento T3-3 proposto, prevede la creazione di un **nuovo fondo** su strada vicinale comunale esistente, fondo sterrato piano campagna compreso tra i terreni disposti nei pressi del sottopasso autostradale - casello Magliano Sabina in A1 - e località "Frangellini" area commerciale adiacente alla SS3 direzione Civita Castellana. Il nuovo tratto – Piani Marasconi - elimina il passaggio su strada ordinaria "Flaminia" e transita su strade vicinali comunali. Per la realizzazione è previsto un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto in oggetto è *lungo 1.702 ml largo 2,5 ml*.

L'intervento T3-4 proposto, prevede la creazione di un **nuovo tracciato** su fondo sterrato a quota campagna che permette l'esplorazione dei "laghetti" posti di fronte alla Centrale Elettrica Ponte Felice. Il tracciato si sviluppa costeggiando l'argine sinistro del fiume Tevere fino alla connessione con il viadotto SS3 nei pressi di Borghetto. Per la realizzazione è previsto un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto in oggetto è *lungo 2.100 ml e largo 2,5 ml*. Prevista anche la rimozione di elementi di vegetazione ripariale.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 2.100 ml, calcolata quindi su 5.250 mq di superficie.

2.8 Descrizione T4 – da Civita Castellana Scalo (Borghetto) a Poggio Mirteto Scalo

Tratto NORD in Sx Idrografica

CIVITA CASTELLANA - MAGLIANO (BORGHETTO) – POGGIO MIRTETO SCALO

Percorso di 29.000 ml

Fondo in prevalenza sterrato (circa 90%) e strade secondarie in asfalto

Comuni interessati dagli interventi: Magliano Sabina, Collevecchio, Stimigliano, Forano, Poggio Mirteto.

Interventi proposti:

- **Int1; Sistemazione fondo** connessione Foglia/Stazione A1 Flaminia EST (1.600 ml)
- Int2; Barriere protettive su ponte Via del Sacramento - Zona Collevecchio (15 ml)
- **Int3; Nuovo tracciato** Stimigliano/Gavignano (1300 ml+1500 ml) + ponte (10 ml)
- Int4; Nuovo tracciato area rurale nei pressi di Poggio Mirteto (500 ml)
- Int5; Demolizione marciapiede Ponte sul Tevere (160 ml)
- Int6; Nuovo tracciato latitante SP15A per messa in sicurezza (220 ml)
- Int7; Nuovo tracciato di connessione Stimigliano – Ponzano Romano (850 ml)

L'intervento T4-1 proposto, prevede la **sistemazione del fondo sterrato** su sentiero esistente. Rimozione di elementi di vegetazione ripariale nei pressi dell'area arginale del Fiume Tevere e sotto il viadotto autostradale. Il tratto è previsto attestarsi tra l'argine sinistro del Fiume Tevere e l'autostrada A1, per poi connettersi alla strada secondaria nei pressi della stazione di servizio autostradale Flaminia EST. Il tratto in oggetto è **lungo 1.600 ml e largo 2,5 ml**. Per la realizzazione è previsto un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 1.600 ml, calcolata quindi su 4.000 mq di superficie.

L'intervento T4-2 proposto, prevede la messa in sicurezza - attraverso l'installazione di barriere di protezione – del passaggio carrabile sul ponte già esistente in Via del Sacramento nei pressi di Poggio Sommavilla. Installazione barriere in metallo (diametro 70mm) a delimitazione e protezione del percorso, lunghezza 10 ml ambo i lati.

L'intervento T4-3 proposto, prevede la creazione di un **nuovo tracciato** su fondo sterrato a quota campagna che permetterà il collegamento in sicurezza tra la stazione di Stimigliano e quella di Gavignano. Il tracciato si sviluppa costeggiando la ferrovia Orte-Roma lato fiume. Per la realizzazione è previsto un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto in oggetto è *diviso in due parti – per la connessione con strade bianche rurali - la prima di lunghezza 1.300 ml e la seconda di lunghezza 1.500 ml, entrambe larghe 2,5 ml.*

Prevista anche la realizzazione di **n° 1 ponte in legno** lamellare per attraversamento canale acque meteoriche nei pressi di "Colli" a 120 ml dall'ansa del fiume Tevere. L'opera prevista è di circa *10 ml di lunghezza e 2 ml di larghezza*. Ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo. Previsto anche un **tombinamento** per superamento acque meteoriche a 400 ml dalla stazione di Gavignano.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 2.800 ml, calcolata quindi su 7.000 mq di superficie.

L'intervento T4-4 proposto, prevede la creazione di un **nuovo tracciato** su fondo sterrato al piano di campagna tra Gavignano Sabino e Poggio Mirteto. Il nuovo tracciato parte al di sotto del ponte ferroviario della linea Orte-Roma e si sviluppa lungo l'argine di un torrente di acque meteoriche fino a connettersi con le strade bianche interpoderali esistenti e raggiungere il distretto di "Capaqua" ad un

chilometro dalla stazione di Poggio Mirteto. Per la realizzazione è previsto un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, Il tratto in oggetto è *lungo 500 ml e largo 2,5 ml*.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 500 ml, calcolata quindi su 1.250 mq di superficie.

L'intervento T4-5 proposto, prevede la **demolizione del marciapiede** sul ponte di attraversamento fluviale nei pressi della stazione di Poggio Mirteto che consente il collegamento con la riva in sponda destra del corso d'acqua. Il lavoro – da effettuarsi sul lato nord - permetterebbe di guadagnare superficie in sicurezza a piano strada senza invadere la carreggiata carrabile. Il ponte è comunque dotato di un ulteriore marciapiede – lato sud – che resterebbe integro. Il tratto dell'intervento è *lungo 160 ml e largo 1 ml*. Smaltimento in discarica del materiale residuale.

L'intervento T4-6 proposto, prevede la creazione di un **nuovo tracciato** su fondo in terra che permetterà il collegamento in sicurezza tra il ponte sul fiume Tevere – nei pressi della stazione di Poggio Mirteto - e la connessione con il tracciato in destra idrografica che collega Ponzano Romano con la Riserva Naturale Regionale Tevere-Farfa. Il tracciato si sviluppa costeggiando il lato nord della SP15A di viabilità pubblica. lungo l'asse dell'intervento sono previste opere di consolidamento del fondo visto il dislivello di scarpata esistente nei primi 60 ml della rampa di connessione al ponte. Per la realizzazione è prevista la pulizia della vegetazione bassa, e la creazione di un pacchetto di sottofondo con scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto ha una **lunghezza di 220 ml e una larghezza di 1,5 ml**.

L'intervento T4-7 proposto, prevede la creazione di un **nuovo tracciato**, su fondo sterrato al piano di campagna e la realizzazione di due rampe di connessione con il ponte stradale di collegamento tra il casello autostradale di Ponzano Romano sulla A1 e il distretto urbano di Stimigliano Scalo. Il tracciato si sviluppa su strade bianche al piede del viadotto – lato nord - fino alla connessione con il viadotto grazie alle **due**

rampe realizzate in rilevato strutturale per raccordo del dislivello esistente mediante fornitura e posa in opera di materiale proveniente da cave di prestito, gabbioni in rete metallica per contenimento delle scarpate laterali in pezzame di tufo, finitura in misto calcareo. Lunghezza 30 ml e larghezza 2,5 ml. Le rampe necessitano di barriere protettive e della segnaletica verticale per lo sbarco sul ponte in viabilità ordinaria. Quota di sbarco +3 m. Per la realizzazione del tratto a quota campagna è previsto un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto in oggetto è ***complessivamente lungo 850 ml di cui 250 ml si sviluppano sul ponte del viadotto. Larghezza dei tracciati a quota campagna è di 2 ml.***

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 850 ml, calcolata quindi su 1.700 mq di superficie.

2.9 Descrizione T5 – da Poggio Mirteto Scalo alla Traversa del Grillo

Tratto SUD in Sx Idrografica

POGGIO MIRTETO SCALO - TRAVERSA DEL GRILLO

Percorso di 28.000 ml

Fondo in prevalenza sterrato (circa 90%) e ricuciture urbane in asfalto

Comuni interessati dagli interventi: Poggio Mirteto, Torrita Tiberina, Montopoli di Sabina, Fara in Sabina, Montelibretti, Monterotondo.

Interventi proposti:

- Int1; Riqualficazione tratto Casale Montorso-Approdo fluviale Poggio M. (1.500 ml)
- **Int2; Ponte per superamento torrente** Farfa (10ml)
- Int3; Sistemazione sottopasso FFSS – zona Amazon
- Int4; Pulizia vegetazione su innesto Via Garibaldi – zona Fara Sabina Fs (350 ml)
- Int5; Nuovo tracciato urbano in sicurezza fronte stazione Fara in Sabina (300 ml)
- **Int6; Nuovo tracciato** latistante SP9A3 lato Dx direzione sud (1.000 ml)
- **Int7; Nuovo tracciato** latistante Salaria lato Dx direzione sud (1.700 ml)
- **Int8; Ponte per superamento torrente** – fine zona militare (15ml)
- Int9; Sistemazione sottopasso FFSS – Salaria (casa cantoniera)
- **Int10; Ponte per superamento torrente** - casa cantoniera (10ml)
- **Int11; Nuovo tracciato** latistante Salaria lato Sx dir. sud casa cantoniera (300 ml)
- **Int12; Nuovo tracciato** latistante Salaria lato Dx dir. sud Trattoria Grillo (2.500 ml)
- **Int13; Ponte per superamento torrente** – zona Trattoria del Grillo (10ml)
- **Int14; Nuovo tracciato** su area golenale bordo fiume (250 ml)
- **Int15; Rampa di accesso** al ponte del Grillo (40 ml)
- **Int16; Nuovo tracciato** di connessione con Str. Fioretta (360 ml)

L'intervento T5-1 proposto, Prevede la riqualificazione del tracciato nelle immediate vicinanze del fiume Tevere alle spalle della stazione ferroviaria di Poggio Mirteto. Il tratto in progetto ha inizio dalla strada bianca nei pressi dell'ansa del Fiume in prossimità di Via Dogana – zona Capacqua – Casale Montorso e termina poco dopo l'approdo fluviale riconnettendosi con la viabilità ordinaria in Strada Provinciale 15°. Il tratto è *lungo 1.500 ml e largo 2,5 ml*. La realizzazione prevede un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

L'intervento T5-2 proposto, Prevede la realizzazione di **n° 1 ponte in legno lamellare** per attraversamento Fiume Farfa nei pressi della Riserva Naturale Regionale Tevere-Farfa. L'opera prevista è di circa *10 ml di lunghezza e 2 ml di larghezza* e si posiziona a circa 100 ml dalla ferrovia Roma-Orte. Ipotizziamo un impatto minimale con rivestimento di elementi naturali. Due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scagioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo.

L'intervento T5-3 proposto, prevede il ripristino del sottopasso ferroviario della linea Orte-Roma, posto a 750 ml dalla nuova sede di Amazon, mediante nuova profilatura delle scarpate e posizionamento di apposita segnaletica verticale.

L'intervento T5-4 proposto, prevede **la pulizia degli elementi di bassa vegetazione** spontanea posti lungo la banchina stradale lato ferrovia, nella strada secondaria di innesto in Via Garibaldi nei pressi della stazione ferroviaria di Fara in Sabina. L'intervento si articola con la posa della segnaletica orizzontale e l'installazione di barriere in metallo (diametro 70mm) a delimitazione e protezione del percorso ciclopedonale. L'intervento ha **una lunghezza di 350 ml e una larghezza di 2 ml**.

L'intervento T5-5 proposto, prevede la rimozione di circa 20 stalli selvaggi posti lungo la carreggiata lato ovest (lato area di parcheggio) per creare la prima parte del tratto urbano in sicurezza che collegherà Passo Corese a Monterotondo attraverso l'uso

della mobilità dolce. L'intervento si articola con la **posa del nuovo asfalto colorato** dotato di apposita segnaletica orizzontale e verticale e l'installazione di barriere in metallo (diametro 70mm) a delimitazione e protezione del percorso ciclopedonale. Ovviamente la posa sarà intervallata con punti di vuoto per permettere la movimentazione delle auto e dei mezzi di soccorso verso i negozi e gli abitati di Via Garibaldi. L'asse dell'intervento ha una *lunghezza di 300 ml e una larghezza di 2,5 ml*. I parcheggi lato opposto della strada resteranno invariati.

L'intervento T5-6 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** latistante la viabilità pubblica SP9A3 lato DX direzione Monterotondo, con attività di pulizia della bassa vegetazione e la rimozione di alcune piante arbustive, creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, *lunghezza 1.000 ml e larghezza di ml. 2,5* e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto ha inizio sotto il viadotto SS4 Diramazione Salaria e termina con l'affluenza della SP9A3 nella Salaria.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 1.000 ml, calcolata quindi su 2.500 mq di superficie.

L'intervento T5-7 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** latistante la viabilità pubblica SS4 – Via Salaria - lato DX direzione Monterotondo, inserito oltre la linea degli alberi tra la statale e l'area militare adiacente. L'intervento prevede attività di pulizia della bassa vegetazione e di alcune piante arbustive, la creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, *lunghezza 1.700 ml e larghezza di ml. 2,5* e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto ha inizio dall'incrocio di immissione della SP9A3 e prosegue per 1.700. Nel tratto sono previsti tombinamenti per permettere il corretto flusso delle acque meteoriche e l'ottimale allineamento del fondo sterrato, con posa in opera di tubi in cemento con rinfiacco in calcestruzzo.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 1.700 ml, calcolata quindi su 4.250 mq di superficie.

L'intervento T5-8 proposto, prevede la realizzazione di **n° 1 ponte in legno lamellare** per attraversamento canale acque meteoriche latistante la viabilità ordinaria SS3 Via Salaria, posto alla fine dell'area militare sopracitata. L'opera prevista è di circa *10 ml di lunghezza e 2,5 ml di larghezza*. Ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo.

L'intervento T5-9 proposto, prevede **il ripristino del sottopasso ferroviario** della linea Orte-Roma - utilizzato per il passaggio delle acque meteoriche nei pressi del casello ferroviario - mediante nuova profilatura delle scarpate e il ripristino delle opere di regimentazione idraulica per la corretta canalizzazione e il deflusso delle acque. Posa di ovoidali in metallo autoportanti.

L'intervento T5-10 proposto, prevede la realizzazione di **n° 1 ponte in legno lamellare** per attraversamento canale acque meteoriche latistante la viabilità ordinaria SS3 Via Salaria, posto in lato sinistro direzione Monterotondo, nei pressi dell'hotel Bau. L'opera prevista è di circa *5 ml di lunghezza e 2,5 ml di larghezza*. Ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo.

L'intervento T5-11 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** latistante la viabilità pubblica SS3 Via Salaria, lato sinistro direzione Monterotondo. Il tracciato si sviluppa tra la Salaria e la ferrovia Orte-Roma, connettendo la strada bianca esistente con la casa cantoniera presente al bordo della strada. Le opere previste sono la formazione del cassonetto, *lunghezza 300 ml e larghezza di ml. 2,5* e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Prevista anche la pulizia e la rimozione della bassa vegetazione e di alcune piante arbustive.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 300 ml, calcolata quindi su 750 mq di superficie.

L'intervento T5-12 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** quota campagna, latistante la viabilità pubblica SS3 Via Salaria, lato destro direzione Monterotondo. Creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, *lunghezza 2.500 ml e larghezza di ml. 2,5* e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 2.500 ml, calcolata quindi su 6.250 mq di superficie.

L'intervento T5-13 proposto, prevede la realizzazione di **n° 1 ponte in legno lamellare** per attraversamento torrente latistante la viabilità ordinaria SS3 Via Salaria, posto sul lato destro direzione Monterotondo, nei pressi della Trattoria del Grillo. L'opera prevista è di circa **10 ml di lunghezza e 2,5 ml di larghezza**. Ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo.

L'intervento T5-14 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** quota campagna, al margine dell'argine sinistro del Fiume Tevere per connettere l'azienda posta sull'argine nei pressi della trattoria del Grillo alla nuova rampa di connessione con l'omonima Traversa del Grillo. Il lavoro prevede la creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica, *lunghezza 250 ml e larghezza di ml. 2,5* e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 250 ml, calcolata quindi su 625 mq di superficie.

L'intervento T5-15 proposto, prevede la realizzazione di **n°1 rampa di accesso** al ponte stradale di viabilità ordinaria Traversa del Grillo. La rampa da realizzare è progettata in rilevato strutturale per raccordo del dislivello esistente mediante fornitura e posa in opera di materiale proveniente da cave di prestito, gabbioni in rete metallica per contenimento delle scarpate laterali in pezzame di tufo, finitura in misto calcareo. Lunghezza 30 ml e larghezza 2,5 ml. La rampa necessita di barriere protettive e della segnaletica verticale per lo sbarco sul ponte in viabilità ordinaria. Quota di sbarco +3 m.

L'intervento T5-16 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** latistante la SP18A Via Traversa del Grillo al margine destro della provinciale, direzione ovest (Capena), da realizzare oltre la linea degli alberi esistenti. Creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, *lunghezza 360 ml e larghezza di ml. 2* e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto in oggetto ha inizio appena superato il ponte del Grillo e termina con la connessione su strada Fioretta. In questo punto i due percorsi, quello in sinistra idraulica e quello in destra idraulica, si incontrano.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 360 ml, calcolata quindi su 720 mq di superficie.

2.10 Descrizione T6 – dalla Riserva Naturale Regionale Tevere Farfa a Labaro

Tratto SUD in Dx Idrografica

RISERVA NATURALE TEVERE FARFA - LABARO

Percorso di 37.000 ml

Fondo in prevalenza sterrato (circa 70%) con ricuciture in asfalto

Comuni interessati dagli interventi: Nazzano, Fiano Romano, Capena, Castelnuovo di Porto, Riano, Roma Capitale.

Interventi proposti:

- Int1; Nuovo tracciato latistante SP20B uscita Riserva Tevere/Farfa (600 ml)
- **Int2; Predisposizione cancello** con accesso pedonale – ex cava
- Int3; Nuovo tracciato al piede della A1, connessione con Via di Vallenoria (400 ml)

- Int4; Nuovo tracciato urbano di riconnessione - Fiano Romano - (1.800 ml)
- Int5; Nuovo tracciato latistante Str. Tiberina direzione Lucus Feroniae (1.700 ml)
- **Int6; Ponte per superamento torrente** - laghetto ponte del Grillo (10ml)
- **Int7; Nuovo tracciato** connessione Str. Fioretta (1.500 ml)
- Int8; Nuovo tracciato urbano di connessione con la ciclabile del Grillo (450ml)
- Int9; **Nuovo tracciato** di connessione Via del Grillo con str. interpoderali (700 ml)
- Int10; Installazione nuovi cancelli con accesso pedonale
- **Int11; Nuovo tracciato** di baypas Agriturismo i 2 casini (500 ml)
- **Int12; Nuovo tracciato** su terreno Borgo Pallavicini (1.200 ml)
- **Int13; N°2 Ponti per superamento torrenti** (10+10 ml)
- **Int14; Nuovo tracciato** su terreno coltivato nei pressi di Via Grotta Oscura (900 ml)
- **Int15; N°1 Ponti per superamento torrenti** (5 ml)
- **Int16; Nuovo tracciato** di collegamento con Via Toffia (210 ml)
- **Int17; Nuovo tracciato** su argine torrente (500 ml)
- **Int18; N°1 Ponti per superamento torrente** (10 ml)
- **Int19; Nuovo tracciato** di collegamento con Via Tenuta Piccirilli (500 ml)
- **Int20; Nuovo tracciato** lungo Via Tiberina (1.400 ml)
- **Int21; Nuovo tracciato** Via Cantalice – Stazione ferroviaria “La Celsa” (1.300 ml)
- **Int22; Nuovo tracciato** sotto Viadotto del Giubileo (900 ml)

L'intervento T6-1 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** latistante la strada provinciale 20B lato sinistro direzione sud. Il tratto ha inizio con l'innesto della Via Giacomo Matteotti con la SP20B, supera la centrale ENEL di Nazzano e termina con l'intersezione della strada bianca della ex cava. Lavori per la creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, **lunghezza 600 ml e larghezza di ml. 2** e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto prevede il livellamento del terreno in alcuni punti dovuti alla differente pendenza a margine della carreggiata e la pulizia della bassa vegetazione nonché la rimozione di alcune piante arbustive.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 600 ml, calcolata quindi su 1.200 mq di superficie

L'intervento T6-2 proposto, prevede l'**installazione di n°2 nuovi cancelli** con accesso pedonale libero in ingresso e uscita dalla ExCava. Il tratto di 2800 ml evita il transito sulla strada provinciale 20B, percorre un anello intorno al laghetto dell'ex cava e costeggia in parte l'argine destro del fiume Tevere. Il percorso torna poi ad attraversare la SP20B e si connette con il tracciato sterrato che attraversa la A1.

