



come la **bellezza**
può creare **lavoro**



SISTEMA
ARCHEOAMBIENTALE
INTEGRATO
LITORALE LAZIALE

DOVE ROMA INCONTRA GLI ETRUSCHI E IL MARE



I sottoscrittori del Manifesto promosso dal Comitato Promotore **SAI.FO.**
(Sistema Archeoambientale Integrato Fiumicino Ostia)
inviano all'Assessorato al Turismo della Regione Lazio la seguente idea progettuale

VERSO UN SISTEMA TURISTICO ARCHEOAMBIENTALE INTEGRATO PER LA VALORIZZAZIONE DEL LITORALE LAZIALE



SISTEMA
ARCHEOAMBIENTALE
INTEGRATO
LITORALE LAZIALE

DOVE ROMA INCONTRA GLI ETRUSCHI E IL MARE

1. Premessa: le ragioni di un nome

Il sostantivo “sail” (Sistema turistico Archeoambientale Integrato Litorale laziale) in inglese significa vela, il verbo “to sail” significa navigare. L’acronimo in questione è pertanto evocativo del viaggio che ogni turista intraprende alla scoperta di nuove realtà ma, più in particolare, si adatta al territorio preso in considerazione, ovvero il Litorale laziale, per millenni luogo di incontro delle culture mediterranee. Questo progetto vuole attirare l’attenzione su un tema cruciale per lo sviluppo socio-culturale e territoriale del Lazio: la necessità di una messa a sistema dell’offerta turistica del territorio compreso tra il X Municipio di Roma e Montalto Di Castro, un’area ricca di eccezionali testimonianze sia materiali che immateriali (siti archeologici, musei, ville, tradizioni enogastronomiche, tesori paesaggistici, ecc.) da coordinare fra loro in modo intelligente e da mettere in “dialogo” con il turismo balneare. L’intenzione progettuale è di incidere positivamente su questo spazio tanto ampio quanto peculiare e valorizzare il settore attraverso un turismo extra-urbano facilmente integrabile con quello già accreditato intorno alle bellezze architettoniche ed archeologiche romane, sostenibile, di respiro nazionale ed internazionale e che si distribuisca durante



tutto l’arco dell’anno, favorendo la destagionalizzazione e la fondamentale riorganizzazione dei flussi turistici (faticosi da gestire in tempi di *overtourism*, se non talvolta persino dannosi per le città d’arte sotto molti aspetti).

- Il progetto mira a coinvolgere in primis gli attori del comparto turismo, i professionisti di una filiera molto lunga ed articolata, nella convinzione che un approccio partecipativo *bottom-up* alla pianificazione turistica territoriale sia l’unica impostazione efficace e sostenibile nel lungo periodo. I principali protagonisti sono, tuttavia, gli appartenenti alle comunità di questi territori che, assistendo e partecipando al prevedibile sviluppo economico legato alla valorizzazione e promozione integrata delle proprie ricchezze naturali e culturali, e non alla loro umiliazione, vedrebbero accrescere il legame identificativo con i luoghi in cui abitano e su cui sempre meno lavorano e investono.