L'intervento T6-3 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato**, che si sviluppa dopo l'attraversamento della SP20B, al piede della A1 lato destro direzione

sud e terminano con l'innesto del percorso nella Via di Vallenoria. Creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, *lunghezza 400 ml e larghezza di ml. 2* e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto prevede la pulizia della bassa vegetazione e la rimozione di alcune piante arbustive. Il percorso prosegue su Via Doria e termina nei pressi del castello di Fiano Romano.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 400 ml, calcolata quindi su 800 mq di superficie

L'intervento T6-4 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** che si sviluppa latistante Via Palmiro Togliatti per *circa 980 ml*, si inserisce per un breve tratto in Via Tiberina per *circa 200 ml* e prosegue in Via delle Felciare per *circa 620 ml* fino ad incrociare Via Padova ed immettersi nella ciclabile che ci riporta in Via Tiberina sulla ciclabile urbana già esistente nel comune di Fiano Romano. L'intervento previsto è la rimodulazione dei marciapiedi esistenti al fine di adeguare le opere alla nuova destinazione atta ad ospitare viabilità attiva ciclopedonale. Posa di segnaletica orizzontale e verticale. Installazione barriere in metallo (diametro 70mm) a delimitazione e protezione del percorso.

L'intervento T6-5 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** latistante la viabilità pubblica in via Tiberina lato destro direzione Roma. Il tratto ha inizio nel Comune di Fiano Romano alla rotatoria di connessione con Via Fontanella del Solco e Via Milano e termina nel Comune di Capena alla rotatoria di connessione con Viale del Castello e il Viale della Buona Fortuna. Opera prevista, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, **lunghezza 1.700 ml e larghezza di 2,5 ml.**, rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Trasporto in discarica autorizzata. Nel tratto è previsto il tombinamento del fosso latistante per permettere il corretto flusso delle acque meteoriche, con posa in opera di tubi in cemento con rinfiacco in calcestruzzo. Installazione barriere in metallo (diametro 70mm) a delimitazione e protezione del percorso.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 1.000 ml, calcolata quindi su 2.500 mq di superficie

L'intervento T6-6 proposto, prevede la realizzazione di n° 1 **ponte in legno** lamellare per attraversamento torrente nei pressi dei laghetti – zona Traversa del Grillo – per la connessione della strada bianca – zona Wurth Capena – e strada Fioretta. L'opera prevista è di circa 10 ml di lunghezza e 2 ml di larghezza. Ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato.

Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo.

L'intervento T6-7 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** che si sviluppa lungo l'argine del torrente nei pressi dei laghetti – zona Traversa del Grillo – per la connessione della strada bianca – zona Wurth Capena – e strada Fioretta. Creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, lunghezza 1.500 ml e larghezza di 2 ml. e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 2.400 ml, calcolata quindi su 4.800 mq di superficie.

L'intervento T6-8 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** latitante Via del Grillo, lato destro direzione Capena. Il tratto ha inizio dalla strada Fioretta, in connessione con Via Traversa del Grillo e termina nella pista ciclopedonale già esistente lungo Via Traversa del Grillo. Creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, lunghezza 450 ml e larghezza di 2,5 ml. e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto prevede due discenderie per salto di quota di circa 1,5 m.

L'intervento T6-9 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** che connette la strada asfaltata denominata "Circonvallazione della Protezione Civile" a sinistra di Via del Grillo direzione Capena, con le strade bianche interpoderali che scendono verso sud passando sotto la nuova bretella della Salaria Sud. Il tratto in oggetto prevede la creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, *lunghezza 700 ml e larghezza di 2 ml.* e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 700 ml, calcolata quindi su 1.400 mq di superficie.

L'intervento T6-10 proposto, prevede la realizzazione di **n° 2 nuovi cancelli** con accesso ciclopedonale, nei pressi degli impianti sportivi posti sull'argine destro del fiume Tevere – zona strada provinciale 15A – a pochi metri dalla Via Tiberina.

L'intervento T6-11 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** a quota campagna di bypass dell'agriturismo "I due Casini" al piede sinistro direzione Roma del raccordo autostradale Settebagni - A1. Il tratto prevede la creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, *lunghezza 500 ml e larghezza di 2 ml.* e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 500 ml, calcolata quindi su 1.000 mq di superficie.

L'intervento T6-12 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** a piano campagna che inizia al piede dell'infrastruttura della direttissima ferroviaria Roma-Firenze e costeggia l'argine destro del Fiume Tevere fino ad intersecare la strada bianca interpoderale dell'agriturismo "Borgo Pallavicini Mori". Il tratto prevede la creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, *lunghezza 1.200 ml e larghezza di 2 ml.* e rinterro con misto calcareo.

Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 1.200 ml, calcolata quindi su 2.400 mq di superficie.

L'intervento T6-13 proposto, prevede la realizzazione di n° 2 ponte in legno lamellare per attraversamento dei canali di acque meteoriche nei pressi dell'argine destro del Tevere in prossimità dell'agriturismo "Borgo Pallavicini Mori". Le opere previste sono di circa 10 ml di lunghezza e 2 ml di larghezza. Ipotizziamo per ogni ponte: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato.

Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo.

L'intervento T6-14 proposto, prevede la realizzazione di un nuovo tracciato a piano campagna che inizia dall'intersezione Via Tiberina con Via Grotta Oscura – lato fiume – e termina sulla strada bianca esistente nei pressi dell'annesso agricolo di vicinato. Un ulteriore tratto prevede il tracciato lungo l'argine del Fiume Tevere nell'area "dell'Ente Maremma Valle Lunga". Entrambi i tratti prevedono la creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, lunghezza complessiva 900 ml e larghezza di 2 ml. e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 2.800 ml, calcolata quindi su 5.600 mq di superficie.

L'intervento T6-15 proposto, prevede la realizzazione di n° 1 ponte in legno lamellare per attraversamento torrente acque meteoriche nei pressi dell'argine destro del Fiume Tevere nell'area "dell'Ente Maremma Valle Lunga". Prevista opera di circa 5 ml di lunghezza e 2 ml di larghezza. Ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a

monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo.

L'intervento T6-16 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** a piano campagna dal nuovo ponte in Legno alla connessione con Via Toffia. Creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, *lunghezza complessiva 210 ml e larghezza di 2 ml.* e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 210 ml, calcolata quindi su 420 mq di superficie.

L'intervento T6-17 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** su argine sinistro del torrente a sud di Via Toffia. Creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, *lunghezza complessiva 500 ml e larghezza di 2 ml.* e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 500 ml, calcolata quindi su 1.000 mq di superficie.

L'intervento T6-18 proposto, prevede la realizzazione di **n° 1 ponte in legno lamellare** per attraversamento torrente acque meteoriche nei pressi dell'argine destro del Fiume Tevere a sud di Via Toffia. Opera di *circa 10 ml di lunghezza e 2 ml di larghezza.* Ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo.

L'intervento T6-19 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** a quota campagna per collegare il nuovo ponte con "Via Tenuta Piccirilli". Creazione del

pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, *lunghezza complessiva 500 ml e larghezza di 2 ml.* e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 500 ml, calcolata quindi su 1.000 mq di superficie.

L'intervento T6-20 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** latitante Via Tiberina, lato destro direzione Roma nei pressi del Cimitero Flaminio e termina alla connessione con "Via Soriano nel Cimino". Creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, *lunghezza complessiva 1.400 ml e larghezza di 2 ml.* e rinterro con misto calcareo.

Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 1.400 ml, calcolata quindi su 2.800 mq di superficie.

L'intervento T6-21 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** a quota campagna che collegherà "Via Cantalice" prosecuzione di "Via Soriano nel Cimino" e la Stazione ferroviaria "La celsa". Creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, *lunghezza complessiva 1.300 ml e larghezza di 2 ml.* e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 1.300 ml, calcolata quindi su 2.600 mq di superficie.

L'intervento T6-22 proposto, prevede la realizzazione di un **nuovo tracciato** sottostante il Viadotto del Giubileo tra la stazione ferroviaria "La Celsa" e la stazione ferroviaria di "Labaro" Il tratto prevede la pulizia di bassa vegetazione ripariale e oggetti abbandonati oltre alla rimozione di insediamenti abusivi. Il percorso prevede

uno scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, *lunghezza 900 ml e larghezza 2,5 ml*, rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Installazione barriere in metallo (diametro 70mm) a delimitazione e protezione del percorso lato fiume.

Nb. Nel quadro economico andrà aggiunta la quota di servitù di passaggio pari a 900 ml, calcolata quindi su 1.000 mq di superficie.

La Ciclovia

Le ciclovie lungo le sponde dei fiumi si configurano come percorrenze “naturali” sia dal punto di vista morfologico, per la mancanza di forti dislivelli che dal punto di vista storico-turistico. I corsi d’acqua infatti costituiscono l’ossatura intorno alla quale si sono sviluppate storicamente tutte le attività umane e rappresentano quindi la più capillare forma di collegamento tra città e piccoli centri turisticamente rilevanti. Un sistema di percorrenze ciclabili in ambito fluviale costituisce inoltre un importante fattore di stimolo per azioni di risanamento dei fiumi e per la realizzazione di parchi fluviali in un più ampio processo di riqualificazione e riutilizzo dei corsi d’acqua come risorsa ambientale, culturale e ricreativa.

In alcuni tratti – proposti e definiti con le amministrazioni - la ciclovia sarà intervallata con zone di sosta e di servizio e aree attrezzate a scopo didattico come punti di osservazione ambientale con cartellonistica illustrativa della flora e della fauna presenti.

Per facilitare sul piano economico, gestionale e amministrativo la realizzazione del percorso ciclabile, è stato valutato attentamente il tracciato di progetto cercando di utilizzare percorsi esistenti e riducendo per quanto possibile la necessità di espropri. Sarà - nei limiti del possibile - mantenuta una fascia libera di rispetto dalle opere idrauliche e dal ciglio di sponda secondo quanto disposto dal R.D. 523/1904

I criteri guida per la progettazione e la realizzazione di questo tratto di GreenWay hanno previsto di:

- salvaguardare la funzionalità delle sponde;
- salvaguardare, particolarmente in fase di esecuzione dei lavori, il complesso del sistema naturalistico caratteristico del corso d'acqua.
- Salvaguardare la vegetazione ripariale in quanto elemento di connessione ecologica locale e territoriale

La ciclovia sarà progettata a livello del piano di campagna, prevede dispositivi idonei a garantire la sicurezza idraulica e sarà idonea a sopportare il transito delle macchine operatrici adibite alla manutenzione idraulica e delle campagne; allo stesso tempo sono segnalate adeguate vie connettive che si riallacciano alla viabilità ordinaria.

La ciclovia – nel territorio laziale - si sviluppa per una lunghezza complessiva di **116Km**, da **Orte Scalo alla Basilica di San Pietro in Roma** e la larghezza media del tracciato è di **2,50 ml**, mentre la pendenza longitudinale non supera il **5%** (ad eccezione delle rampe per gli attraversamenti ciclabili e le connessioni tra strade secondarie e interpoderali che possono raggiungere il **15%**) con una pendenza media per l'intera pista pari al **2%**. Il tracciato prevede anche due varianti in sinistra idraulica **da Borghetto (Civita Castellana) a Poggio Mirteto scalo di 30 km** e **dalla Riserva Naturale Tevere Farfa alla Traversa del Grillo (Monterotondo) di 20 km**. Mentre **la spina d'ingresso verso l'Umbria è di 10 km in terra laziale e prosegue per 150 km in terra Umbra fino alla Basilica di San Francesco in Assisi.**

La pendenza trasversale permetterà un adeguato scorrimento delle acque piovane, evitando compluvi che possano formare ristagni d'acqua. Il tracciato – ove si interverrà - andrà inclinato verso le caditoie stradali in caso di pista contigua alla viabilità; in caso di pista lungo i corsi d'acqua la pendenza dovrà essere verso il fiume; per le piste in sommità arginale potrà anche essere formato un displuvio a far scivolare l'acqua da entrambi i lati. In prossimità del fiume Tevere saranno rispettate le distanze minime prescritte dal R.D. 523/1904 mantenendo una fascia libera di rispetto dalle opere

idrauliche e dal ciglio di sponda di almeno 4 metri per le piste ciclabili e di almeno 10 metri per le opere accessorie e strutture di servizio; le suddette fasce vanno misurate:

- dal piede arginale sia che la pista si trovi in golena, sia che si trovi a campagna;
- dal ciglio di sponda a fiume in assenza di rilevati arginali.

In alcune singole situazioni di potenziale rischio idraulico sarà adottato un dispositivo ben visibile (aste idrometriche) di allerta per dare modo di allontanarsi dalla pista in anticipo rispetto alla eventuale piena.

3 DESCRIZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO

3.1 Interventi sui tracciati stradali e opere d'arte: tecnologie costruttive e materiali impiegati.

Per la progettazione verranno applicati i criteri stabiliti nel D.M. Inf. Trasp. 5.11.2001 n.5 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e nel D.M. 30/11/99 n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili".

Tutte le strade ricomprese nel presente studio sono classificabili, ai sensi del codice della strada, come "strada locale extraurbana - F" e pertanto nella progettazione si terrà conto delle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali indicate per tale tipo.

Per le opere di manutenzione degli strati di usura delle strade esistenti si prevede :

- trattamenti superficiali di fresatura nei tratti di asfaltato ammalorato, rappezzi di buche, nuovi tappetini di usura e di collegamento;
- impiego di terre stabilizzate (nei tratti in brecciato in cui lo stesso si dimostra incoerente e eccessivamente sciolto) e cilindature;
- penetrazioni con emulsioni bituminose, stabilizzazione del terreno con emulsioni liquide consolidanti eco-compatibili.

Non verrà modificata la quota del sedime viario e non si creerà un ulteriore innalzamento della strada. L'intervento, nelle parti asfaltate degradate, prevede il rifacimento del manto stradale (strato di usura e di collegamento), attualmente in conglomerato bituminoso, con

un altro manto dello stesso materiale, in modo da consentire la eliminazione di zone dissestate o compromesse nella loro funzionalità. In pratica verrà rimosso, mediante fresatura, l'attuale strato di conglomerato superficiale in modo da rendere la superficie livellata e adeguatamente grezza atta a ricevere e ad aggrappare il successivo manto di conglomerato. Si otterrà pertanto una superficie ben livellata e compatta che garantirà sicurezza a chi vi transita ed impedirà infiltrazioni di sostanze che, con il tempo, favoriscono il dissesto e lo sgretolamento del conglomerato.

Per le nuove sedi stradali funzionali alla migliore percorribilità della ciclopedonale si prevede:

- movimenti di materie per formazione di rilevati, configurazione di scarpate, scavi e rinterri, rinfianchi, fossi, cunette;
- allargamento della sezione stradale nei punti panoramici più significativi per la realizzazione di zone di sosta da attrezzare lungo il percorso con elementi di arredo e segnaletica;
- realizzazione della fondazione stradale con materiali provenienti da cave, cassonetto, ecc. costituita da misto granulare di cava realizzata al di sopra del piano stradale esistente che risulta ben compattato e quindi può fungere da strato di fondazione;
- realizzazione dello strato di base in misto cementato, dello strato di collegamento o binder e del tappeto di usura (nei tratti in cui è necessaria l'asfaltatura) o di brecciato stabilizzato nelle strade con fondo permeabile;
- creazione di fossi di guardia al ciglio della carreggiata per la raccolta delle acque piovane.

Per le Opere d'arte stradali ordinarie si prevede :

- Murature varie e calcestruzzi, opere in cemento armato per la realizzazione di chiavicotti per l'allontanamento delle acque di piattaforma;
- Opere in ferro, opere in legname (per la realizzazione di parapetti, staccionate, griglie, caditoie etc.)
- Elementi in PVC , tubazioni per gli attraversamenti.

Per le opere d'arte speciali si prevede:

- Rampe di accesso in quota realizzate con strati di terre successivi, armate e protette al piede con opere di ingegneria naturalistica del tipo viminate o cordonate;

Per i lavori diversi sulle carreggiate si prevede:

- Approntamento di segnaletica verticale del tipo direzionale e illustrativa
- Arredo urbano delle aree di stazione sulle carreggiate stradali costituito da panchine, cestoni, rastrelliere per biciclette.

Per quanto riguarda la conformazione di un tratto tipo di pista questa verrà realizzata con la seguente stratigrafia ed eseguendo le seguenti opere:

- Scorticatura piano campagna per una profondità fino a cm. 10
- Scavo a larga sezione obbligata con accumulo e reimpiego del materiale in cantiere, per una profondità di cm. 30
- Geotessile per cassonetto di fondazione stradale
- Fondazione stradale realizzata con stabilizzato di cava pezzatura 30/50 mm. per uno spessore di cm. 20
- Massiccata stradale realizzata con stabilizzato di cava pezzatura 0/30 mm. per uno spessore di cm. 10
- Cordolo in cls prefabbricato cm. 8x25x100 su entrambi i lati della pista

Esecuzione di polifora per sottoservizi stesa, su scavo eseguito per il posizionamento del cassonetto di fondazione, con apposito tubo corrugato compreso rinfiacco in sabbia, pozzetti, giunzioni e quant'altro necessario per dare l'opera finita;

Strato di usura con pavimentazione ecologica in misto di cava e affini trattati con stabilizzatore ionico polivalente ad effetto consolidante irreversibile, tipo Stabilroad Index o Soilsistem o similari. Gli inerti vengono trattati con uno stabilizzatore che agisce chimicamente dando origine ad una struttura monolitica ad elevata resistenza. E' ideale per mantenere una similitudine con le strade bianche esistenti così da limitare l'impatto visivo specialmente in quelle zone rurali dove esistono vincoli di salvaguardia ambientale e paesaggistica.

3.2 Attrezzature delle aree di sosta ed accessorie per l'informazione

Il progetto recepisce la necessità di intervenire sull'assetto generale della cartellonistica al fine di:

- facilitare l'accessibilità dalle principali vie di accesso;
- facilitare l'accessibilità ai siti di interesse naturalistico e storico-culturale presenti .

Le attrezzature accessorie per la fruizione, l'informazione e la divulgazione possono equipaggiare i percorsi pedonali, ciclabili, equestri per la valorizzazione delle aree in base alle specifiche esigenze rilevate dalle analisi predisposte per la progettazione dei percorsi stessi e sono costituite da:

- pannelli informativi e/o divulgativi;
- segnaletica direzionale e turistica;
- staccionate e parapetti in genere;
- sedute nei punti di stazione panoramici;
- cestoni portarifiuti;
- rastrelliere porta-bici.

I progetti di equipaggiamento funzionale dei percorsi ideati per la valorizzazione delle aree si conformeranno ai requisiti di qualità di seguito indicati.

I cestoni portarifiuti saranno posizionati in prossimità dei terminali intermodali dei percorsi e comunque in aree raggiungibili dai servizi ordinari di gestione (svuotamento e manutenzione). per la tabellonistica informativa e della segnaletica posta lungo i sentieri è raccomandato il rispetto degli eventuali standard nazionali e internazionali già applicati in altre realizzazioni regionali: esempi in tal senso sono rappresentati dagli itinerari religiosi oppure da quelli montani, generalmente gestiti da associazioni collegate a livello europeo che hanno concordato forme e disegni della segnaletica di ampia riconoscibilità da parte di un pubblico internazionale di fruitori.

Il Progetto grafico della segnaletica turistica recepisce le indicazioni del CAI rispetto alla segnaletica sentieristica per facilitare l'orientamento e la percorribilità da parte degli utenti. Fondamentale risulta l'apposizione della segnaletica verticale prevista dal vigente Codice della Strada, installata in posizioni di buona visibilità senza che essa costituisca pericolo per gli utenti. Ad ogni inizio e fine del percorso ciclabile e ad ogni incrocio con altre strade si installeranno i segnali verticali di identificazione della pista, così come sarà prevista, nei casi in

cui la pavimentazione lo consente, la segnaletica orizzontale costituita da linee di demarcazione e simboli. Attualmente non esiste una vera e propria segnaletica obbligatoria da apporre sui percorsi ciclabili che ne indichi le destinazioni e le distanze così come una segnaletica che aiuti a localizzare gli itinerari ciclabili presenti sul territorio. Pertanto, nella progettazione, si farà riferimento per dimensioni e colori, al Codice della Strada ed al regolamento di attuazione (D.P.R. 495/92) oltre che al sopra citato progetto di rinnovo del sistema della segnaletica regionale.