2. Perché questo progetto

- I settori turismo e cultura sono stati colpiti in modo grave dalla recente pandemia da COVID-19; una crisi occupazionale senza precedenti ha investito due ambiti economicamente rilevanti del Paese con effetto immediato.
- Nel fronteggiare la crisi si impongono con evidenza azioni di sostegno statali e regionali rapide ed efficaci e che siano specificamente dirette verso un settore piegato e allo stremo. Allo stesso tempo, però, emerge l'impellente necessità (ma anche la volontà) di ripensare, innovandolo profondamente, il modello di sviluppo turistico che ha toccato finora questi territori: serve affiancare il turismo stagionale di impronta locale e di prossimità, legato alla balneazione ma slegato dalla fruizione turistica dei beni archeologici, ambientali e monumentali e con scarsissime ricadute positive sulle attività economiche (ristorazione, ricettività, commercio nei borghi, ecc.) ad iniziative di promozione territoriale che, puntando su un aumento dei tempi di permanenza del visitatore, possano incidere positivamente sulla crescita economica distribuita lungo il corso dell'anno e non nel solo periodo estivo (destagionalizzazione).
- L'ampliamento dell'offerta turistica ed il dialogo con il potenziale visitatore, entrambi legati a forme di comunicazione aggiornate ed efficaci che veicolano in modo avvincente e speciale le risorse e le peculiarità del territorio anche grazie a narrazioni e suggestioni mirate (ad es. il mistero dell'origine degli Etruschi, le "vacanze" degli antichi patrizi romani nelle loro ville marittime, il ruolo dei porti di Roma nella costruzione dell'impero, i borghi medievali e i castelli, i percorsi dell'enogastronomia, le feste religiose e le tradizioni popolari, ecc.), spingono realmente il visitatore a sostare in zona, a tornarci magari più volte per scoprirla e conoscerla meglio. E certamente attraggono anche il turista internazionale invogliato a fare esperienza dell'Italia in modo non

massificato e più genuino, sperimentando forme di accoglienza nuove, insolite oltre che tradizionali.

- La conformazione stessa del territorio, compreso tra Litorale-Agro romano e Maremma laziale, si presta allo sviluppo di un turismo sostenibile, rispettoso della natura, dei luoghi e delle risorse paesaggistiche e dei bisogni, anche speciali, delle persone (ad es. cicloturismo, trekking, attività sportive legate alle vie d'acqua, turismo accessibile per persone con disabilità, per famiglie, turismo sportivo, pesca-turismo, ecc.).



3. Come

SAIL vuole essere un vero e proprio "Laboratorio" per la valorizzazione del Litorale laziale e delle Aree Interne ad esso collegate, nella forma di una struttura operativa stabile a supporto dello sviluppo del territorio ed al coordinamento delle varie strategie di sviluppo. L'intenzione è di sperimentare un modello aggiornato ed efficiente di progettualità, partecipata e condivisa, finalizzata al rilancio del territorio regionale sulla base della vocazione turistica dei luoghi a vantaggio del turismo di qualità, autentico motore di sviluppo economico e sociale.

Fulcro dell'operatività del Laboratorio sarà un sodalizio durevole che coinvolga, a diversi livelli d'interazione, gli attori dei processi culturale, sociale ed economico della valoriz-

zazione del territorio. Vogliamo unire e coinvolgere le Istituzioni preposte alla tutela e al governo del territorio (Regione, Area Metropolitana di Roma, Amministrazioni Comunali, Soprintendenze, Riserva Statale del Litorale romano, Autorità di Bacino), le Università, le parti sociali (imprese e sindacati), i professionisti del settore cultura e turismo e le varie espressioni aggregative economiche, sociali e culturali delle comunità residenti.

Attraverso attività scientifiche e progettuali, con il contributo di esperti di selezionate istituzioni pubbliche e private e con la voce dei professionisti del turismo e della cultura, il Laboratorio **SAIL** intende caratterizzarsi come una struttura operativa di supporto alle scelte politiche dell'amministrazione negli ambiti della promozione turistica, della valorizzazione delle risorse culturali e della produzione di interventi specifici.

Il Laboratorio, nella sua qualità di luogo fisico e culturale di elaborazione di idee progettuali, si candida anche ad essere ideale contesto di attività di formazione permanente e specialistica ponendosi come un cantiere-scuola per esperienze di imprenditorialità (*Start Up* o *Spin Off* universitari) e per supportare l'aggiornamento e le conoscenze specifiche di figure professionali nel campo della documentazione, della valorizzazione del patrimonio e del paesaggio, della viabilità e dell'accessibilità, della comunicazione del marketing turistico.

4. Quale forma giuridica

La forma giuridica del Laboratorio **SAIL** dovrà essere definita a seguito di un confronto con la Regione Lazio, Lazio Innova e altri eventuali stakeholders.

La nostra proposta, sulla quale sarà necessaria una riflessione al fine di arrivare ad una soluzione condivisa, è la seguente:

- **SAIL** potrebbe configurarsi come una **società di scopo a responsabilità limitata** finalizzata alla realizzazione dello specifico interesse pubblico in oggetto, vale a dire impegnata nell'ideazione, realizzazione e promozione di iniziative e progetti orientati allo sviluppo del turismo nel territorio di riferimento. La srl è una forma giuridica che, sulla base della miglior prassi turistica (ad esempio Trentino Marketing srl), permette di coniugare gli interessi degli enti territoriali e delle categorie professionali coinvolte (rappresentati dai soci) con l'operatività di un amministratore, eliminando alla radice tutte le incertezze ed i rallentamenti che hanno caratterizzato altre forme di enti turistici che si sono puntualmente fermati alla firma di protocolli di rappresentanza e di adesione, senza una reale ricaduta sul territorio.





- La maggioranza dei soci rappresenterebbe l'ambito pubblico (Regione, Comuni, Soprintendenze, Università, Riserva statale Litorale Romano, ecc.), ferma restando l'importanza di una cospicua presenza di soci rappresentanti l'ambito privato (apt, consorzi, associazioni di categoria, operatori ricettivi, rappresentanze sindacali, del terzo settore e delle professioni, artigianato, mobilità, produzioni).
- La società sarebbe rappresentata da un amministratore unico con funzioni di **destination manager**. Pur fortemente orientato verso il marketing, il destination manager manterrebbe un ruolo di regia e mediazione con l'obiettivo di convogliare energie e risorse che operano sul territorio, rendendo più incisiva la loro azione. L'amministratore unico sarebbe coadiuvato dal seguente organigramma: image & branding, digital technology, progetti territoriali e comunicazione (eventi, PR, media).
- Le funzioni amministrative, organizzative e legali (acquisti, gare, progetti europei) sarebbero date all'esterno e/o potrebbero essere espletate da personale assegnato dai soci alla srl, secondo apposita convenzione, al fine di garantire una struttura leggera e concentrare le attività della società sul raggiungimento dei target di promozione e vendita.
- La società godrebbe di un apposito fondo per la realizzazione del programma operativo assegnato e dei target promozionali e di marketing prefissati dai soci.
- Poste queste premesse, la Regione Lazio avrà il compito, in una o più sedi sul territorio, di coordinare e sviluppare il dialogo e la collaborazione fra le realtà istituzionali presenti nell'area considerata, il mondo associativo e quello imprenditoriale

5. Dove

L'area presa in considerazione, a forte vocazione turistica, comprende tutti i Comuni costieri a nord del X Municipio del Comune di Roma fino a Montalto di Castro, inclusi i Comuni attigui al lago di Bracciano (X Municipio di Roma, Fiumicino, Ladispoli, Cerveteri, Santa Marinella, Civitavecchia, Tarquinia, Montalto di Castro, Tolfa Allumiere, Canale Monterano, Manziana, Bracciano, Trevignano Romano, Anguillara Sabazia). L'idea di fondo è infatti quella di dare forma all'offerta turistica di un territorio omogeneo per identità culturale e ambientale.

Tale omogeneità è espressione di una profonda sedimentazione antropologica e storica, e consiste in presenze archeologiche straordinarie, in espressioni materiali eloquenti della cultura architettonica medievale, moderna e contemporanea, in assetti naturalistici di assoluta qualità ambientale relazionabili a sistemi di viabilità, anche fluviale e marittima, dalle potenzialità tanto estese quanto sovente inesprese.