Il Codice della Strada italiano (in particolare, il D.P.R. n° 495 del 16/12/92 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada") prevede invece solo i segnali appositi per piste e corsie ciclabili (carreggiate o porzioni di esse riservate esclusivamente ai ciclisti), in particolare:

Cartelli verticali d'obbligo rotondi con fondo blu, che devono essere posti all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione delle biciclette e che devono essere ripetuti "dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni (art. 122, comma 9, punto b, DPR 495/92); la fine dell'obbligo di cui ai segnali precedenti deve essere segnalata da analogo segnale barrato obliquamente;

Cartelli verticali in corrispondenza di attraversamenti di piste ciclabili è prevista l'installazione sulla viabilità ordinaria di segnali a forma rettangolare su fondo blu, con il simbolo della bicicletta, di formato e colore identici a quelli utilizzati per gli attraversamenti pedonali (art. 135, comma 15 DPR 495/92); sulle strade extraurbane e sulle strade urbane di scorrimento questi segnali devono essere preceduti da segnali triangolari di pericolo (art. 88, comma 3, DPR 495/92).

Il progetto applicherà al territorio locale gli studi condotti dalla Regione Lazio su un sistema di segnaletica turistica omogenea, al fine di trasmettere un'immagine unitaria e ben percepibile per promuovere i luoghi ed i servizi che, nell'ambito del Sistema Turistico Locale, si è ritenuto utile valorizzare, anche integrando, ove possibile, la segnaletica esistente.

La promozione di un territorio passa, infatti, attraverso l'utilizzo di una segnaletica di qualità, progettata accuratamente e capace di indirizzare i flussi turistici verso le destinazioni, rendendo accessibili tutte le risorse e permettendo di approfondire l'esplorazione delle realtà minori.

L'attuazione di questo progetto consentirà di realizzare un sistema di segnaletica turistica unitario, uniforme, riconoscibile e facilmente identificabile, nell'ambito del Sistema Turistico

Locale e nel territorio regionale e interregionale, con elementi di integrazione anche rispetto ai sistemi di altri STL extra-regionali.

Gli obiettivi del progetto sono riconducibili ai seguenti punti:

- miglioramento della qualità dell'accoglienza e dell'informazione turistica;
- identificazione e riconoscibilità immediata del territorio del STL interessato;
- agevolazione della fruibilità di ciascuna delle risorse dell'area;
- offerta di un'immagine del territorio connotata in termini di omogeneità, efficacia ed efficienza.

La segnaletica di via, sarà analizzata e sviluppata in tre fasi:

- Progettazione manuale di posa
- Definizione e realizzazione segnaletica di VIA
- Posizionamento e messa in opera

Il progetto assicurerà una grafica coordinata con progetto regionale di rinnovo della segnaletica, il Lay-out definitivo dei vari segnali e l'individuazione delle localizzazioni.

Il progetto di segnaletica riguarderà:

- **segnaletica di percorrenza di 2° livello** - segnali direzionali alla emergenze turistiche e ai percorsi, sia di tipo urbano che extraurbano;
- **segnaletica di fruibilità di 3° livello** - pannelli illustrativi delle emergenze turistiche e dei percorsi distinte in principali e secondarie.

4 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Per opere e regolamentazione circolazione stradale:

- D.M. Infrastrutture 5.11.2001 n.5 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"
- D.M. Infrastrutture 22.04.2004 "Modifica del D. 5.11.2001"
- D.L.vo 30.04.1992 n.285 "Nuovo codice della strada"
- D.P.R. 16.12.1992 n.495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada"

- D.M. Infrastrutture 21.06.2004 "Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale".
- C.N.R. - Istruzioni per la redazione dei progetti di strade (B.U. 5 maggio 1980 n. 77);
- C.N.R. - Norme sulle caratteristiche geometriche delle strade extraurbane (B.U. 28 marzo 1973 n. 31 e B.U. 28 luglio 1980 n. 78);
- C.N.R.-U.N.I. 10005-73 – Costruzione e manutenzione delle strade – Caratteristiche geometriche;
- C.N.R.-U.N.I. 10006-63 – Costruzione e manutenzione delle strade – Tecnica di impiego delle terre;
- Norme per l'accettazione dei materiali per usi stradali CNR.
- Norme per la progettazione stradale CNR
- Norme tecniche per i materiali di fognatura ed acquedotti
- Norme tecniche per l'illuminazione stradale e i materiali impiegati in I.P.

Per la materia dei lavori pubblici, progettazione, affidamento e direzione lavori

- Per la materia dei lavori pubblici, progettazione, affidamento e direzione lavori
Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture";
- D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207 Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE".

Per la materia della sicurezza sui luoghi di lavoro :

- Normative varie in campo edile, cantieristico quali D.P.R. 27/4/55 n. 547, D.P.R. 9/03/1956 n. 302, D.P.R. 19/03/1956 n. 303, D.P.R. 07/01/1956 n. 164, D.P.R. 20/03/1956 n. 320.
- D. Lgs 19/09/1994 n. 626
- D. Lgs 14/08/1996 n. 494
- Per particolari lavorazioni occorre riferirsi a normative di settore specifiche, norme Uni, CNR, CEI, etc..

Per la segnaletica

Riferimento alla legge 2 del 10 Marzo 2017, pubblicata al numero 21 del BUR in data 14 Marzo 2017. Disposizioni per la realizzazione, manutenzione, gestione, promozione e valorizzazione della rete dei cammini della Regione Lazio.

Per il sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche

Publicato in Gazzetta Ufficiale, n. 18 – serie generale – del 22/01/2019, il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, relativo alla “Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche”.

L’atteso provvedimento conferma le risorse già stanziato dall’art. 1, comma 640, della Legge 28 dicembre 2015 n. 208, pari a 361.780.679,60 euro, e stabilisce le modalità di individuazione e di realizzazione degli interventi, interventi che saranno gestiti dalle Regioni e dalle Province autonome interessate, a seguito di specifici protocolli di intesa tra le stesse ed il Ministero.

Per la ripartizione delle risorse il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attende l’invio da parte delle Regioni degli studi di fattibilità, finanziati con circa 5 milioni di euro nel maggio 2017, che dovrà avvenire entro il 31 dicembre di quest’anno.

Le ciclovie interessate sono:

- **dell’Acquedotto pugliese** (da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE));
- **del Vento** (Venezia-Torino);
- **del Sole** (Verona-Firenze);
- **Adriatica** (Da Chioggia (VE) a Santa Maria di Leuca (LE)), originariamente prevista fino al Gargano e poi prolungata su richiesta della Conferenza delle Regioni;
- **Tirrenica** (Da Ventimiglia (IM) a Roma (RM));
- **della Sardegna**(Cagliari – Bosa – Portotorres – Alghero – Santa Teresa – Dorgali – Illorai – Quartu S. Elena);
- **della Magna Grecia** (Da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR));
- **Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia** (Da Trieste a Venezia);
- **del Garda** (Da Peschiera del Garda (VR) a Peschiera del Garda (VR));
- **Grab di Roma**, il Grande raccordo ciclabile.

Il Decreto contiene anche, all'allegato 4, i requisiti di pianificazione e gli standard tecnici di progettazione delle Ciclovie.

I requisiti che devono essere posseduti dalle Ciclovie sono stati distinti in "requisiti di pianificazione", che ricomprendono gli elementi territoriali, naturali e/o antropici, che costituiscono il quadro di riferimento propedeutico alla progettazione, e "standard tecnici di progettazione", a loro volta suddivisi in ulteriori sotto-requisiti definiti con tre livelli: minimo, buono ed ottimo.

4.1 Il contratto di fiume della media valle del Tevere

Nel mese di ottobre 2014 le Amministrazioni Comunali di Orte, Gallese, Civita Castellana, Torrita Tiberina, Otricoli, Magliano Sabina, Collevicchio, Stimigliano, Forano, Poggio Mirteto, Montopoli di Sabina e la Riserva Naturale Regionale Nazzano Tevere-Farfa, a cui successivamente si sono aggiunte, Nazzano, Filacciano e Sant'Oreste hanno condiviso un manifesto d'intenti con l'obiettivo di perseguire un percorso comune di programmazione strategica che ha posto al centro dell'interesse il Fiume Tevere quale infrastruttura fondamentale e bene collettivo del nostro territorio, avviando di fatto il "**Contratto di Fiume della Media Valle del Tevere da Orte alla Riserva Tevere-Farfa**", prima esperienza dei Contratti di Fiume in Regione Lazio;

I Contratti di fiume si configurano come strumenti di programmazione negoziata interrelati a processi di pianificazione strategica per la riqualificazione dei bacini fluviali che prevedono l'avvio di un percorso di co-pianificazione in cui la metodologia ed il percorso stesso sono condivisi in itinere con tutti gli attori;

Tali processi sono finalizzati alla realizzazione di scenari di sviluppo durevole dei bacini elaborati in modo partecipato, affinché siano ampiamente condivisi;

Il Contratto di Fiume è quindi la sottoscrizione di un accordo che permette di adottare un sistema di regole in cui i criteri di utilità pubblica, rendimento economico, valore sociale, sostenibilità ambientale intervengono in modo prioritario nella ricerca di soluzioni efficaci per la riqualificazione di un bacino fluviale;

Gli elementi che entrano in gioco in questo accordo sono:

- una comunità (Comuni, Province, ATO, Regione, Associazioni, Imprese, Cittadini, ecc...);
- un territorio (suoli, acque, insediamenti, aria, ecc...);
- un insieme di politiche e di progetti a diverse scale/livelli;

Questi elementi, da sempre in relazione tra loro, devono quindi essere orientati verso obiettivi condivisi di riqualificazione attraverso adeguati processi partecipativi;

Con la promozione del Contratto di Fiume si intende attuare il passaggio da politiche di tutela dell'ambiente a più ampie politiche di gestione delle risorse paesistico-ambientali, agendo in molteplici settori:

- uso del suolo per la prevenzione del rischio e la tutela dei corsi d'acqua
- una visione diversa degli strumenti di pianificazione (dalla sovrapposizione all'integrazione)
- la manutenzione e la prevenzione delle aree a rischio idrogeologico
- il fiume come volano per la crescita e lo sviluppo sostenibile del territorio
- il fiume come potenzialità per la valorizzazione turistica e quindi economica del territorio;

Per raggiungere tale obiettivo il Contratto di fiume si sviluppa attraverso la definizione di:

a) uno strumento di valutazione delle politiche e della loro efficacia e coerenza con gli obiettivi;
 b) uno scenario strategico condiviso, ossia una visione strategica di medio-lungo termine, ampiamente condivisa, dello sviluppo locale che si intende perseguire (inteso come modello socio- economico, come paesaggio in senso lato, come qualità di vita, ecc) che comprende:

- una rappresentazione visiva (cartografie)
- un insieme integrato di politiche/strategie da sviluppare in sinergia tra loro

Lo scenario strategico così costruito e condiviso potrebbe trovare una sua formalizzazione attraverso la definizione di un piano d'Area;

c) una programmazione di bacino "Piano d'Azione" che indichi interventi e regole condivisi e integrati da attuare, in tempi definiti, dai soggetti interessati;

La caratteristica innovativa di tali processi è la scelta di andare nella direzione della sussidiarietà orizzontale: la differenziazione dei sistemi territoriali richiede un sistema di governance flessibile, in grado di comporre a livello locale i conflitti e gli interessi mediante processi di

concertazione aderenti alle vocazioni territoriali e capaci di fare sistema facendo dialogare i diversi strumenti di programmazione degli interventi socio-economici con quelli della pianificazione territoriale;

A livello normativo il Contratto di Fiume si inserisce in un ampio contesto rappresentato in particolare dalla Direttiva 2000/60, dalla Legge 183/89, dalla Legge 14/06 (che ratifica i principi della Convenzione europea sul paesaggio) e dal D.Lgs. n.152/2006;

A livello nazionale è stata elaborata la “CARTA NAZIONALE DEI CONTRATTI DI FIUME” con l’intento di fornire una base concettuale comune su scala nazionale volta al contenimento del degrado eco paesaggistico, alla riqualificazione dei corsi d’acqua e dei territori dei bacini idrografici;

La Legge n. 221 del 28/12/2015 cosiddetto “Collegato Ambientale”, all’art.59, ha normato per la prima volta il contratto di fiume, come segue:

Al capo II del titolo II della parte terza del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, dopo l’articolo 68 è aggiunto il seguente:

“art.68-bis (contratti di fiume) 1. I contratti di fiume concorrono alla definizione e all’attuazione degli strumenti di pianificazione di distretto a livello di bacino e sottobacino idrografico, quali strumenti volontari di programmazione strategica e negoziata che perseguono la tutela, la corretta gestione delle risorse idriche e la valorizzazione dei territori fluviali, unitamente alla salvaguardia del rischio idraulico, contribuendo allo sviluppo locale di tali aree”

Con deliberazione di Giunta n.787 del 18/11/2014 la Regione Lazio ha aderito alla carta nazionale dei Contratti di Fiume, riconoscendo come altre Regioni, il Contratto di Fiume quale modalità privilegiata per la pianificazione dei bacini fluviali: tale scelta si configura come interpretazione dei valori espressi in protocolli internazionali, direttive comunitarie, normative nazionali e regionali che richiedono di raggiungere obiettivi di qualità delle acque, sicurezza, qualità paesistico-ambientale, ecosistemica, insediativa nonché di governance di processi decisionali;

In data 12/03/2015 il Tavolo Nazionale Contratti di Fiume, I Ministero dell’Ambiente e l’ISPRA, hanno emanato il Documento di riferimento sui requisiti qualitativi di base dei contratti di fiume;

L'intero processo partecipativo può essere visionato sul sito ufficiale del Contratto di Fiume al seguente link <https://contrattodifiumemediavalledeltevare.net/>

Appare del tutto evidente come il processo partecipativo del Contratto di Fiume finora attuato debba essere considerato parte integrante del protocollo d'intesa per la valorizzazione del Cammino "Assisi-Roma" la Via dell'Acqua.

5 PIANO DI GESTIONE DELLE MATERIE

Il progetto in questione non rientra nell'ambito delle disposizioni normative di cui al Decreto 10 agosto 2012 n° 161. Per quanto riguarda le movimentazioni di terreno che si renderanno necessarie per il potenziamento dei tracciati stradali gli scavi andranno ad interessare prevalentemente terre naturali nella loro disposizione originaria. La tipologia dei terreni permette in via preliminare di ritenere che esse siano idonee per un loro completo riutilizzo in cantiere ed in particolare per la realizzazione di cunette bordo strada e per eventuali rilevati che si dovessero rendere opportuni. Allo stato attuale i terreni sono inquadrabili come definito all'Art. 185 comma 1 lett. C del D.Lgs 152/06 e s.m.i. e cioè "suolo non contaminato e altro materiale allo stato naturale escavato nel corso di attività di costruzione, ove sia certo che esso verrà riutilizzato a fini di costruzione allo stato naturale e nello stesso sito in cui è stato escavato". Per quanto riguarda i materiali eventualmente provenienti dall'esterno dell'area di cantiere, dovranno in ogni caso essere prodotte certificazioni nel rispetto delle disposizioni di cui alla L. N° 98 del 9 agosto 2013, art. 41 bis per verificare le Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alle colonne A e B Tabella 1 allegato 5, al titolo V parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006 e s.m.i., con riferimento alla specifica destinazione d'uso urbanistica del sito.

5.1 ESPROPRI

Per la realizzazione degli interventi è previsto un limitato ricorso a procedure espropriative che verranno dettagliate nei successivi approfondimenti progettuali con un apposito piano particellare sulla base del tracciato definitivo.

6 STRATEGIA DI PROMOZIONE INTEGRATA

6.1 OBIETTIVI E LINEE GUIDA

L'attuazione di una progettualità complessa, di ampio respiro e dalle molteplici ricadute quale quella della "Via Dell'Acqua" deve essere accompagnata da opportuni strumenti di promozione che valorizzino il ruolo e le potenzialità dell'opera conclusa, ma che accompagnino anche il suo percorso di realizzazione, rivolgendosi tanto a potenziali fruitori esterni e turisti, quanto agli attori del territorio.

Si ritiene infatti fondamentale, che oltre a sviluppare tramite i canali regionali una adeguata promozione turistica e commerciale, si debba favorire la conoscenza e l'apprezzamento dell'opera anche a livello locale, evidenziandone le positive ricadute infrastrutturali, ambientali, turistiche e socio – economiche. Se ne favorirebbe in tal modo l'integrazione funzionale, economica e culturale nel territorio, che già accoglie di fatto innumerevoli attività che trarrebbero vantaggio dalla presenza della ciclovia in progetto e che, al contempo, potrebbero contribuire attivamente alla sua gestione e valorizzazione.

La promozione così intesa è quindi volta non esclusivamente a proporre di un "prodotto finito" in ambito turistico- commerciale, ma in un'ottica partecipativa e integrata, a fare in modo che l'opera nasca e cresca inserendosi nel tessuto, nelle relazioni e nelle principali dinamiche di sviluppo locale che già strutturano il territorio di riferimento, supportandole e rafforzandole. La strategia di promozione integrata del prodotto "Via dell'Acqua" sarà sviluppata in coerenza con gli strumenti di programmazione e promozione turistica Regionale, e sarà per questo condivisa e verificata con gli uffici competenti.

Gli **Obiettivi** della Strategia sono dunque individuabili in:

- Promuovere la conoscenza e la fruizione sostenibile del patrimonio paesaggistico, naturalistico, storico – culturale e rurale connesso alla rete fluviale, integrando le infrastrutture già realizzate inserendole in una visione di scala regionale;
- Promuovere il percorso della Via dell'Acqua all'interno della rete delle percorrenze turistiche dell'Umbria e dell' Lazio integrandolo nelle politiche e negli strumenti di promozione turistiche regionale;

- Promuovere la conoscenza e la sensibilità rispetto al ruolo della risorsa acqua e degli ambienti naturalistici fluviali (habitat, specie ecc.) per la qualità ambientale e la sicurezza del territorio;
- Favorire lo sviluppo di un turismo locale sostenibile legato alla ciclopedonalità, quale elemento nodale di crescita per l'economia locale e regionale;
- Favorire lo sviluppo di attività economiche (visite e itinerari, accoglienza, filiere corte, enogastronomia, ecc.) legate alla fruizione delle emergenze storico -naturalistiche collegate al fiume, incentivando la creazione di un'offerta di servizi integrata;
- Favorire la conoscenza e l'utilizzo della Via dell'Acqua da parte degli abitanti sia a scopo ludico che utilitario, incentivando forme di mobilità locale sostenibile (spostamenti casa – lavoro, ecc.);

Le **azioni strutturanti** la strategia sono le seguenti:

- Attivazione di un forum/blog sul tema dell'offerta di mobilità dolce combinata con le tematiche afferenti (conoscenza e tutela dell'ambiente e del paesaggio; qualità della vita delle comunità; sviluppo locale; sicurezza dal rischio idraulico; ecc.) aperto ai cittadini e agli operatori come strumento di confronto a forte caratterizzazione social;
- Attivazione di un Portale web dedicato, collegato ai portali istituzionali degli Enti proponenti;
- Attività di social media marketing;
- Progettazione e realizzazione di materiali promozionali di supporto di tipo cartaceo;
- Cura dell'Immagine e "brand strategy" del prodotto ciclovia in coerenza con il brand system turistico delle regioni Umbria e Lazio.
- Definizione di strategie di sviluppo locale di tipo partecipativo (Community Led Local Development – CLLD) con riferimento al Regolamento (UE) 1303/2013 e del Regolamento (UE) 508/2014, realizzato con tecniche partecipative specialistiche da facilitatori esperti e certificati con esperienza in percorsi di sviluppo locale CLLD;
- Attivazione del percorso partecipato per incoraggiare gli stakeholder del territorio a partecipare al processo di sviluppo locale indotto dal progetto con le attività specificamente descritte nel seguente paragrafo.

6.2 IL COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER

Il raggiungimento degli obiettivi di promozione e soprattutto di piena integrazione dell'opera nel tessuto sociale ed economico locale, richiede, come già anticipato, l'attivazione di un percorso partecipato per incoraggiare gli stakeholder del territorio a partecipare all'importante processo di valorizzazione e sviluppo locale che il progetto della Via dell'Acqua dei Laghi può attivare. Questo avendo a riferimento i principi delle strategie di sviluppo locale di tipo partecipativo (Community Led Local Development – CLLD) di cui al Regolamento (UE) 1303/2013 e del Regolamento (UE) 508/2014.

Il percorso rappresenta inoltre per il territorio un'importante occasione di sensibilizzazione e crescita culturale sulle tematiche di tutela e gestione delle risorse naturalistiche (biodiversità, habitat e specie; ecc.) e ambientali (utilizzo e tutela della risorsa acqua, ecc).

Va infatti considerato che l'area interessata dal percorso oltre a collegare i vari centri urbani del territorio, è densa di attività economiche, produttive e di servizi.

Per questo è stata sviluppata in via preliminare una prima **mappatura degli stakeholder** potenzialmente interessati al progetto, direttamente o indirettamente investiti dalle ricadute indotte dal passaggio del nuovo percorso.