In estrema sintesi, i territori suddetti sono strettamente legati fra loro da caratteristiche simili a causa dell'esistenza diffusa nei vari Comuni, dei medesimi attrattori turistici: **mare, fiumi** (fra i tanti citiamo il fiume Tevere: un asse portante dei territori di Ostia e Fiumicino, che serve da collante storico con Roma ed il Lazio), **laghi, archeologia** (ad es. Parco di Ostia Antica – comprensivo dei porti imperiali di Claudio e Traiano e della Necropoli di Porto; siti archeologici del sistema della bassa Etruria - Cerveteri, Veio, Tarquinia, Vulci; ville marittime romane come la cosiddetta Villa di Plinio, ecc.), **monumenti medievali e rinascimentali** (ad es. Borgo di Ostia Antica, castelli di Palo-Odescalchi, Santa Severa, Odescalchi a Bracciano, ecc.), **natura** (ad es. La Riserva Naturale Statale Litorale Romano, il Parco Naturale Regionale di Bracciano-Martignano, ecc.), **agricoltura, pesca**. Questi territori possono inoltre contare su infrastrutture importanti come:

- l'aeroporto Intercontinentale di Fiumicino a sud e il Porto commerciale e crocieristico di Civitavecchia a nord;
- l'asse autostradale della Roma Civitavecchia e dell'Aurelia.
- la linea ferroviaria FL5 (vedi allegato).

Ciononostante, i vari Comuni (tutti vicini a Roma), non sono ancora adeguatamente collegati da un sistema di trasporto pubblico. Quello esistente risulta spesso carente e inadeguato alle effettive esigenze turistiche e lavorative territoriali (es. bus dedicati che collegano le località o i siti alle infrastrutture principali, linee circolari fra i comuni o all'interno dei comuni stessi, navette fra un sito e l'altro, una diminuzione drastica del-

le corse durante i weekend e nei festivi in contraddizione con l'effettiva necessità delle zone turistiche e balneari e dell'incentivo all'utilizzo del mezzo pubblico come strategia a favore dell'ambiente e della qualità della vita).

Il Laboratorio potrebbe avere come sede una o due strutture (ad esempio una a sud e una a nord del territorio preso in considerazione) di proprietà regionale.



6. Per fare cosa

Le attività del Laboratorio saranno quelle necessarie a delineare il sistema - e le prospettive ad esso correlate - di sviluppo sociale ed economico del territorio con le sue peculiarità culturali, valorizzando le risorse materiali e le espressioni immateriali che le testimoniano.

Il Laboratorio si occuperà di:

1. **Coordinare:** favorire la nascita e la crescita di un sistema turistico rispettoso dei territori e delle sue valenze culturali ed ambientali che sia imperniato sul coinvolgimento e l'integrazione dei vari attrattori presenti in un proposta turistica coordinata. Avviare quindi il coordinamento delle tante iniziative di carattere turistico oggi slegate con un paziente lavoro di "cucitura" di una rete di relazioni che favoriscano la cultura della collaborazione fra operatori economici e istituzioni (marketing territoriale).
2. **Unire:** incentivando la cultura della rete e la consapevolezza dell'importanza del lavoro di squadra, insieme, si interviene al di là delle divisioni amministrative dei singoli Comuni. Si tende lo sguardo verso una medesima direzione a supporto della qualità delle proposte progettuali, delle ricadute positive sulle comunità, sul paesaggio e in modo unitario si porta avanti la cultura dell'accoglienza e dell'integrazione dei saperi. Serve crescita consapevole, attenta alle esigenze sia di chi accoglie e sia dell'ospite.
3. **Elaborare strategie:** elaborare strategie per: invogliare il turista a venire nella zona, trattenersi più a lungo possibile e quindi stimolarlo a tornare con nuove offerte; creare nuove economie basate su risorse specifiche e promuovere sia a livello nazionale che internazionale un territorio ampio e ricco, nell'ambito sia della Regione Lazio che del territorio italiano (a seconda del target di riferimento, nazionale o internazionale, è indispensabile collegarlo all'una o all'altro specialmente in termini di comunicazione per essere meglio

compreso e promosso); creare più occasioni di lavoro non solo stagionali e a breve termine, ma possibilmente stabili e durature per i giovani e i meno giovani.