Questa prima mappatura, che costituirà riferimento per l'impostazione delle strategie promozione del progetto a livello locale, ha intercettato la presenza di:

- sedi di aziende attive a livello locale, regionale, nazionale e internazionale,
- aziende agricole, agriturismi e attività ristorative,
- vivai,
- attività ludico sportive,
- banche, fondazioni e assicurazioni,
- associazioni e cooperative,
- associazioni di categoria e consorzi, incubatori d'impresa,
- società di servizi.

A questi soggetti si aggiungono gli istituti scolastici, che andranno selezionati e ai quali andrà dedicata un'attività specificamente programmata.

Allo scopo di coinvolgere il territorio nell'interessamento dell'opera in progetto, in relazione alla mappatura e alle specificità dei soggetti intercettati saranno progettate e sviluppate attività:

- informative: apertura di una sezione dedicata sui siti istituzionali degli Enti coinvolti; realizzazione newsletter, convegni, seminari;
- educative: attività formativa su tematiche specifiche per le diverse tipologie di stakeholder, (aziende, enti, scuole ecc.);
- interventi formativi, anche di tipo innovativo ed esperienziale, rivolti a operatori pubblici e privati al fine di incrementare la conoscenza delle attività consortili per mezzo del prodotto ciclovia;
- creazione di community e luoghi di incontro con i diversi stakeholder, mediante l'organizzazione di tavoli di confronto con i rappresentanti delle associazioni di settore per verificare contenuti, metodi e strumenti di collaborazione, anche in riferimento ai percorsi propri dei Contratti di Fiume;
- eventi e micro eventi sul territorio di animazione culturale e sociale legati al paesaggio fluviale e ai temi di interesse (mobilità sostenibile, habitat e specie degli ambienti umidi; gestione e tutela delle acque, ecc.).

7 ASPETTI ECONOMICI E FINANZIARI

7.1 CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA

Si riporta il calcolo sommario della spesa con la stima parametrica relativa agli interventi in progetto, distinto nei cinque stralci funzionali corrispondenti ai tratti omogenei prima individuati. Il costo dell'opera è determinato con metodo sintetico, applicando costi parametrici desunti da interventi simili per caratteristiche tipologiche, tecnologiche, strutturali e distributive. Le ulteriori somme a disposizione della stazione appaltante, saranno determinate attraverso valutazioni di massima effettuate in sede di accertamenti preliminari a cura dei responsabili del procedimento.

7.2 ARTICOLAZIONE DELL'INTERVENTO IN STRALCI FUNZIONALI E FRUIBILI

N. ORD	DESIGNAZIONE DELLE DIVERSE CATEGORIE DI LAVORO	IMPORTO
1	<p>Stima parametrica della spesa dei lavori del tratto omogeneo T1 Comuni interessati: Orte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T1-1; Priorità 2</u> <u>Nuovo Tracciato latitante la Via Amerina (700 ml)</u> <p><i>L'intervento T1-1 proposto</i>, oltre alla sistemazione del fondo stradale nei punti ammalorati - zona Caldare - ha in progetto la creazione di un nuovo tracciato con fondo stabilizzato lungo la Via Amerina della lunghezza di circa 700 ml ed una larghezza di 2,5 ml. L'intervento prevede la formazione di un tracciato in misto calcareo a ridosso della viabilità esistente. Al fine di non invadere i fondi privati si procederà con un contenimento della scarpata esistente attraverso la collocazione in opera di gabbionate in metallo, creazione pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.</p>	<p style="text-align: center;">T1-1 € 133.887,00</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T1-2; Priorità 2</u> <u>Sistemazione fondo in ingresso ad Orte, parallelo Via del Ponte SP59 (360 ml)</u> <p style="text-align: center;"><i>L'intervento T1-2 proposto</i>, nuovo tracciato <i>Lunghezza 360 ml e larghezza 2,5 ml.</i> Taglio di vegetazione esistente (alberi di medio fusto) e la predisposizione del cassonetto in materiale calcareo. Predisposizione cancello per accesso libero a pedoni e bici. Predisposizione per impianto di pubblica illuminazione.</p>	T1-2 € 53.016,00
	TOTALE IMPORTO DEI LAVORI TRATTO-T1	€ 186.903,00

T2 – da Orte Scalo alla Riserva Naturale Regionale Tevere-Farfa

Destra Idrografica

N. ORD	DESIGNAZIONE DELLE DIVERSE CATEGORIE DI LAVORO	IMPORTO
2	<p>Stima parametrica della spesa dei lavori del tratto omogeneo T2 <i>Comuni interessati: Orte, Gallese, Civita Castellana, Ponzano Romano, Sant'Oreste, Filacciano, Torrita Tiberina, Nazzano;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T2-1; Priorità 2</u> <u>Nuovo tracciato di collegamento Orte Scalo – Orte Fs. (4.000 ml)</u> <p style="text-align: center;"><i>L'intervento T2-1 proposto</i>, ciclabile urbana di <i>4.000 ml con larghezza 2,5 ml</i> con fondo stabilizzato e finitura in asfalto ecologico. Realizzazione pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con</p>	T2-1 € 897.072,00

doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Previste lungo l'asse anche **opere di consolidamento del fondo**. Nel tratto sono considerati anche **n°6 tombinamenti** con opere di regimazione delle acque e un **attraversamento strutturale** del canale con spalle in c.a. già realizzate nei pressi del casello ferroviario. **Predisposizione per un impianto di pubblica illuminazione**. Installazione **nuovi cancelli (n°5)** per passaggio ciclopeditone.

- Int.T2-2; Priorità 2
Ponte per superamento torrente - zona distretto sportivo
Orte Scalo (10ml)

L'intervento T2-2 proposto, prevede la realizzazione di **n° 1 ponte in legno** lamellare per attraversamento canale acque meteoriche. Il Ponte previsto è di circa **10 ml di lunghezza e 2 ml di larghezza**. Ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm.

Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo.

T2-2
€ 77.000,00

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T2-3; Priorità 1</u> <u>Nuovo tracciato parallelo SP150 nei pressi “Nuova TuttAuto”</u> <u>(1.000 ml)</u> <p style="text-align: center;"><i>L'intervento T2-3 proposto</i>, prevede sistemazione del fondo stradale nei punti ammalorati. Realizzazione (su area privata) di un nuovo tracciato mediante il taglio di vegetazione esistente (alberi di medio fusto) e la predisposizione del cassonetto in materiale calcareo e finitura in asfalto. Lunghezza 1.000 ml e larghezza 2,5 ml. La realizzazione prevede un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.</p> <p>Prevista anche una delimitazione tra il nuovo tracciato e la proprietà privata mediante la formazione di una recinzione con rete metallica e paletti in ferro su sottostante cordolo in conglomerato cementizio armato. Predisposizione impianto di pubblica illuminazione.</p>	<p style="text-align: center;">T2-3 € 224.268,00</p>
--	---	---

	<p>spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo.</p> <p>Realizzazione del nuovo tratto di connessione, da creare a partire dal nuovo ponte e proseguendo lungo la fascia di rispetto al piede dell'infrastruttura dell'alta velocità ferroviaria Roma-Firenze lato fiume, fino ad intersecare la strada bianca esistente.</p> <p>La realizzazione prevede un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T2-6; Priorità 2</u> <u>Sistemazione fondo percorso sterrato latistante fiume Treja (2.500 ml)</u> <p><u>L'intervento T2-6 proposto</u>, prevede la sistemazione del fondo sterrato quota campagna lungo il margine delle aree coltivate prospicienti il fiume Treja in destra idrografica. La realizzazione prevede un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto in oggetto è lungo 2.500 ml e largo 2 ml.</p>	<p style="text-align: center;">T2-6 €298.935,00</p>
--	--	---

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T2-7; Priorità 2</u> <u>Nuovo tracciato sterrato a nord delle Farine Laziali (1100 ml)</u> <p style="text-align: center;"><i>L'intervento T2-7 proposto</i>, prevede la creazione di un nuovo tracciato sterrato a quota campagna lungo il margine delle aree coltivate prospicienti il fiume Tevere a nord delle Farine Laziali nei pressi del casello autostradale di Ponzano Romano. Il tratto collega strade bianche già esistenti ed evita il transito lungo la SP30B fino ad immettersi su strada secondaria a bassissima frequenza – nei pressi del distributore IP” in direzione del “fiasco del Tevere” nota connotazione iconografica creata dalle anse ravvicinate del Fiume. La realizzazione prevede un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto in oggetto è lungo 1.100 ml e largo 2 ml.</p>	T2-7 € 131.531,00
	TOTALE IMPORTO DEI LAVORI TRATTO – T2	€ 1.912.498,00

T3 – da Oriculum a Civita Castellana Scalo (Borghetto)

Destra Idrografica

N. ORD	DESIGNAZIONE DELLE DIVERSE CATEGORIE DI LAVORO	IMPORTO
3	<p>Stima parametrica della spesa dei lavori del tratto omogeneo T3 Comuni Interessati: Magliano Sabina, Civita Castellana.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T3-1; Priorità 2</u> <u>Ponte per superamento torrente AIA confine umbro/laziale (10ml)</u> <p><u>L'intervento T3-1 proposto</u>, prevede la realizzazione di n° 1 ponte in legno lamellare per attraversamento torrente AIA. Sistemazione tracciato di collegamento tra il nuovo ponte sul torrente AIA e la strada secondaria nella medesima località: lunghezza circa 400 ml e larghezza 2 ml. Il ponte previsto sul torrente AIA è di circa 10 ml di lunghezza e 2 ml di larghezza. Ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo. Da segnalare la presenza di cavi elettrici aerei danneggiati da ripristinare lungo il nuovo tratto in progetto.</p>	<p style="text-align: center;">T3-1 € 127.107,00</p>

▪ Int.T3-2; Priorità 1

Nuovo Tracciato – zona casello A1 Magliano S. (1.100 ml)

L'intervento T3-2 proposto, prevede la creazione di un **nuovo tracciato** su fondo sterrato a quota campagna compreso tra il Fiume Tevere e l'autostrada A1. Per la realizzazione è previsto un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto in oggetto è **lungo 800 ml e largo 2,5 ml**. Il tratto prevede **opere necessarie alla sistemazione dell'attraversamento esistente nei pressi del torrente AIA** (analogo nome dell'altro torrente sopra citato) mediante un consolidamento della soletta esistente integrata alle tubazioni già presenti in opera. Prevista anche la **rimozione di elementi di vegetazione ripariale** nei pressi dell'area arginale del Fiume. Nel tratto in prossimità della sponda del fiume Tevere si prevede uno sbancamento a sezione obbligata per l'alloggiamento della nuova ciclovia in trincea e riprofilatura delle scarpate secondo l'angolo di naturale declivio del terreno.

T3-2

€ 246.695,00

	<p>realizzazione è previsto un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto in oggetto è lungo 2.100 ml e largo 2 ml. Prevista anche la rimozione di elementi di vegetazione ripariale.</p>	
	TOTALE IMPORTO DEI LAVORI TRATTO – T3	€ 840.379,00

**T4 – da Civita Castellana Scalo (Borghetto) a Poggio Mirteto Scalo
Sinistra idrografica**

N. ORD	DESIGNAZIONE DELLE DIVERSE CATEGORIE DI LAVORO	IMPORTO
4	<p>Stima parametrica della spesa dei lavori del tratto omogeneo T4 Comuni interessati: Magliano Sabina, Collevocchio, Stimigliano, Forano, Poggio Mirteto.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T4-1; Priorità 1</u> <u>Sistemazione fondo connessione Foglia/Stazione A1</u> <u>Flaminia EST (1.600 ml)</u> 	<p>T4-1 € 235.629,00</p>

	<p><u>L'intervento T4-1 proposto</u>, prevede la sistemazione del fondo sterrato su sentiero esistente. Rimozione di elementi di vegetazione ripariale nei pressi dell'area arginale del Fiume Tevere e sotto il viadotto autostradale. Il tratto è previsto attestarsi tra l'argine sinistro del Fiume Tevere e l'autostrada A1, per poi connettersi alla strada secondaria nei pressi della stazione di servizio autostradale Flamina EST. Il tratto in oggetto è lungo 1.600 ml e largo 2 ml. Per la realizzazione è previsto un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.</p> <p>▪ <u>Int.T4-2; Priorità 2</u> <u>Barriere protettive su ponte Via del Sacramento - Zona Colavecchio (15 ml)</u></p> <p><u>L'intervento T4-2 proposto</u>, prevede la messa in sicurezza - attraverso l'installazione di barriere di protezione – del passaggio carrabile sul ponte già esistente in Via del Sacramento nei pressi di Poggio Sommavilla. Installazione barriere in metallo (diametro 70mm) a delimitazione e protezione del percorso, lunghezza 10 ml ambo i lati.</p>	<p>T4-2 € 3.813,00</p>
--	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T4-3; Priorità 2</u> <u>Nuovo tracciato lungo Tevere Stimigiano/Gavignano (1300 ml+1500 ml) + ponte in legno (10ml)</u> <p style="text-align: center;"><i>L'intervento T4-3 proposto</i>, prevede la creazione di un nuovo tracciato su fondo sterrato quota campagna. Previsto pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto in oggetto è <i>diviso in due parti – per la connessione con strade bianche rurali - la prima di lunghezza 1.300 ml e la seconda di lunghezza 1.500 ml, entrambe larghe 2 ml.</i></p> <p>Prevista realizzazione di n° 1 ponte in legno lamellare per attraversamento canale acque meteoriche nei pressi di “Colli” a 120 ml dall’ansa del fiume Tevere. L’opera prevista è di circa <i>10 ml di lunghezza e 2 ml di larghezza</i>. Ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull’orlo del cavo. Previsto anche un tombinamento per superamento acque meteoriche a 400 ml dalla stazione di Gavignano.</p>	T4-3 € 612.550,00
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T4-6; Priorità 3</u> <u>Nuovo tracciato latitante SP15A per messa in sicurezza (220 ml)</u> <p style="text-align: center;"><i>L'intervento T4-6 proposto</i>, prevede la creazione di un nuovo tracciato su fondo in terra che permetterà il collegamento in sicurezza tra il ponte sul fiume Tevere e la connessione con il tracciato in destra idrografica. lungo l'asse dell'intervento sono previste opere di consolidamento del fondo visto il dislivello di scarpata esistente nei primi 60 ml della rampa di connessione al ponte. Per la realizzazione è prevista la pulizia della vegetazione bassa, e la creazione di un pacchetto di sottofondo con scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto ha una lunghezza di 220 ml e una larghezza di 1,5 ml.</p>	T4-6 € 49.338,00
--	---	---------------------------------------

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T4-7; Priorità 3</u> <u>Nuovo tracciato di connessione Stimigliano – Ponzano Romano (850 ml)</u> <p><i>L'intervento T4-7 proposto</i>, prevede la creazione di un nuovo tracciato che si sviluppa su strade bianche al piede del viadotto – lato nord - fino alla connessione con il viadotto grazie alle due rampe realizzate in rilevato strutturale per raccordo del dislivello esistente mediante fornitura e posa in opera di materiale proveniente da cave di prestito, gabbioni in rete metallica per contenimento delle scarpate laterali in pezzame di tufo, finitura in misto calcareo. Lunghezza 30 ml e larghezza 2,5 ml. Le rampe necessitano di barriere protettive e della segnaletica verticale per lo sbarco sul ponte in viabilità ordinaria. Quota di sbarco +3 m. Per la realizzazione del tratto a quota campagna è previsto un pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa - spessore soletta 15 cm - e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Il tratto in oggetto è <i>complessivamente lungo 850 ml di cui 250 ml si sviluppano sul ponte del viadotto. Larghezza dei tracciati a quota campagna è di 2 ml.</i></p>	<p>T4-7 € 254.756,00</p>
	<p>TOTALE IMPORTO DEI LAVORI TRATTO - T4</p>	<p>€ 1.242.283 ,00</p>

	<p><i>lunghezza 1.000 ml e larghezza di ml. 2,5</i> e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T5-7; Priorità 2</u> <u>Nuovo tracciato latistante Salaria lato Dx direzione sud (1.700 ml)</u> <p><u>L'intervento T5-7 proposto</u>, prevede la realizzazione di un nuovo tracciato latistante la viabilità pubblica SS4 – Via Salaria - lato DX direzione Monterotondo, inserito oltre la linea degli alberi tra la statale e l'area militare adiacente. Il tratto ha inizio dall'incrocio di immissione della SP9A3 e prosegue per 1.700. L'intervento prevede attività di pulizia della bassa vegetazione. Creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, lunghezza 1.700 ml e larghezza di ml. 2,5 e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Nel tratto sono previsti tombinamenti con posa in opera di tubi in cemento con rinfiacco in calcestruzzo.</p>	<p style="text-align: center;">T5-7 € 343.856,00</p>
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <p>▪ <u>Int.T5-8; Priorità 2</u> <u>Ponte per superamento torrente – fine zona militare (10 ml)</u></p> <p><i>L'intervento T5-8 proposto</i>, prevede la realizzazione di n° 1 ponte in legno lamellare per attraversamento canale acque meteoriche latistante la viabilità ordinaria SS3 Via Salaria, posto alla fine dell'area militare sopracitata. L'opera prevista è di circa 10 ml di lunghezza e 2,5 ml di larghezza. Ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo.</p> <p>▪ <u>Int.T5-9; Priorità 2</u> <u>Sistemazione sottopasso FFSS – Salaria (casa cantoniera)</u></p> <p><i>L'intervento T5-9 proposto</i>, prevede il ripristino del sottopasso ferroviario della linea Orte-Roma - utilizzato per il passaggio delle acque meteoriche nei pressi del casello ferroviario - mediante nuova profilatura delle scarpate e il ripristino delle opere di regimentazione idraulica per la corretta canalizzazione e il deflusso delle acque. Posa di ovoidali in metallo autoportanti.</p> 	<p>T5-8 € 77.000,00</p> <p>T5-9 € 22.000,00</p>
--	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <p>▪ <u>Int.T5-12; Priorità 2</u> <u>Nuovo tracciato latistante Salaria lato Dx dir. sud Trattoria Grillo (2.500 ml)</u></p> <p style="text-align: center;"><i>L'intervento T5-12 proposto,</i> prevede la realizzazione di un nuovo tracciato quota campagna, latistante la viabilità pubblica SS3 Via Salaria, lato destro direzione Monterotondo. Creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, lunghezza 2.500 ml e larghezza di ml. 2,5 e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Previsti tombinamenti con posa in opera di tubi in cemento con rinfianco in calcestruzzo.</p> <p>▪ <u>Int.T5-13; Priorità 2</u> <u>Nuovo ponte per superamento torrente lato destro Via Salaria direzione Monterotondo - c.a. Trattoria Grillo (10 ml)</u></p> <p style="text-align: center;"><i>L'intervento T5-13 proposto,</i> prevede la realizzazione di n° 1 ponte in legno lamellare per attraversamento torrente latistante la viabilità ordinaria SS3 Via Salaria, posto sul lato destro direzione Monterotondo, nei pressi della Trattoria del Grillo. L'opera prevista è di circa 10 ml di lunghezza e 2,5 ml di larghezza. Ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in</p> 	<p style="text-align: center;">T5-12 € 368.170,00</p> <p style="text-align: center;">T5-13 € 77.000,00</p>
--	---	---

	<p>gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T5-14; Priorità 3</u> <u>Nuovo tracciato su area golenale bordo fiume nei pressi della trattoria del Grillo (250 ml)</u> <p><i><u>L'intervento T5-14 proposto</u></i>, prevede la realizzazione di un nuovo tracciato Il lavoro prevede la creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto con opere di regimentazione idraulica, <i>lunghezza 250 ml e larghezza di ml. 2,5</i> e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T5-15; Priorità 3</u> <u>Rampa di accesso al ponte del Grillo (40 ml)</u> <p><i><u>L'intervento T5-15 proposto</u></i>, prevede la realizzazione di n°1 rampa di accesso al ponte stradale in viabilità ordinaria Traversa del Grillo. La rampa è progettata in rilevato strutturale per raccordo del dislivello esistente mediante fornitura e posa in opera di materiale</p>	<p>T5-14 € 31.317,00</p> <p>T5-15 € 91.298,00</p>
--	---	---

	<p>proveniente da cave di prestito, gabbioni in rete metallica per contenimento delle scarpate laterali in pezzame di tufo, finitura in misto calcareo. Lunghezza 30 ml e larghezza 2,5 ml.</p> <p>La rampa necessita di barriere protettive e la segnaletica verticale Quota di sbarco +3m.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T5-16; Priorità 2</u> <u>Nuovo tracciato di connessione con Str. Fioretta (360 ml)</u> <p><i>L'intervento T5-16 proposto,</i> prevede la sistemazione per un nuovo tracciato latistante la SP18A Via Traversa del Grillo al margine destro della provinciale, da realizzare oltre la linea degli alberi esistenti. Creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, lunghezza 360 ml e larghezza di 2,5ml e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.</p>	<p style="text-align: center;">T5-16 € 89.798,00</p>
	<p>TOTALE IMPORTO DEI LAVORI TRATTO - T5</p>	<p style="text-align: center;">€ 1.782.012,00</p>

	<p>rimodulazione dei marciapiedi esistenti al fine di adeguare le opere alla nuova destinazione atta ad ospitare viabilità attiva ciclopedonale. Posa di segnaletica orizzontale e verticale. Installazione barriere in metallo (diametro 70mm) a delimitazione e protezione del percorso.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T6-5; Priorità 1</u> <u>Nuovo tracciato latistante Str. Tiberina direzione Lucus Feroniae (1.700 ml)</u> <p><u>L'intervento T6-5 proposto</u>, prevede la realizzazione di un nuovo tracciato latistante la viabilità pubblica in via Tiberina lato destro direzione Roma. Opera prevista, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, lunghezza 1.700 ml e larghezza di 2,5 ml., rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura. Trasporto in discarica autorizzata. Nel tratto è previsto il tombinamento del fosso latistante con posa in opera di tubi in cemento con rinfiacco in calcestruzzo. Installazione barriere in metallo (diametro 70mm) a delimitazione e protezione del percorso.</p>	<p style="text-align: center;">T6-5 € 381.255,00</p>
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> <p>▪ <u>Int.T6-6; Priorità 1</u> <u>Ponte per superamento torrente - laghetto ponte del Grillo (10ml)</u></p> <p><i>L'intervento T6-6 proposto</i>, prevede la realizzazione di n° 1 ponte in legno lamellare per attraversamento torrente nei pressi dei laghetti – zona Traversa del Grillo –L’opera prevista è di circa 10 ml di lunghezza e 2 ml di larghezza. Ipotizziamo: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull’orlo del cavo.</p> <p>▪ <u>Int.T6-7; Priorità 2</u> <u>Nuovo tracciato connessione Str. Fioretta (1.500 ml)</u></p> <p><i>L'intervento T6-7 proposto</i>, prevede la realizzazione di un nuovo tracciato che si sviluppa lungo l’argine del torrente nei pressi dei laghetti – zona Traversa del Grillo – Creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, lunghezza 1.500 ml e larghezza di 2 ml. e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.</p> 	<p>T6-6 € 77.000,00</p> <p>T6-7 € 187.902,00</p>
--	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T6-12; Priorità 1</u> <u>Nuovo tracciato su terreno Borgo Pallavicini (1.200 ml)</u> <p><i>L'intervento T6-12 proposto</i>, prevede la realizzazione di un nuovo tracciato a piano campagna che inizia al piede dell'infrastruttura della direttissima ferroviaria Roma-Firenze e costeggia l'argine destro del Fiume Tevere fino ad intersecare la strada bianca interpodereale dell'agriturismo "Borgo Pallavicini Mori". Il tratto prevede la creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, lunghezza 1.200 ml e larghezza di 2 ml. e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.</p>	<p>T6-12 € 163.522,00</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T6-13; Priorità 1</u> <u>N°2 Ponti per superamento torrenti (10+10 ml)</u> <p><i>L'intervento T6-13 proposto</i>, prevede la realizzazione di n° 2 ponte in legno lamellare per attraversamento dei canali di acque meteoriche in prossimità dell'agriturismo "Borgo Pallavicini Mori". Le opere previste sono di circa 10 ml di lunghezza e 2 ml di larghezza. Ipotizziamo per ogni ponte: due travi lamellari di altezza 80x20 cm, travi ortogonali 12x16 larghezza 2.00, tavolato 4 cm. Realizzazione delle briglie a monte e valle delle spalle del ponte in gabbioni metallici con</p>	<p>T6-13 € 154.000,00</p>

	<p>scaglioni di cava, realizzazione spalle in calcestruzzo armato. Scavo a sezione obbligata per alloggiamento spalle in c.a., rinterro con materiale depositato sull'orlo del cavo.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Int.T6-14; Priorità 1</u> <u>Nuovo tracciato su terreno coltivato nei pressi di Via Grotta Oscura (900 ml)</u> <p><u>L'intervento T6-14 proposto</u>, prevede la realizzazione di un nuovo tracciato a piano campagna che inizia dall'intersezione Via Tiberina con Via Grotta Oscura – lato fiume – e termina sulla strada bianca esistente nei pressi dell'annesso agricolo di vicinato. Un ulteriore tratto prevede il tracciato lungo l'argine del Fiume Tevere nell'area "dell'Ente Maremma Valle Lunga". Entrambi i tratti prevedono la creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, lunghezza complessiva 900 ml e larghezza di 2 ml. e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.</p>	<p style="text-align: center;">T6-14 € 132.541,00</p>
--	--	---

	<ul style="list-style-type: none"> <p>▪ <u>Int.T6-19; Priorità 1</u> <u>Nuovo tracciato di collegamento con Via Tenuta Piccirilli (500 ml)</u></p> <p style="text-align: center;"><i>L'intervento T6-19 proposto,</i> prevede la realizzazione di un nuovo tracciato a quota campagna per collegare il nuovo ponte con "Via Tenuta Piccirilli". Creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, <i>lunghezza complessiva 500 ml e larghezza di 2 ml.</i> e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.</p> <p>▪ <u>Int.T6-20; Priorità 2</u> <u>Nuovo tracciato lungo Via Tiberina (1.400 ml)</u></p> <p style="text-align: center;"><i>L'intervento T6-20 proposto,</i> prevede la realizzazione di un nuovo tracciato latistante Via Tiberina, lato destro direzione Roma nei pressi del Cimitero Flaminio e termina alla connessione con "Via Soriano nel Cimino". Creazione del pacchetto di sottofondo, scavo a sezione obbligata per formazione cassonetto, <i>lunghezza complessiva 1.400 ml e larghezza di 2 ml.</i> e rinterro con misto calcareo. Finitura con doppia pezzatura grana grossa (spessore soletta 15 cm) e ulteriori 15 cm di pezzatura fina, stabilizzato e rullatura.</p> 	<p style="text-align: center;">T6-19 € 73.634,00</p> <p style="text-align: center;">T6-20 € 313.975,00</p>
--	--	---

7.3 QUADRO ECONOMICO

7.3.1 Stima sommaria dei costi

A) TOTALE STIME PARAMETRICHE TRATTI INTERESSATI ORTE – LABARO (IN DESTRA E SINISTRA IDROGRAFICA)

T1 - dall'Oasi di San Liberato a Orte	Euro	186.903
T2 - da Orte Scalo alla Riserva Naturale Tevere Farfa in DX Idraulica	Euro	1.912.498
T3 - da Oriculum a Civita Castellana Scalo in SX idraulica	Euro	840.379
T4 - da Borghetto a Poggio Mirteto Scalo in SX Idraulica	Euro	1.242.283
T5 - da Poggio Mirteto Scalo alla Traversa del Grillo in SX Idraulica	Euro	1.782.012
T6 - dalla Riserva Naturale Tevere Farfa a Labaro in DX idraulica	Euro	2.973.840

TOTALE STIME PARAMETRICHE TRATTI IN ANALISI	Euro	8.937.915
--	-------------	------------------

B) SEGNALETICA

MANUALE DI POSA	Tratto completo Orte - Roma in Sinistra e Destra idraulica	Euro	27.750
MANUFATTO	Pali ipotizzati 1.050	Euro	141.750
POSA IN OPERA	1.050 pali	Euro	73.500

TOTALE SEGNALETICA	Euro	243.000
---------------------------	-------------	----------------

TOTALE IMPORTO LAVORI A+B	Euro	9.180.915,00
----------------------------------	-------------	---------------------

C) QUOTE PRESUNTE PER SERVITU' DI PASSAGGIO

T1 -	2.400 mq (calcolato su 8 euro/m2)	Euro	19.200
T2 -	22.000 mq (calcolato su 8 euro/m2)	Euro	176.000
T3 -	9.100 mq (calcolato su 8 euro/m2)	Euro	72.800
T4 -	13.950 mq (calcolato su 8 euro/m2)	Euro	111.600
T5 -	15.095 mq (calcolato su 8 euro/m2)	Euro	120.760
T6 -	28.520 mq (calcolato su 8 euro/m2)	Euro	228.160
TOTALE SERVITU' DI PASSAGGIO		Euro	728.520

7.3.2 Quadro economico - Lavori

QUADRO ECONOMICO PROGETTO PRELIMINARE		
PROGETTO DI VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO DELLA MEDIA VALLE DEL TEVERE MEDIANTE LA REALIZZAZIONE DI UNA CICLOVIA DI COLLEGAMENTO INTERREGIONALE TRA ASSISI E ROMA PENSATA LUNGO GLI ASSI FLUVIALI E LE CAMPAGNE RURALI DELLE DUE REGIONI LAVORI		
		Importi (Euro)
A - Lavori a misura, a corpo, in economia		
A1	IMPORTO LAVORI (Sommatore importi dei 6 tratti più Segnaletica)	9 180 915,00
	<i>Importo Manodopera (compreso in A1)</i>	2 754 274,50
	<i>Importo degli Oneri della Sicurezza (compreso in A1)</i>	235 147,55
A2	Costi per la sicurezza non soggetti a ribasso	413 141,18
A - Importo dei Lavori (A1+A2)		9 594 056,18
B - Somme a disposizione dell'Amministrazione		
B1	Imprevisti	287 821,69
B2	Spese tecniche progettazione preliminare, definitiva, esecutiva, Coord. Sicurezza, Direzione dei Lavori, misura e contabilità, collaudo	767 524,49
B3	INARCASSA (4% su B2)	30 700,98
B4	I.V.A. (22% su B2 + B3)	175 609,60
B5	I.V.A. (10% sui lavori)	959 405,62 -
B6	Indennità RUP (60% di 2% di A)	115 128,67 -
B7	Spese accessorie per gare, commissioni, pubblicità	10 000,00 -
B8	Indennità per servitù di passaggio	728 520,00 -
<i>Sommano a disposizione</i>		3 074 711,05 3 074 711,05
IMPORTO TOTALE DELL'OPERA		12 668 767,23



RISERVA NATURALE REGIONALE NAZZANO

TEVERE FARFA

ENTE CAPOFILA

Domanda di partecipazione alla “Manifestazione d’interesse per la realizzazione di piste ciclabili sul territorio regionale”, nell’ambito delle disposizioni per favorire la “Mobilità Nuova”. Determinazione direzione regionale Lazio infrastrutture e mobilità 20.11.2018 N° G14842 e successiva modifica del 17.01.2019 N° G00339

CICLOVIA “LA VIA DELL’ACQUA”

Da Assisi a Roma lungo i fiumi, le campagne ed i borghi Umbri e Laziali

PROGETTO DI VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO DELLA MEDIA VALLE DEL TEVERE MEDIANTE LA REALIZZAZIONE DI UNA CICLOVIA DI COLLEGAMENTO TRA I COMUNI DI ORTE, GALLESE, CIVITA CASTELLANA, PONZANO ROMANO, SANT’ORESTE, TORRITA TIBERINA, FILACCIANO, NAZZANO, MAGLIANO SABINA, COLLEVECCHIO, STIMIGLIANO, FORANO, POGGIO MIRTETO, MONTOPOLI DI SABINA, FARA IN SABINA, MONTELIBRETTI, MONTEROTONDO, FIANO ROMANO, CAPENA, CASTELNUOVO DI PORTO, RIANO E ROMA CAPITALE.

PROGETTO DELLA SEGNALETICA DI VIA



GRUPPO DI PROGETTO

Designer Marco Angeletti
Architetto Roberto Soli
Ingegnere Giovanni Amici
Architetta Manuela Gualtieri
Architetto Stefano Cecere
Architetto Riccardo Guarnello

DATA PROGETTO PRELIMINARE: 19.02.2019

1 SEGNALETICA DI VIA

Sempre più persone partono in viaggio cercando qualcosa in più di una semplice vacanza. La mobilità dolce “Attiva” come meglio si descrive ora ha bisogno di percorsi e infrastrutture per viaggiare in sicurezza, ma anche di una buona segnaletica che da il senso, **l’identità e la sicurezza** di essere sulla strada giusta per raggiungere la meta che ci siamo prefissi. Il percorso è pensato per quei viaggiatori che desiderano vivere un’autentica esperienza nel nostro Paese, immergendosi a passo lento in quel patrimonio diffuso fatto di arte, buon cibo, paesaggio e spiritualità che costituisce il carattere originale e l’essenza dell’Italia.

Garantire un’adeguata segnaletica è importante per consentire un migliore orientamento a coloro che usufruiscono della ciclovìa, informandoli costantemente sulla località in cui sono, sulle direzioni, sulle distanze e sulle connessioni culturali e artistiche presenti sul territorio.

E’ importante Indicare aree di attestamento attrezzate con panchine per la sosta, segnaletica informativa, fontanelle, connessioni Wi-Fi e postazioni per la ricarica energetica di dispositivi mobili e mezzi elettrici.

La volontà progettuale, condivisa con tutti i comuni, è quella di mappare tutto il percorso (del tratto Laziale) con la segnaletica univoca e condivisa della **Via dell’Acqua**, per concretizzare l’idea di ciclovìa descrivendo un’identità chiara e generare stimoli creativi e azioni imprenditoriali lungo la valle del Tevere ove si innesta il percorso. Costruire un’identità e innescare il processo culturale giusto ad informare e formare anche le nuove generazioni al fine di innovare e far crescere un grande prodotto turistico che porterà ottime ricadute economiche e sociali sui territori.

Per questi motivi è stato richiesto il finanziamento della segnaletica di tutto il percorso, da Orte a Roma, con l’attuale stato dei tratti e dei percorsi, che poi pian piano sarà aggiornato e traslato seguendo il posizionamento in sicurezza del tracciato definitivo a seguito del completamento delle opere.

2 SCHEDA TIPO

PROSPETTO LUOGO DI POSA (LdP)		Codice luogo di posa:	
Soggetto manutentore LdP:		Soggetto finanziatore LdP:	
Gruppo montuoso:		Sentiero n°	LdP n. /
Regione:	Provincia:	Comune:	
Località:			Quota:
Coordinate geografiche (WGS 84) LdP		Latitudine:	Longitudine:

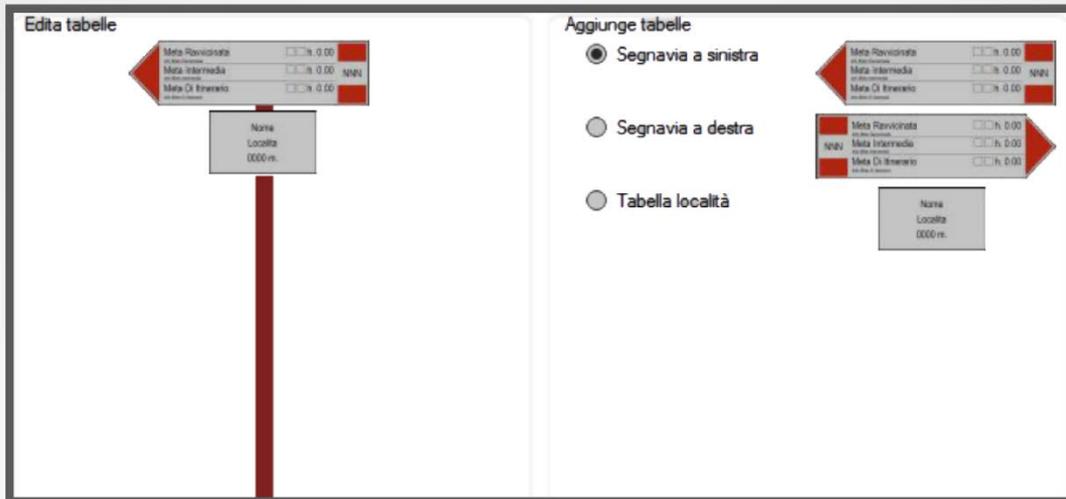
1	2
3	4
5	6

Disposizione tabelle sul palo: 	Sequenza tabelle dall'alto in basso: 	T
------------------------------------	--	-------

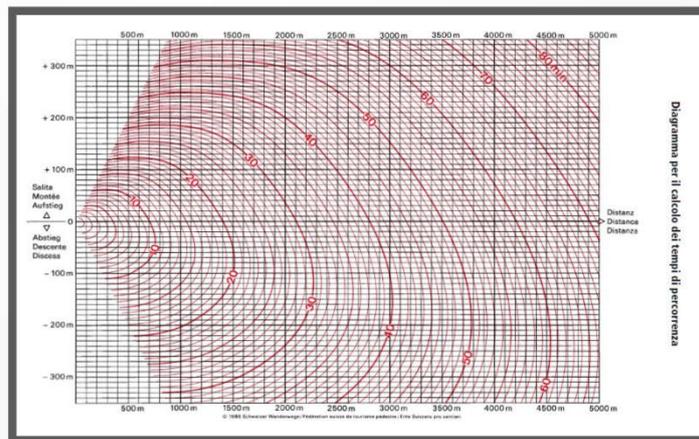
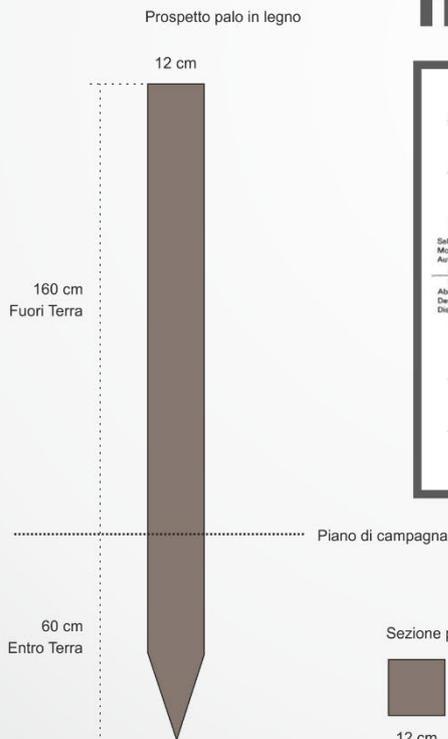
Schizzo o mappa del luogo di posa	Tabella: Segnavia n°	Tipo materiale: <input type="checkbox"/> codice: 01 - legno, 02 - forex, 03 - meg. 04 - metallo, 05 - dibond, 06 -
	Località n°	
NB: si raccomanda di orientare a Nord i due disegni	Altre tabelle codice: <input type="checkbox"/>	Fissaggio: viti testa esagonale da 10 mm n° altri tipo fissaggio: n° palo legno h. cm. diam. cm palo metallo h. cm. diam. cm
		Note:
	Compilatore:	tel:
	mail:	data:

5 ORIENTAMENTO

ORIENTAMENTO



TEMPI DI PERCORRENZA



LA VIA ASSISI > ROMA
DELL'ACQUA

studio
SUTE

6 STIMA PARAMETRICA

SEGNALETICA DI VIA

MANUALE DI POSA	Tratto completo Orte – Roma in Sinistra e Destra idraulica	Euro	27.750
MANUFATTO	Pali ipotizzati 1.050	Euro	141.750
POSA IN OPERA	1.050 pali	Euro	73.500

TOTALE IVA COMPRESA

Euro 243.000



RISERVA NATURALE REGIONALE NAZZANO

TEVERE FARFA

ENTE CAPOFILA

Domanda di partecipazione alla “Manifestazione d’interesse per la realizzazione di piste ciclabili sul territorio regionale”, nell’ambito delle disposizioni per favorire la “Mobilità Nuova”. Determinazione direzione regionale Lazio infrastrutture e mobilità 20.11.2018 N° G14842 e successiva modifica del 17.01.2019 N° G00339

CICLOVIA “LA VIA DELL’ACQUA”

Da Assisi a Roma lungo i fiumi, le campagne ed i borghi Umbri e Laziali

PROGETTO DI VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO DELLA MEDIA VALLE DEL TEVERE MEDIANTE LA REALIZZAZIONE DI UNA CICLOVIA DI COLLEGAMENTO TRA I COMUNI DI ORTE GALLESE, CIVITA CASTELLANA, PONZANO ROMANO, SANT’ORESTE, TORRITA TIBERINA, FILACCIANO, NAZZANO, MAGLIANO SABINA, COLLEVECCHIO, STIMIGLIANO, FORANO, POGGIO MIRTETO, MONTOPOLI DI SABINA, FARA IN SABINA, MONTELIBRETTI, MONTEROTONDO, FIANO ROMANO, CAPENA, CASTELNUOVO DI PORTO, RIANO E ROMA CAPITALE.

PROGETTO DI COMUNICAZIONE E MODELLO DI GESTIONE PARTECIPATA



GRUPPO DI PROGETTO

Designer Marco Angeletti
Architetto Roberto Soli
Ingegnere Giovanni Amici
Architetta Manuela Gualtieri
Architetto Stefano Cecere
Architetto Riccardo Guarnello

DATA PROGETTO PRELIMINARE: 19.02.2019

1 STRATEGIA DI PROMOZIONE INTEGRATA

1.1 OBIETTIVI E LINEE GUIDA

L'attuazione di una progettualità complessa, di ampio respiro e dalle molteplici ricadute quale quella della "Via Dell'Acqua" deve essere accompagnata da opportuni strumenti di promozione che valorizzino il ruolo e le potenzialità dell'opera conclusa, ma che accompagnino anche il suo percorso di realizzazione, rivolgendosi tanto a potenziali fruitori esterni e turisti, quanto agli attori del territorio.