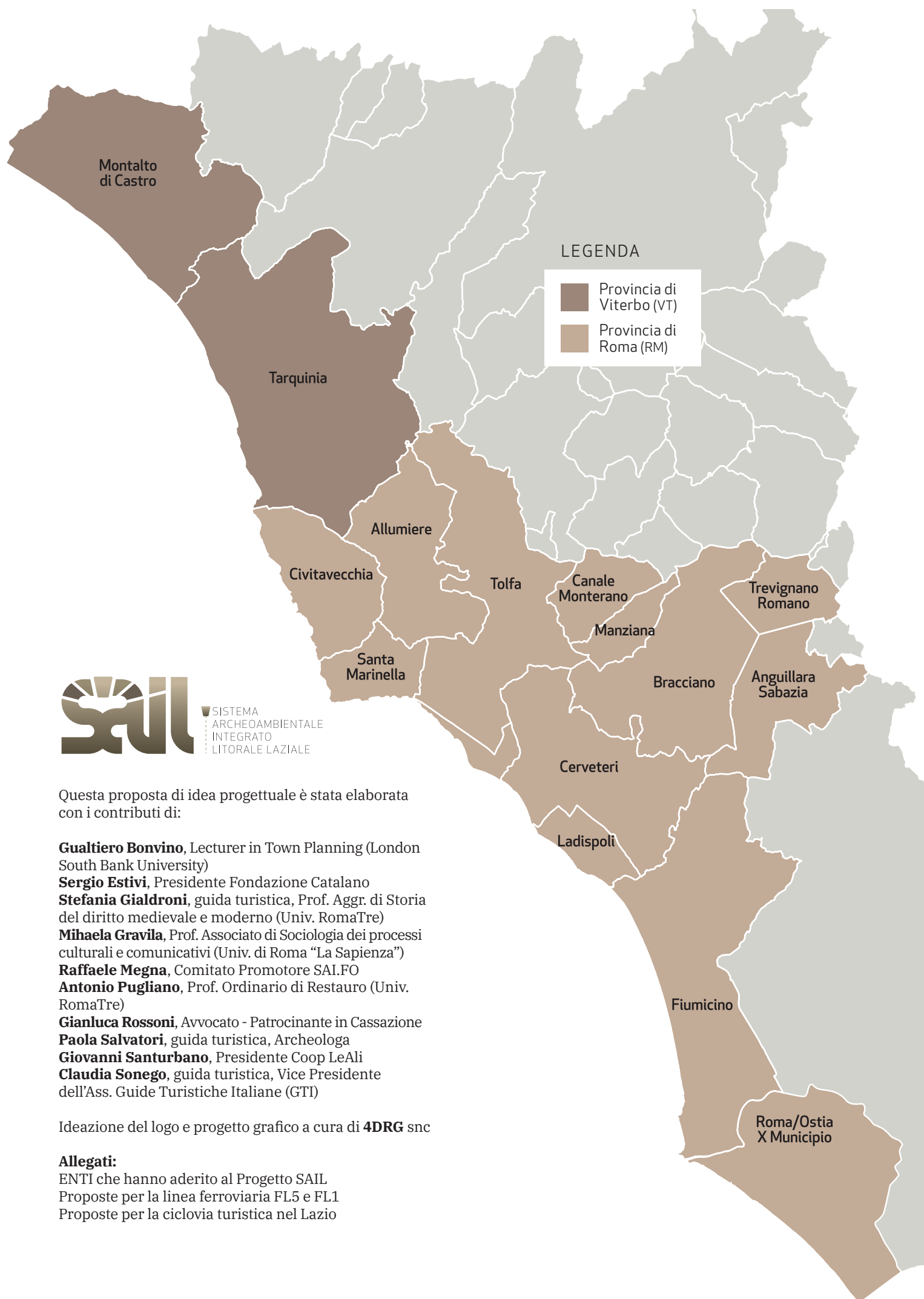
4. **Attrarre risorse:** attrarre risorse pubbliche e private per una importante azione di valorizzazione dei siti archeologici e monumentali e dei borghi finalizzata a una loro più efficace ed efficiente fruizione, restituendo al contempo "autenticità" alla fruizione del bene mare spesso ingabbiato in strutture e barriere che ne impediscono la sola vista se non dal bagnasciuga.
5. **Sperimentare:** validare e proporre, nel panorama nazionale e internazionale, metodologie e forme organizzate di conoscenza che siano oggetto di sperimentazione con lo scopo di mettere a punto "buone pratiche" di gestione del territorio a scopo turistico.