Si ritiene infatti fondamentale, che oltre a sviluppare tramite i canali regionali una adeguata promozione turistica e commerciale, si debba favorire la conoscenza e l'apprezzamento dell'opera anche a livello locale, evidenziandone le positive ricadute infrastrutturali, ambientali, turistiche e socio – economiche. Se ne favorirebbe in tal modo l'integrazione funzionale, economica e culturale nel territorio, che già accoglie di fatto innumerevoli attività che trarrebbero vantaggio dalla presenza della ciclovia in progetto e che, al contempo, potrebbero contribuire attivamente alla sua gestione e valorizzazione.

La promozione così intesa è quindi volta non esclusivamente a proporre di un "prodotto finito" in ambito turistico- commerciale, ma in un'ottica partecipativa e integrata, a fare in modo che l'opera nasca e cresca inserendosi nel tessuto, nelle relazioni e nelle principali dinamiche di sviluppo locale che già strutturano il territorio di riferimento, supportandole e rafforzandole. La strategia di promozione integrata del prodotto "Via dell'Acqua" sarà sviluppata in coerenza con gli strumenti di programmazione e promozione turistica Regionale, e sarà per questo condivisa e verificata con gli uffici competenti.

Gli **Obiettivi** della Strategia sono dunque individuabili in:

- Promuovere la conoscenza e la fruizione sostenibile del patrimonio paesaggistico, naturalistico, storico – culturale e rurale connesso alla rete fluviale, integrando le infrastrutture già realizzate inserendole in una visione di scala regionale;
- Promuovere il percorso della Via dell'Acqua all'interno della rete delle percorrenze turistiche dell'Umbria e dell' Lazio integrandolo nelle politiche e negli strumenti di promozione turistiche regionale;

- Promuovere la conoscenza e la sensibilità rispetto al ruolo della risorsa acqua e degli ambienti naturalistici fluviali (habitat, specie ecc.) per la qualità ambientale e la sicurezza del territorio;
- Favorire lo sviluppo di un turismo locale sostenibile legato alla ciclopedonalità, quale elemento nodale di crescita per l'economia locale e regionale;
- Favorire lo sviluppo di attività economiche (visite e itinerari, accoglienza, filiere corte, enogastronomia, ecc.) legate alla fruizione delle emergenze storico -naturalistiche collegate al fiume, incentivando la creazione di un'offerta di servizi integrata;
- Favorire la conoscenza e l'utilizzo della Via dell'Acqua da parte degli abitanti sia a scopo ludico che utilitario, incentivando forme di mobilità locale sostenibile (spostamenti casa – lavoro, ecc.);

Le **azioni strutturanti** la strategia sono le seguenti:

- Attivazione di un forum/blog sul tema dell'offerta di mobilità dolce combinata con le tematiche afferenti (conoscenza e tutela dell'ambiente e del paesaggio; qualità della vita delle comunità; sviluppo locale; sicurezza dal rischio idraulico; ecc.) aperto ai cittadini e agli operatori come strumento di confronto a forte caratterizzazione social;
- Attivazione di un Portale web dedicato, collegato ai portali istituzionali degli Enti proponenti;
- Attività di social media marketing;
- Progettazione e realizzazione di materiali promozionali di supporto di tipo cartaceo;
- Cura dell'Immagine e "brand strategy" del prodotto ciclovia in coerenza con il brand system turistico delle regioni Umbria e Lazio.
- Definizione di strategie di sviluppo locale di tipo partecipativo (Community Led Local Development – CLLD) con riferimento al Regolamento (UE) 1303/2013 e del Regolamento (UE) 508/2014, realizzato con tecniche partecipative specialistiche da facilitatori esperti e certificati con esperienza in percorsi di sviluppo locale CLLD;
- Attivazione del percorso partecipato per incoraggiare gli stakeholder del territorio a partecipare al processo di sviluppo locale indotto dal progetto con le attività specificamente descritte nel seguente paragrafo.

2 MODELLO DI GESTIONE PARTECIPATO

Un progetto di gestione di un bene come una ciclovia deve garantire gli standard normativi e di qualità con interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e con una corretta gestione amministrativa. Un percorso privo di manutenzione dopo pochi anni diventa inutilizzabile, vanificando gli effetti degli investimenti. Per raggiungere questi obiettivi, occorre sviluppare, attraverso un progetto di collaborazione con la cittadinanza, un piano di gestione che, coinvolgendo maggiormente i cittadini, miri ad aumentare il valore della ciclovia stessa anche dal punto di vista turistico.

Per questo percorso è necessario che siano definite le principali azioni di gestione riguardanti:

- la manutenzione ordinaria (ispezione del tracciato, taglio erba, pulizia, riparazione di elementi danneggiati);
- la manutenzione straordinaria (rifacimento del piano stradale, rifacimento di opere strutturali quali ponti, sottopassi, opere di sostegno, parapetti per lunghi tratti, ripristino di cedimenti o frane, interventi di eliminazione di punti pericolosi, ecc.);
- la gestione amministrativa, informativa, ecc.

Da parte dei 24 Enti che nel tratto laziale da Orte a Roma Capitale hanno sottoscritto il protocollo d'intesa per la valorizzazione del cammino "Assisi-Roma" la Via dell'acqua, in collaborazione con soggetti specializzati, sarà intavolato un percorso di progettazione partecipata con l'intento di mettere a fuoco il piano di gestione della ciclovia. Il progetto prevede che siano definite le linee strategiche per garantire gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e per far emergere le molteplici valenze che una pista ciclabile come la Assisi-Roma può esprimere. Il progetto dovrà tenere conto di percorsi partecipativi già avviati sul territorio, quale quello in itinere del Contratto di Fiume della Media Valle del Tevere da Orte alla Riserva Tevere-Farfa.

Materiali e metodi

Il processo partecipativo progettato si articolerà in tre fasi. Nella prima fase i portatori di interesse e la cittadinanza saranno coinvolti in alcuni incontri informativi trattanti il tema della ciclabilità e del turismo. In un secondo momento sarà dato il via al processo partecipativo vero e proprio attraverso laboratori focalizzati sulla ciclabile Assisi-Roma. Nella terza fase, anche dopo la realizzazione degli interventi di realizzazione e riqualificazione, attraverso una serie di

giornate di rilievi con somministrazione di questionari ai frequentatori della pista, sarà condotta un'indagine per comprendere quale sia l'utilizzo principale della pista per giungere ad un'analisi dei fruitori, delle capacità di spesa e delle criticità riguardanti la gestione e la manutenzione.

Partecipazione e coinvolgimento del cittadino

L'obiettivo di gestire un'infrastruttura ciclabile al fine di valorizzarne la funzione ricreativa per i residenti e turistica per gli ospiti richiede un complesso processo di coinvolgimento di portatori di interesse. Il primo passo da compiere nel momento in cui ci si avvicina ad una progettazione partecipata è decidere chi coinvolgere, ovvero identificare gli stakeholder. Gli stakeholder sono quelle persone od organizzazioni interessate agli sviluppi della politica, del progetto o più in generale dell'argomento di cui si tratta. Le motivazioni che spingono gli attori alla partecipazione possono essere molteplici e questo consente di categorizzare i portatori di interesse e conseguentemente regolare l'approccio (più o meno tecnico) nei loro confronti a seconda che essi siano esperti, professionisti o cittadini. Una stakeholder analysis consente alla figura del facilitatore di gestire al meglio il contenuto, le dinamiche del gruppo di portatori di interesse e lo stesso evolversi della tecnica che sta usando.

La varietà di strumenti, tecniche e metodi per mettere in atto una progettazione partecipata è piuttosto ampia.

La tecnica di coinvolgimento che verrà utilizzata sarà scelta tra le seguenti:

Focus Group

Tecnica DELPHI

Brainstorming

Nominal Group Technique

Analisi Swot

Albero dei Problemi

Open Space Technology (OST)

EASW

European Awareness Scenario Workshop (EASW)

World Cafè

Applicazione

Per comprendere meglio le dinamiche che interesseranno la ciclovia, esternare le possibilità che questa offre e valutare quali sono le migliori prospettive future, ci si servirà dell'aiuto di esterni competenti per pianificare il processo partecipativo. Attraverso i giornali locali, i siti

internet istituzionali ed i canali social, saranno coinvolti gli stakeholder appartenenti alle seguenti categorie:

i proprietari confinanti la ciclovia, albergatori, proprietari di agriturismi, operatori della ricettività diffusa, guide turistiche, guide naturalistiche, dipendenti di enti gestori di strade e piste ciclabili, Consorzi turistici, delle Intese Programmatiche d'Area del territorio del Lazio, dirigenti e funzionari degli enti gestori dei corsi d'acqua, imprese di servizi turistici (agenzie viaggio, noleggio e transfert), dipendenti di uffici IAT (Informazioni e Accoglienza Turistica), tecnici comunali, amministratori, consiglieri comunali, rappresentanti delle principali associazioni che promuovono la ciclabilità e il territorio e cittadini.

Criteria di qualità di una pista ciclabile

I requisiti di base per realizzare e gestire correttamente una pista ciclabile riguardano:

la sicurezza (livello di traffico, omogeneità del tracciato, punti pericolosi)

la continuità (deviazioni e dislivelli, capillarità)

l'attrattività (grado di scorrimento, pavimentazione, qualità ambientale)

Questo significa che occorre avere un approccio oggettivo e professionale alla pianificazione, gestione e manutenzione delle infrastrutture ciclabili.

Dalla pista ciclabile al prodotto turistico

Turismo di qualità, fare turismo territoriale significa creare un sistema turistico e non un turismo di settore. Il turismo deve essere interpretato come un bene comune per le popolazioni che abitano un territorio. È essenziale che le risorse e le peculiarità turistiche siano riconosciute con convinzione e con orgoglio dagli operatori turistici e dai residenti. Il turismo territoriale è una nuova filosofia di fare vacanza e di viaggiare in cui si predilige la selezione qualitativa alla quantità e al qualunquismo dell'offerta; la cura e la cultura dell'accoglienza personalizzata dell'ospite rispetto alla standardizzazione dell'accoglienza di massa; la ricerca delle autenticità, delle originalità e delle unicità di interesse turistico di un territorio rispetto all'imitazione e l'importazione di mode, di servizi e di eventi non attinenti alla propria tradizione.

Operatori del turismo territoriale

La ricerca di un turismo di qualità richiede un approccio professionale al turismo. Il cicloturismo nelle sue varie forme è un esempio di turismo territoriale di qualità. Per dare concretezza ad un progetto di sviluppo cicloturistico occorre coinvolgere operatori che conoscono,

approfondiscono e valorizzano i temi della tradizione locale della storia e della cultura legata alla propria terra. Gli operatori sono entusiasti sostenitori e ricercatori dell'autentico evitando banalizzazioni e standardizzazioni. Nella strutturazione dei servizi turistici gli operatori utilizzano preferibilmente personale qualificato, si prendono cura degli ospiti stabilendo con loro relazioni non superficiali con intento educativo e didattico, operano per un basso impatto ambientale della loro attività e per la salvaguardia dell'ambiente locale.

Il successo del prodotto turistico territoriale

Per riuscire a progettare un prodotto turistico di successo, nel caso specifico la ciclovia Assisi-Roma, si deve produrre qualcosa di cui il pubblico abbia veramente bisogno. Un prodotto turistico è l'espressione e non la sommatoria di una serie di servizi e di beni che lo rendono fruibile e garantito nel tempo. La monocultura turistica è superata da tempo. E' la domanda che determina l'offerta e quindi il prodotto turistico va continuamente monitorato in base all'evoluzione del mercato e allo stile di vita della popolazione. Una destinazione può avere anche più prodotti turistici. Ma non è il tanto che conquista il mercato, ma è la qualità. L'operatore turistico deve fare un duplice sforzo di fantasia: creare il prodotto ma avendo in mente coloro a cui può servire e piacere quindi mettersi nei loro panni, sforzarsi di pensare come loro, di vivere come loro. Una volta creato il prodotto, prima di promuoverlo, va testato più volte.

Il modello di gestione della ciclovia Assisi-Roma

Si ipotizzano quattro modelli di gestione in tema di manutenzione ordinaria della ciclovia

1) Gestione Ordinaria

Questo modello usa un approccio top down ed è un modo strumentale di garantire la manutenzione; non è un modello di gestione in grado di raggruppare tutte le valenze che il progetto della ciclovia "Assisi-Roma" riesce ad esprimere. Questo modello non tiene conto dell'agire in condizioni di emergenza e non prevede una corresponsabilità di altri soggetti al di fuori della pubblica amministrazione. Gli operai non ci mettono passione non condividono un progetto che vada oltre gli accordi stabiliti dal contratto d'opera.

2) Gestione con valenza sociale

Il modello di gestione del verde pubblico attraverso il coinvolgimento di cooperative sociali avviene in molti territori ed adottato da diversi gestori di piste ciclabili (è un

modello molto utilizzato dalla rete delle ciclovie Trentine). L'accordo tra le parti prevede lo sfalcio dell'erba, la raccolta dei rifiuti, la pulizia del sedime dalle foglie, il presidio del territori. Per funzionare è un modello che ha bisogno di molta comunicazione per spiegare la valenza del lavoro svolto, cercando di trovare forme continuative di collaborazione in modo da accrescere le professionalità degli operatori coinvolti, evitando il rischio della frammentarietà dei lavori. C'è da valutare la presenza sul territorio di cooperative sociali che impiegano persone svantaggiate residenti locali; sarebbe auspicabile un loro coinvolgimento. Non sempre tuttavia l'utilizzo di cooperative sociali equivale al raggiungimento del successo sperato. Questo modello non risolve il problema della scarsità di risorse delle pubbliche amministrazioni locali, tuttavia può stimolare la predisposizione di progetti per ricevere contributi messi a disposizione dai diversi strumenti di sostegno alle azioni sociali. Dalle esperienze si riscontrano diversi limiti all'utilizzo del modello sociale, da quello economico, a quello burocratico amministrativo. Le ASL locali potranno collaborare nelle diverse fasi di sviluppo del progetto. Questo modello tuttavia non è pensato per massimizzare la funzione turistico-ricreativa della ciclovie, occorre coinvolgere attivamente altri soggetti privati.

3) Gestione mista pubblico – privata

Il terzo modello avrà successo se la pubblica amministrazione sarà rappresentata da un unico soggetto in grado di garantire un modello flessibile, moderno, snello e se terrà assieme le diverse specificità del territorio. Nel nostro territorio ci sono sia soggetti privati che associazioni disposte a collaborare attivamente alla gestione della ciclovie, in allegato alla presente si riporta l'elenco delle associazioni ciclistiche che hanno già sottoscritto la disponibilità in tal senso. Lungo la ciclovie potrà garantirsi la presenza di ambulanti che potranno offrire servizi. L'importante è regolamentare nel migliore dei modi il modello. Ci vuole un progetto chiaro e condiviso.

4) Gestione della ciclovie come Bene Comune

Il soggetto amministrativo responsabile della ciclovie dovrà dotarsi di un regolamento per la cura e la rigenerazione dei beni comuni e considerare la ciclovie

come tale, stimolando la partecipazione attiva della popolazione e di tutti gli stakeholders.

Dalle esperienze in merito al piano di gestione in altri contesti, è emerso, che il modello di gestione ordinaria sia fallimentare in quanto esclude la partecipazione della comunità e non tiene in considerazione l'aspetto di valorizzazione e promozione turistica dell'infrastruttura. Una gestione con valenza sociale, includendo le cooperative locali, sia una possibilità da rivalutare purché sia garantito uno standard qualitativo delle operazioni. La gestione mista pubblico-privata suscita reazioni differenti sia tra le diverse categorie di portatori di interesse che tra gli appartenenti ad una stessa categoria. Un buon piano di gestione, se costruito bene, dovrebbe saper prevedere e coinvolgere nella gestione i residenti e specialmente i proprietari confinanti della ciclovia. La gestione attraverso la regolamentazione dei Beni Comuni è relativamente nuova e non sono ancora molte le Amministrazioni che si sono dotate delle necessarie regole di attuazione.

Conclusioni

Il modello gestionale della ciclovia Assisi-Roma dovrà determinarsi sulla base di un processo partecipativo che dovrà essere supportato da esperti e professionisti.

Il processo partecipativo da mettere in atto, nel tenere conto di processi partecipativi già avviati nel territorio come quello del Contratto di Fiume della Media Valle del Tevere da Orte alla Riserva Tevere-Farfa, dovrà dimostrarsi efficace nel fornire risultati soddisfacenti per quanto riguarda la comprensione delle caratteristiche della ciclovia, delle sue potenzialità e criticità e della visione che di essa hanno i vari attori del territorio. Ciò sarà reso possibile se si raggiungeranno buoni livelli di partecipazione agli incontri tecnici e ai laboratori che saranno organizzati. Una risorsa particolarmente importante è costituita dalla partecipazione dei residenti confinanti. Il loro attaccamento nei confronti della ciclovia Assisi-Roma costituisce una risorsa e pertanto deve essere sfruttato in modo da trovare le migliori forme di collaborazione per la manutenzione dell'infrastruttura e per la custodia delle opere.

Per quanto riguarda le categorie pubbliche ed economiche, se da un lato sono già emerse realtà imprenditoriali riunite in rete di impresa e amministrazioni pubbliche abituate a lavorare in stretta sinergia, dall'altro occorre agire per rafforzare l'operatività dei soggetti privati. In

particolare si sente la necessità di mettere a fuoco la vision del progetto “Assisi-Roma” la Via dell’Acqua”, il cui piano di gestione deve esserne l’espressione operativa. Dal punto di vista turistico occorre pianificare il prodotto turistico Assisi-Roma. Si tratta di un processo tecnico che a partire dalla domanda di mercato riesca a fare sintesi dei diversi servizi in modo da rendere fruibile e garantito il bene nel tempo e nello spazio. Tale prodotto, per la forte componente territoriale e per il coinvolgimento degli attori e delle imprese locali, dovrà avere elevati requisiti qualitativi. Allo stesso tempo la strategia di promozione turistica potrà avere successo solo se sarà coerente con l’organizzazione turistica del territorio, trovando le migliori sinergie con le diverse destinazioni turistiche coinvolte, soprattutto nei centri minori.

La ciclovia Assisi-Roma, in questo senso, dovrà essere un laboratorio per la promozione della mobilità sostenibile nei territori interessati. Quest’opera infatti dovrà attivare un graduale processo di miglioramento degli standard qualitativi dei percorsi ciclabili polifunzionali. Tale processo non si deve fermare tanto nella diffusione della rete quanto nel miglioramento degli standard e deve trovare nel piano di gestione un nuovo slancio affinché sia diffusa nelle comunità locali l’idea di integrare gli spostamenti con mezzi di locomozione complementari all’automobile privata.

L’aumento della rete di percorsi ciclabili di qualità e la diffusione di servizi pubblici e privati di intermodalità (bici e taxi, bici e bus, bici e treno) sono obiettivi da perseguire con convinzione. La ciclovia potrà diventare un’attrattiva turistica solamente quando essa sarà vissuta con consapevolezza dalla popolazione locale.

Dalle esperienze di altri territori, una volta realizzata e riqualificata in tutto il suo tracciato, il modello di gestione dovrà garantire e mantenere standard di qualità elevati soprattutto in merito a:

- manutenzione pavimentazione
- garantire lo sfalcio dell'erba in maniera costante nel tempo e nello spazio
- garantire un adeguato numero di punti di ristoro
- garantire un' adeguata segnaletica per consentire un migliore orientamento a coloro che usufruiscono della ciclovia.
- Garantire un rapporto costante tra ente pubblico, operatori privati e portatori di interesse.

Elenco associazioni no-profit che hanno già espresso sostegno alla ciclovia:

APS ASSISI-ROMA "LA VIA DELL'ACQUA" (con sede a Magliano Sabina)

ASD RUOTE GRASSE FIANO (sede Fiano Romano)

ASD NUOVA CICLISTI FORANO (con sede a Forano)

APS LABORATORIO SABINA con sede a Montebuono)

ASD SABINA MARATHON CLUB (con sede a Nazzano)

ASD ORTE GREENWAY (con sede a Orte)

ASS. CULT. GOTELLGO (con sede a Roma)

ASD CICLI MONTANINI.IT (con sede a Corchiano)

ASD CAMPO BASE ALFA (con sede a Poggio Mirteto)

Ass. AICS (con sede a Roma)

ASD A.C.S.D. EMOTION BIKE (con sede a Roma)

QUADRO ECONOMICO PROGETTO DI COMUNICAZIONE E MODELLO DI GESTIONE PARTECIPATA

QUADRO ECONOMICO

PROGETTO DI VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO DELLA MEDIA VALLE DEL TEVERE MEDIANTE LA REALIZZAZIONE DI UNA CICLOVIA DI COLLEGAMENTO INTERREGIONALE TRA ASSISI E ROMA PENSATA LUNGO GLI ASSI FLUVIALI E LE CAMPAGNE RURALI DELLE DUE REGIONI

PROMOZIONE

	Importi (Euro)	
A - Lavori per start up comunicazione		
A1 Blog sul tema mobilità	500,00	
A2 Portale web dedicato	2 500,00	
A3 Creazione canali e attività di social media marketing	1 000,00	
A4 Progettazione e realizzaz. di materiali promozionali di supporto cartaceo	10 000,00	
A5 Progettazione e realizzazione di materiali promozionali video	8 000,00	
A6 Creazione del Brand e della Brand Strategy	5 000,00	
A7 Press tour per testate giornalistiche	10 000,00	
A8 Social media tour per blogger	10 000,00	
A9 Strategie di sviluppo locale di tipo partecipativo	9 000,00	
A Totale A		56 000,00
B - Programmazione delle strategie di comunicazione (durata 24 mesi)		
B1 Coordinamento di ufficio stampa dedicato	5 000,00	
B2 Gestione e presidio canali social e sito web	10.000,00	
B3 Organizzazione di eventi sportivi	20.000,00	
B4 Organizzazione incontri tematici e workshop didattici	10.000,00	
B5 Gestione processo partecipativo	15.000,00	
B6 Organizzazione eventi artistico-culturali	10 000,00	-
B Totale B		70 000,00
IMPORTO TOTALE		126 000,00
IMPORTO TOTALE CON IVA 22%		153 720,00



ENTE CAPOFILA

Domanda di partecipazione alla “Manifestazione d’interesse per la realizzazione di piste ciclabili sul territorio regionale”, nell’ambito delle disposizioni per favorire la “Mobilità Nuova”. Determinazione direzione regionale Lazio infrastrutture e mobilità 20.11.2018 N° G14842 e successiva modifica del 17.01.2019 N° G00339

CICLOVIA “LA VIA DELL’ACQUA”

Da Assisi a Roma lungo i fiumi, le campagne ed i borghi Umbri e Laziali

PROGETTO DI VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO DELLA MEDIA VALLE DEL TEVERE MEDIANTE LA REALIZZAZIONE DI UNA CICLOVIA DI COLLEGAMENTO TRA I COMUNI DI ORTE GALLESE, CIVITA CASTELLANA, PONZANO ROMANO, SANT’ORESTE, TORRITA TIBERINA, FILACCIANO, NAZZANO, MAGLIANO SABINA, COLLEVECCHIO, STIMIGLIANO, FORANO, POGGIO MIRTETO, MONTOPOLI DI SABINA, FARA IN SABINA, MONTELIBRETTI, MONTEROTONDO, FIANO ROMANO, CAPENA, CASTELNUOVO DI PORTO, RIANO E ROMA CAPITALE.

INQUADRAMENTO INTERVENTI



GRUPPO DI PROGETTO

Designer Marco Angeletti

Architetto Roberto Soli

Ingegnere Giovanni Amici

Architetta Manuela Gualtieri

Architetto Stefano Cecere

Architetto Riccardo Guarnello

DATA PROGETTO PRELIMINARE: 19.02.2019

SELEZIONE DEGLI INTERVENTI RICHIESTI A FINANZIAMENTO

Gli interventi richiesti a finanziamento elencati e quotati in questa relazione sono stati **selezionati** con questo criterio:

- A) Dotazione finanziaria del bando
- B) Punteggio definito nel bando
- C) Analisi dei tratti con meno criticità legate ai tempi di acquisizione dei materiali
- D) Reperimento materiale
- E) Cubatura economica congrua alla eleggibilità nel bando

Definiti i criteri appena descritti, sono stati analizzati i **58 interventi** proposti in relazione per la realizzazione della ciclovia da Orte a Castel Giubileo. Visti i tempi strettissimi per raccogliere la documentazione necessaria a completare le richieste formali presenti nel bando e la dotazione economica così limitata in questa fase, abbiamo eliminato tutti gli interventi dove era richiesta la **creazione di un'opera d'arte strutturale**. Questo ha portato uno sfoltimento importante nel numero degli interventi eleggibili. Abbiamo poi deciso di selezionare solo gli interventi nei comuni della Media Valle del Tevere tralasciando nella richiesta fondi gli interventi che ricadevano su Roma Capitale. Da qui sono stati poi selezionati i tratti che non richiedevano **interventi di esproprio** ma dove si può lavorare con soluzioni di servitù di passaggio. Analizzati i computi parametrici sono stati **selezionati 6 interventi preliminari e un esecutivo**. L'esecutivo di Magliano Sabina [T3-3] è risultato idoneo per i tempi rapidi di possibile realizzazione, grazie allo sviluppo su strade vicinali comunali dotate di elementi cartografici base già pronti e acquisiti per la progettazione. L'inserimento nella relazione di un intervento Esecutivo è stato consigliato dalla Regione Lazio per ottenere un punteggio maggiore in valutazione. Gli altri 6 interventi inseriti a finanziamento ricadono a nord su **Orte [T2-3]**, al centro tra **Nazzano [T6-1]** e **Fiano Romano [T6-2 e T6-3]**, e a sud su **Capena e Castelnuovo di Porto** rispettivamente con gli interventi **[T6-8]** e **[T6-9]**. Gli interventi - come descritto nel quadro economico riepilogativo inserito nelle pagine seguenti - cubano per un valore di **euro 934.767,47** questo per lasciare spazio alla dotazione economica per la realizzazione **dell'intera Segnaletica di VIA da Orte a Castel Giubileo** e la possibilità di investire nel **progetto di comunicazione** e nel **modello di gestione partecipata** che anch'esso è soggetto a punteggio nel bando.

**Allegato n. 2
Scheda progetto**

**“Manifestazione d’interesse per la realizzazione di piste ciclabili sul territorio regionale,
nell’ambito delle disposizioni finalizzate a favorire la Mobilità Nuova”**

Titolo del progetto:

CICLOVIA “LA VIA DELL’ACQUA” ASSISI – ROMA, TRATTO COMPRESO NELLA REGIONE LAZIO

Relazione tecnico-descrittiva, finalità ed obiettivi:

vedi relazione preliminare allegata

(Descrizione dei progetti e degli interventi individuati con riferimento ai seguenti criteri:

- ✓ *rapporto costi benefici (privilegiando maggior lunghezza di itinerario ciclabile a minor costo chilometrico);*
- ✓ *fruibilità in termini di lotti funzionali già pedalabili in sicurezza o pedalabili a seguito di interventi sulle regole d’uso;*
- ✓ *accessibilità ed intermodalità con la rete stradale, il trasporto su gomma ed il trasporto ferroviario;*
- ✓ *percorribilità da parte di ciclisti inesperti, utenti disabili, utenti deboli e nuclei familiari)*

Riepilogo tratte e/o lotti

ID tratta	Descrizione tratta/lotto (partenza/arrivo, ecc)	Lunghezza	Tipologia pista (sede propria, corsia di rispetto, etc)	Costo medio/m	Criticità
T2-3	Comune di Orte: nuovo tracciato parallelo SP 150 nei pressi “Nuova Tuttauto”	ml 1000	Sede propria	224,27	Asservimento terreno, Tombinamenti raccolta acque meteoriche
T3-3	Comune di Magliano Sabina: nuovo tracciato – strada vicinale Piani Marasconi	ml 1702	Promiscua uso agricolo	98,06	Non rilevate
T6-1	Comuni Nazzano e Fiano Romano nuovo tracciato latitante SP20B uscita Riserva Tevere/Farfa	ml 600	Sede propria	191,27	Asservimento terreno,
T6-2	Comune Fiano Romano predisposizione n.2 cancelli con accessi pedonali – ex cava	ml 5	Sede propria	A corpo	Asservimento terreno,
T6-3	Comune Fiano Romano nuovo tracciato al piede del rilevato dell’A1, connessione con Via Vallenoria	ml 400	Sede propria	191,27	Asservimento terreno,
T6-8	Comune di Capena – nuovo tracciato urbano di connessione con la ciclabile del Grillo	ml 450	Sede propria	148,26	Asservimento terreno
T6-9	Comune di Castelnuovo di Porto – nuovo tracciato di connessione Via del Grillo con strada interpodereale	ml 700	Sede propria	125,27	Asservimento terreno

Riepilogo quadro vincolistico/regime proprietario

ID tratta	Tipologia strada (provinciale/ locale/sterrata/ ecc)	Regime proprietario (Prop.Pubbl./demanio /privato)	Conformità PRG (SI/no)	Conformità PTPR/ vincolo ambientale/ vincolo archeologico/ usi civici/ ecc
T2-3	sterrata	privato	si	si
T3-3	sterrata	pubblica	si	si
T6-1	sterrata	In parte pubblica privata ed in parte privata	si	si
T6-2	sterrata	privata	si	si
T6-3	sterrata	privata	si	si
T6-8	sterrata	In parte pubblica privata ed in parte privata	si	si
T6-9	sterrata	privata	si	si

Riepilogo attuabilità interventi:

ID tratta	Livello di progettazione	piena disponibilità delle aree	Tempi per cantierabilità intervento	Altro ..
T2-3	preliminare	Disponibilità proprietà all' asservimento	7 mesi	
T3-3	esecutivo	si	2 mesi	
T6-1	preliminare	no	7 mesi	
T6-2	preliminare	no	7 mesi	
T6-3	preliminare	no	7 mesi	
T6-8	preliminare	no	7 mesi	
T6-9	preliminare	no	7 mesi	

L'importo del progetto è pari a Euro: 1.331.487,00 (totale richiesta di finanziamento)

(nel caso di lotti funzionali indicare importo dei singoli lotti con i relativi codici ID identificativi della tratta)

ID tratta	Livello di progettazione	Importo del lotto	Tempi per cantierabilità intervento	Altro ..
T2-3	preliminare	291.907	7 mesi	
T3-3	esecutivo	166.898	2 mesi	
T6-1	preliminare	149.371	7 mesi	
T6-2	preliminare	26.031	7 mesi	
T6-3	preliminare	99.581	7 mesi	
T6-8	preliminare	86.842	7 mesi	
T6-9	preliminare	114.133	7 mesi	
Segnaletica di via		243.000		
Piano di comunicazione e modello di gestione partecipata		153.720		

Verifica rispetto dei criteri di valutazione:

I. Criteri di Pianificazione

Criteri di pianificazione	Valore SI/NO	Note
1. Attrattività		
- connessioni con luoghi d'arte e cultura (musei, monumenti, aree archeologiche, ecc)	si	
- connessioni con aree naturali protette, SIC, ecc (naturalistiche e paesaggistiche)	si	
- connessioni con luoghi di interesse turistico-culturale (attrattive enogastronomiche, spiagge, aree pubbliche sportive attrezzate, offerta turistica locale, ecc)	si	
- connessioni con sedi universitarie, scuole, uffici e ospedali	si	
2. Fruibilità, interconnessione e intermodalità		
- coerenza con il sistema delle reti ciclabili nazionali (programma Bicitalia e Eurovelo)	si	
- direttamente in bicicletta attraverso l'interconnessione con le reti ciclabili regionali, provinciali, comunali e strade a basso traffico	si	
- parcheggio e custodia delle biciclette	si	
- interconnessione con il sistema della mobilità collettiva (stazioni e nodi di scambio)	si	
- interconnessione con altre infrastrutture ricadenti nell'ambito della cosiddetta mobilità dolce, quali cammini, ippovie, ferrovie (anche storiche)	si	
3. Servizi opzionali		
- connessione con altre forme di mobilità collettiva (quali car pooling e car sharing)	si	
- colonnine SOS, connessione wi-fi e punti di ricarica, ecc.	si	
4. Collegamenti intercomunali e/o completamenti di tronchi intercomunali		
- connessione con le reti ciclabili intercomunali	si	
5. Previsione dell'intervento in strumenti di pianificazione approvati o in fase di approvazione		
	si	

II. Livello di Progettazione

Requisiti di progettazione	Valore SI/NO	Note
1. Studio di fattibilità		
2. Progetto di Fattibilità Tecnico/Economica (valore cumulativo)	si	
3. Progetto definitivo (valore cumulativo)		
4. Progetto esecutivo (valore cumulativo)	si	
5. Immediata cantierabilità		

III. Cofinanziamento

Partecipazione finanziaria dell'Ente Proponente	Valore	Note
1. Cofinanziamento minimo 10% del totale	-----	Ente Strumentale della Regione
2. Cofinanziamento dall'11% ad un massimo del 30%	-----	

IV. Modelli di gestione partecipata

Gestione partecipata	Valore	Note
1. modelli di gestione partecipata della pista ciclabile, che prevedano il coinvolgimento di associazioni e/o no profit per le attività di manutenzione ed erogazione di servizi	SI	



Handwritten signature

COMUNE DI: **MAGLIANO SABINA**
INTERVENTO: **T3-3**
LUNGHEZZA: **1.702 ML**
TRATTO: **OCRICULUM
CIVITA CASTELLANA SCALO**

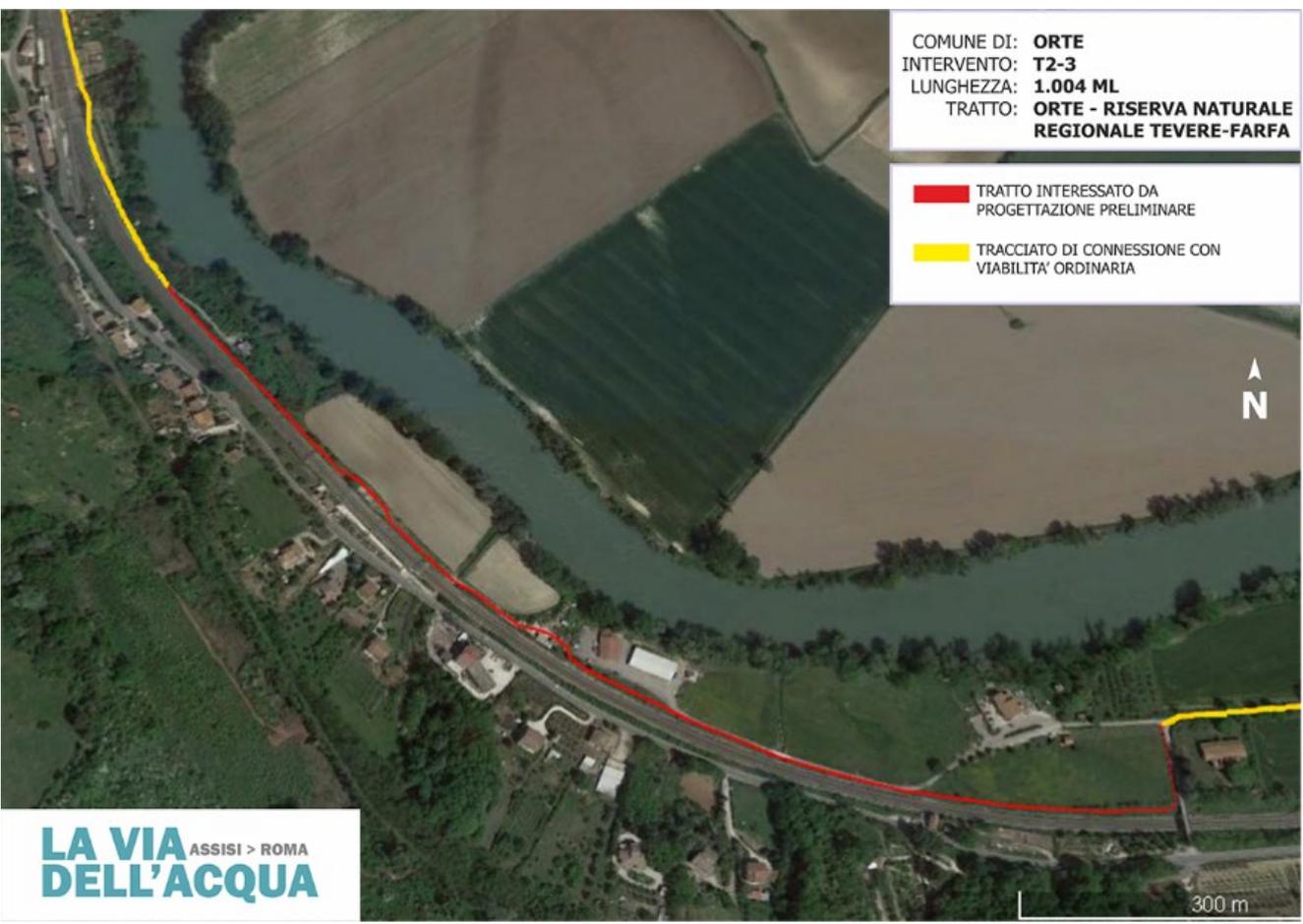
-  TRATTO INTERESSATO DA PROGETTAZIONE ESECUTIVA
-  TRACCIATO DI CONNESSIONE CON VIABILITA' ORDINARIA



LA VIA ASSISI > ROMA
DELL'ACQUA

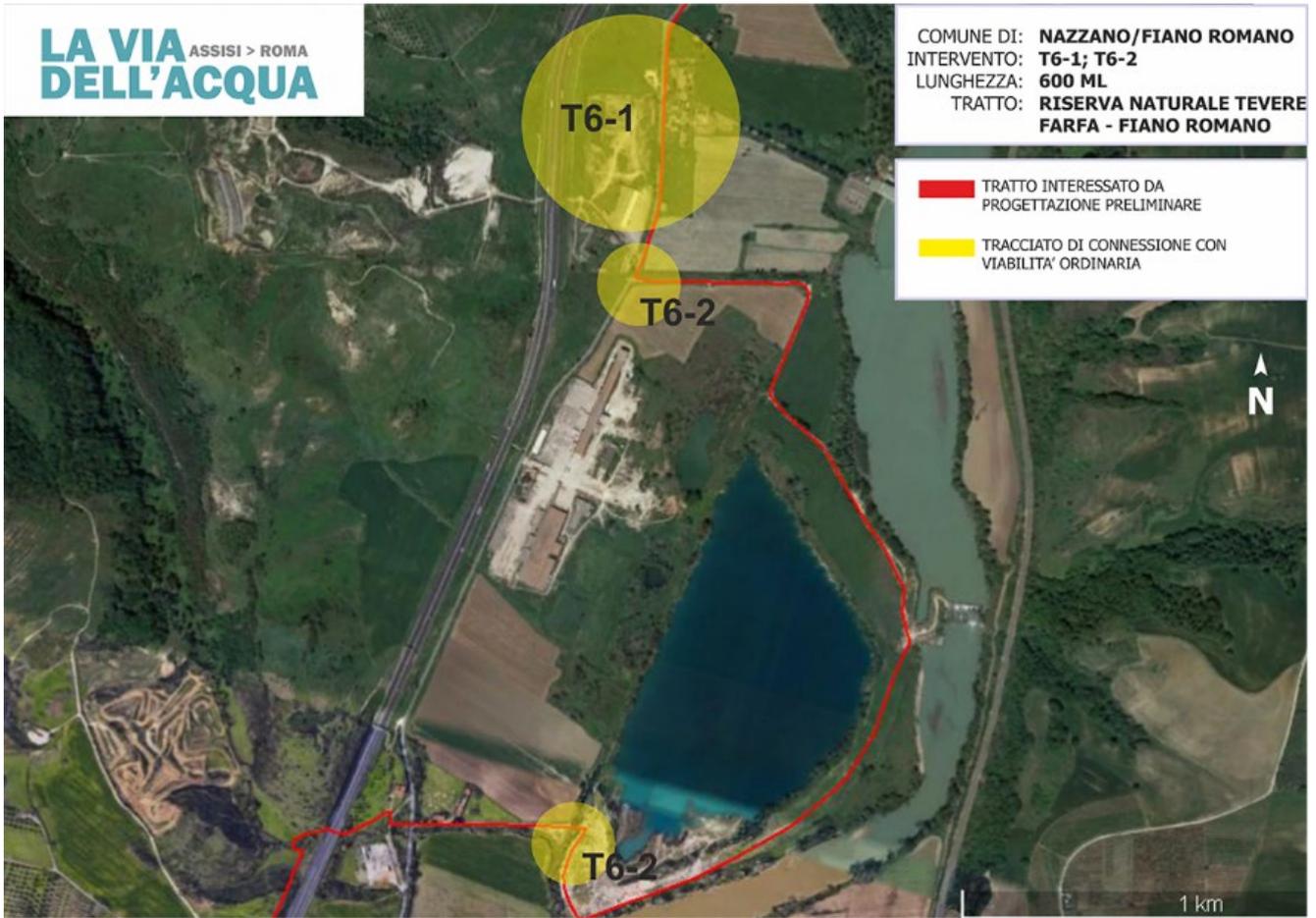
COMUNE DI: **ORTE**
INTERVENTO: **T2-3**
LUNGHEZZA: **1.004 ML**
TRATTO: **ORTE - RISERVA NATURALE
REGIONALE TEVERE-FARFA**

-  TRATTO INTERESSATO DA PROGETTAZIONE PRELIMINARE
-  TRACCIATO DI CONNESSIONE CON VIABILITA' ORDINARIA

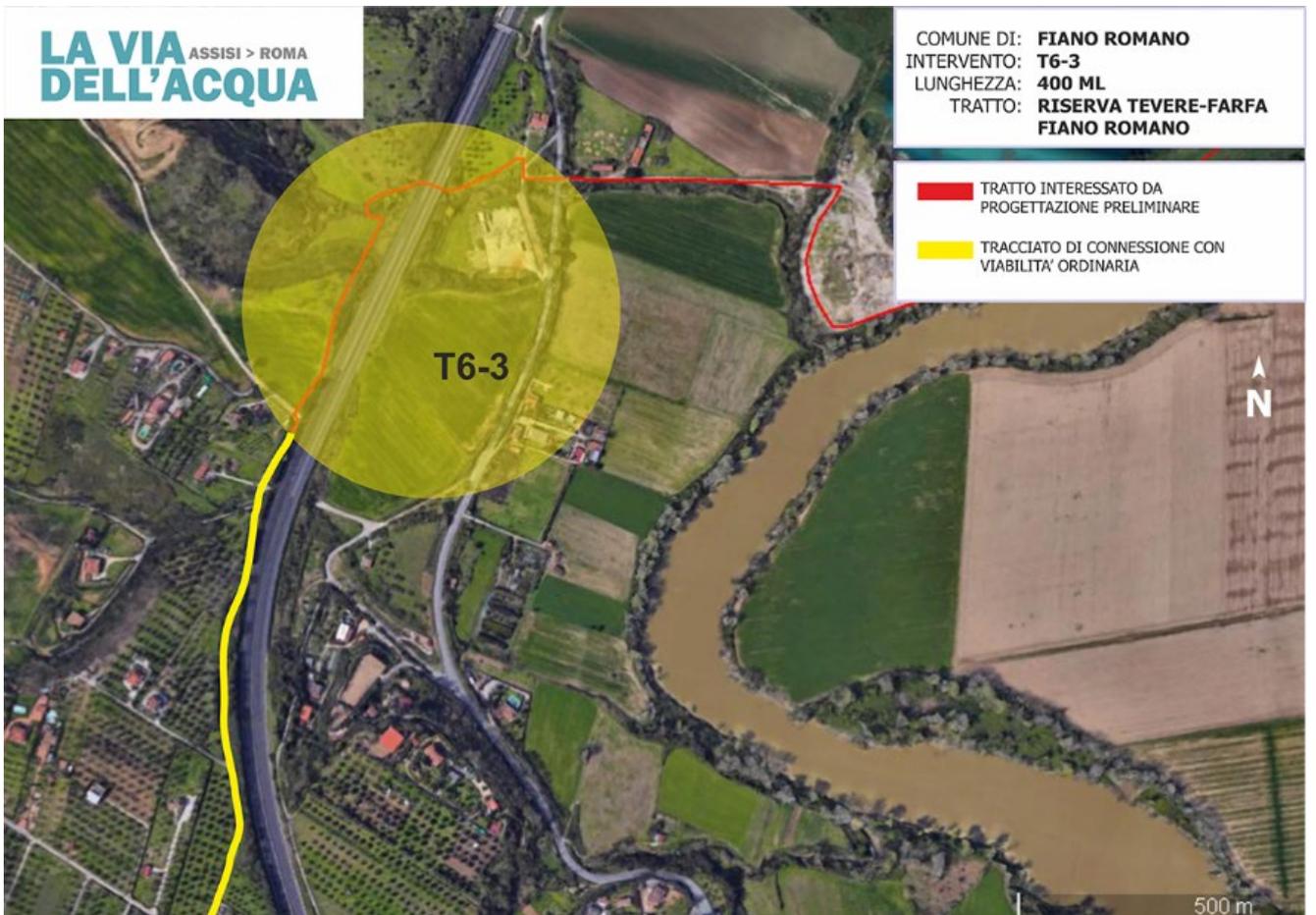


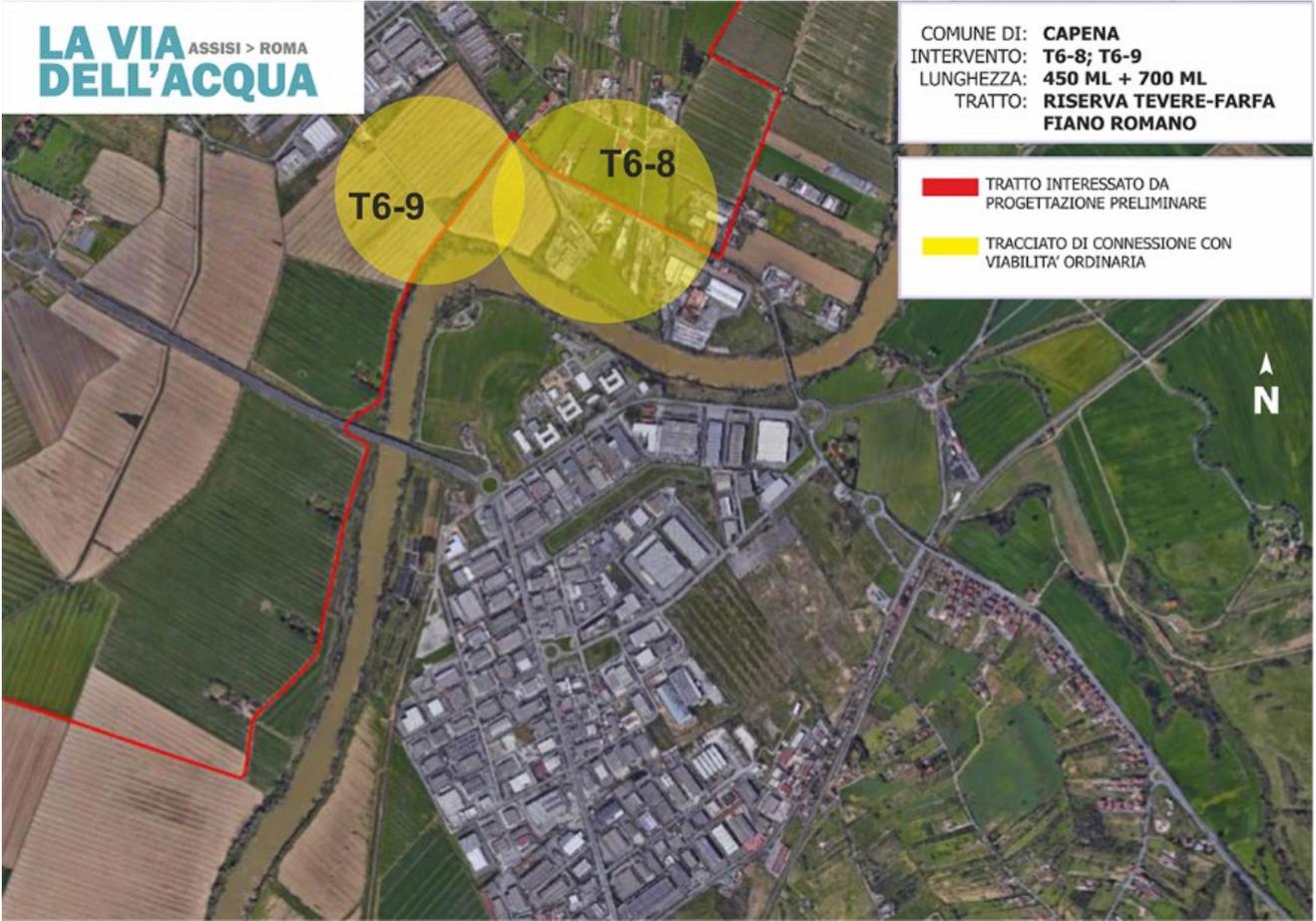
LA VIA ASSISI > ROMA
DELL'ACQUA

LA VIA ASSISI > ROMA
DELL'ACQUA



LA VIA ASSISI > ROMA
DELL'ACQUA







RISERVA NATURALE REGIONALE NAZZANO **TEVERE FARFA**

ENTE CAPOFILA

Domanda di partecipazione alla “Manifestazione d’interesse per la realizzazione di piste ciclabili sul territorio regionale”, nell’ambito delle disposizioni per favorire la “Mobilità Nuova”. Determinazione direzione regionale Lazio infrastrutture e mobilità 20.11.2018 N° G14842 e successiva modifica del 17.01.2019 N° G00339

CICLOVIA “LA VIA DELL’ACQUA”

Da Assisi a Roma lungo i fiumi, le campagne ed i borghi Umbri e Laziali

PROGETTO DI VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO DELLA MEDIA VALLE DEL TEVERE MEDIANTE LA REALIZZAZIONE DI UNA CICLOVIA DI COLLEGAMENTO TRA I COMUNI DI ORTE GALLESE, CIVITA CASTELLANA, PONZANO ROMANO, SANT’ORESTE, TORRITA TIBERINA, FILACCIANO, NAZZANO, MAGLIANO SABINA, COLLEVECCHIO, STIMIGLIANO, FORANO, POGGIO MIRTETO, MONTOPOLI DI SABINA, FARA IN SABINA, MONTELIBRETTI, MONTEROTONDO, FIANO ROMANO, CAPENA, CASTELNUOVO DI PORTO, RIANO E ROMA CAPITALE.

QUADRO RIEPILOGATIVO



GRUPPO DI PROGETTO

Designer Marco Angeletti

Architetto Roberto Soli

Ingegnere Giovanni Amici

Architetta Manuela Gualtieri

Architetto Stefano Cecere

Architetto Riccardo Guarnello

DATA PROGETTO PRELIMINARE: 19.02.2019

QUADRO RIEPILOGATIVO INTERVENTI OGGETTO RICHIESTA DI FINANZIAMENTO

QUADRO ECONOMICO PROGETTI PRELIMINARI ID: T2-3; T6-1; T6-2; T6-3; T6-8; T6-9

IMPORTO DI PROGETTO

1	IMPORTO LAVORI A MISURA		€ 589.942,00
2	DI CUI ONERI PER LA SICUREZZA		€ 20.058,03
3	COSTI PER LA SICUREZZA		€ 9.439,07

A	IMPORTO TOTALE DEI LAVORI	1+3	€ 599.381,07
B	COSTO DELLA MANODOPERA	21%	€ 123.887,82
C	IMPORTO DEI LAVORI SOGGETTI A RIBASSO	1-2-B	€ 445.996,15

SOMME A DISPOSIZIONE

4	IVA SUI LAVORI	A 10%	€ 59.938,11
5	SPESE TECNICHE		€ 58.994,20
6	CASSA NAZIONALE PROFESSIONISTI	4%	€ 2.359,77
7	IMPREVISTI ED INDAGINI GEOTECNICHE	6%	€ 35.396,52
8	INCENTIVO AL RUP	2%	€ 11.798,84
9	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE		€ 168.487,44

IMPORTO TOTALE DEI PROGETTI

€ 767.868,51

PROGETTO TRATTO T3-3 - RIFACIMENTO DELLA STRADA VICINALE DI MARASCONI PER LA REALIZZAZIONE DI UNA CICLOVIA TRA IL CASELLO A1 DI MAGLIANO SABINA E LA LOCALITA' "FRANGELLINI"

QUADRO ECONOMICO LOTTO ESECUTIVO

IMPORTO DI PROGETTO

1	IMPORTO LAVORI A MISURA		€ 127.794,00
2	DI CUI ONERI PER LA SICUREZZA		€ 4.345,00
3	COSTI PER LA SICUREZZA		€ 2.555,88

A	IMPORTO TOTALE DEI LAVORI	1+3	€ 130.349,88
B	COSTO DELLA MANODOPERA	21%	€ 26.836,74
C	IMPORTO DEI LAVORI SOGGETTI A RIBASSO	1-2-B	€ 96.612,26

SOMME A DISPOSIZIONE

4	IVA SUI LAVORI	A 10%	€ 13.034,99
5	SPESE TECNICHE		€ 12.779,40
6	CASSA NAZIONALE PROFESSIONISTI (inarcassa)	4%	€ 511,18
7	IMPREVISTI ED INDAGINI GEOTECNICHE	6%	€ 7.667,64
8	INCENTIVO AL RUP	2%	€ 2.555,88
9	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE		€ 36.549,08

IMPORTO TOTALE DEI PROGETTI	€ 166.898,96
------------------------------------	---------------------

SEGNALETICA DI VIA

QUADRO ECONOMICO

MANUALE DI POSA	Tratto completo Orte – Roma in Sinistra e Destra idraulica	Euro	27.750
MANUFATTO	Pali ipotizzati 1.050	Euro	141.750
POSA IN OPERA	1.050 pali	Euro	73.500

TOTALE SEGNALETICA	Euro 243.000
---------------------------	---------------------

QUADRO ECONOMICO PROGETTO DI COMUNICAZIONE E MODELLO DI GESTIONE PARTECIPATA

QUADRO ECONOMICO		
	Importi (Euro)	
A - Lavori per start up comunicazione		
A1 Blog sul tema mobilità	500,00	
A2 Portale web dedicato	2 500,00	
A3 Creazione canali e attività di social media marketing	1 000,00	
A4 Progettazione e realizzaz. di materiali promozionali di supporto cartaceo	10 000,00	
A5 Progettazione e realizzazione di materiali promozionali video	8 000,00	
A6 Creazione del Brand e della Brand Strategy	5 000,00	
A7 Press tour per testate giornalistiche	10 000,00	
A8 Social media tour per blogger	10 000,00	
A9 Strategie di sviluppo locale di tipo partecipativo	9 000,00	
A Totale A		56 000,00
B - Programmazione delle strategie di comunicazione (durata 24 mesi)		
B1 Coordinamento di ufficio stampa dedicato	5 000,00	
B2 Gestione e presidio canali social e sito web	10.000,00	
B3 Organizzazione di eventi sportivi	20.000,00	
B4 Organizzazione incontri tematici e workshop didattici	10.000,00	
B5 Gestione processo partecipativo	15.000,00	
B6 Organizzazione eventi artistico-culturali	10 000,00	-
B Totale B		70 000,00
IMPORTO TOTALE		126 000,00
IMPORTO TOTALE CON IVA 22%		153 720,00



RISERVA NATURALE REGIONALE NAZZANO
TEVERE FARFA
ENTE CAPOFILA

Domanda di partecipazione alla “Manifestazione d’interesse per la realizzazione di piste ciclabili sul territorio regionale”, nell’ambito delle disposizioni per favorire la “Mobilità Nuova”. Determinazione direzione regionale Lazio infrastrutture e mobilità 20.11.2018 N° G14842 e successiva modifica del 17.01.2019 N° G00339

CICLOVIA “LA VIA DELL’ACQUA”

Da Assisi a Roma lungo i fiumi, le campagne ed i borghi Umbri e Laziali

TOTALE IMPORTO RICHIESTO A FINANZIAMENTO

STRALCI PROGETTI PRELIMINARI		Euro	767.868,51
LOTTO PROGETTO ESECUTIVO		Euro	166.898,96
SEGALETICA DI VIA , INTERO TRATTO ORTE-ROMA CAPITALE		Euro	243.000,00
PIANO DI COMUNICAZIONE E PIANO DI GESTIONE PARTECIPATA		Euro	153.720,00

TOTALE		Euro	1.331.487,47
	ARR.	Euro	1.331.487,00

CONFINI AMMINISTRATIVI

ORTE - RISERVA TEVERE/FARFA
TRATTO NORD
PERCORSO LAZIALE



LA VIA ASSISI > ROMA
DELL'ACQUA

studio
sùte

CONFINI AMMINISTRATIVI RISERVA TEVERE/FARFA LABARO TRATTO SUD PERCORSO LAZIALE

17,5 KM

19 KM

37 KM

● PONZANO ROMANO

● FILACCIANO

● SANT'ORESTE

● NAZZANO

● TORRITA

● POGGIO MIRTETO

STAZIONE FS POGGIO MIRTETO SCALO

● MONTOPOLI DI SABINA

RISERVA NATURALE
TEVERE FARFA

● NAZZANO
FIANO ROMANO

● POGGIO MIRTETO
MONTELIBRETTI

● FIANO ROMANO

● FARA IN SABINA

STAZIONE FS FARA SABINA

● CAPENA

● FIANO ROMANO
CAPENA

LUCUS FERONIAE

● MONTELIBRETTI

STAZIONE FS PIANA BELLA DI MONTELIBRETTI

● CASTELNUOVO
DI PORTO

● CAPENA
CASTELNUOVO

● MONTELIBRETTI
MONTEROTONDO

● PONTE DEL GRILLO

● RIANO

● RIANO
CASTELNUOVO

STAZIONE FS | MONTEROTONDO

● ROMA CAPITALE

● MONTEROTONDO

STAZIONE FS MONTEBELLO

STAZIONE FS PRIMA PORTA

STAZIONE FS LABARO

STAZIONE FS DUE PONTI

STAZIONE FS PIAZZALE FLAMINIO

● ROMA | SAN PIETRO

● ROMA TERMINI
STAZIONE FS

4km

studio
SITE

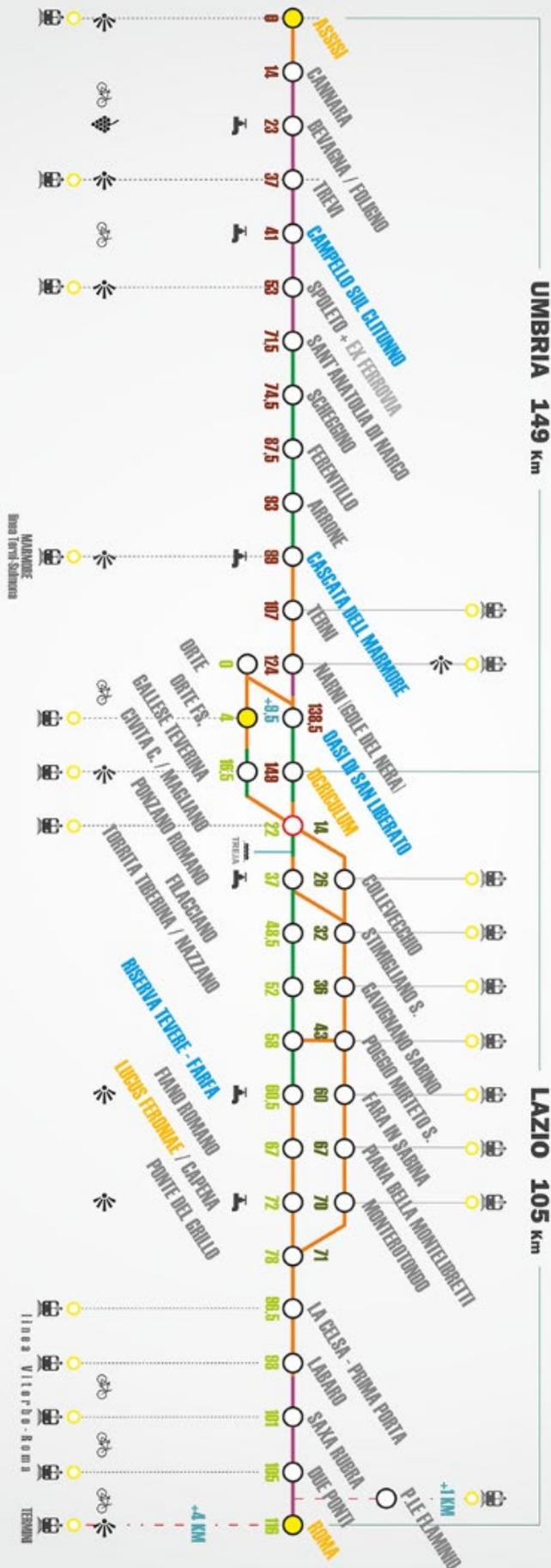
LA VIA ASSISI > ROMA
DELL'ACQUA

LA VIA DELL'ACQUA

ASSISI > ROMA

- Stazioni FFSS
- Ciclabile
- Belvedere
- Fontanelle
- Cantine

- STRADA SECONDARIA AD USO PROMISCUEO
 - CICLABILE IN SICUREZZA
 - GREEN WAY
- ANTE OPERAM



254 km

SITE studio

ELAB. N° 1C



SUTE
Studio

LA VIA DELL'ACQUA

ASSISI > ROMA

Elab. 5

- Intervento Esecutivo
- Intervento Preliminare







ASSISI
BASILICA DI SAN FRANCESCO



ROMA
BASILICA DI SAN PIETRO

SUTE
studio