6. **Partecipare a bandi (nazionali e internazionali):** promuovere, coordinare e attuare la progettazione sui temi della valorizzazione e dello sviluppo sostenibile del territorio, ovvero individuare bandi (da quelli comunali a quelli europei) che rientrino nelle competenze del centro e coordinare gli attori che, di volta in volta, saranno i più adatti a partecipare.
7. **Comunicare:** mantenere vivo il legame con il territorio e creare ponti con i potenziali interlocutori nazionali e internazionali, attraverso la messa a punto di un *communication mix* che consideri tutti gli strumenti a disposizione, a partire dagli eventi e dai materiali promozionali più convenzionali, fino all'utilizzo dei me-

dia tradizionali e alle strategie social, più adatte per raggiungere pubblici internazionali. Attuare un percorso comunicativo che accompagni il progetto, non solo nella fase di disseminazione degli esiti delle attività, ma sin dalla fase di ideazione e di avvio, rendendo partecipi e protagonisti delle narrazioni relative al territorio e alle sue ricchezze e opportunità tutti i soggetti coinvolti. Si dovrebbe creare così un continuum tra gli spazi di «turismo immaginario» e quelli di un turismo reale, portatore di sviluppo territoriale. Tale percorso verrà accompagnato da una serie di pubblicazioni scientifiche e tecniche di supporto alla programmazione della valorizzazione e del marketing turistico (*dissemination*).

8. **Educare:** elaborare percorsi di formazione sulla storia, l'identità, il patrimonio culturale - materiale e immateriale -, il paesaggio e l'antropizzazione - l'assetto urbano del territorio e le sue modifiche - ed altro ancora, pensati sia per le scuole ma anche per un pubblico adulto nell'ottica del *life long learning* sollecitata anche dalle istituzioni europee ed in collaborazione con associazioni locali, università popolari, centri studi, ecc. Le attività formative possono vedere il coinvolgimento di esperti nei vari settori di competenza del Laboratorio nelle forme più adatte alle singole circostanze (in presenza - a distanza).
9. **Formare:** formare e aggiornare professionisti della valorizzazione del settore culturale e scientifico e turistico, operatori tecnici del settore dei servizi dell'accoglienza e della fruizione, compreso il personale della P.A. e la futura classe politica locale.
10. **Sostenere la p.a.:** aiutare le Amministrazioni Comunali nella ricerca dei fondi per:
 - avviare una diffusa azione per intervenire sul decoro urbano delle località;
 - rendere la mobilità fra i territori efficiente, rispondente ai bisogni della collettività e sostenibile, cioè di basso impatto ambientale;
 - potenziare le infrastrutture;
 - agire sulla rigenerazione urbana, riqualificazione delle aree depresse, cura e fruizione.
 - valorizzare il territorio e i suoi beni culturali e ambientali;
 - potenziare gli investimenti e l'accompagnamento degli imprenditori del settore turistico per incrementare la capacità ricettiva del territorio.



Questa proposta di idea progettuale è stata elaborata con i contributi di:

Gualtiero Bonvino, Lecturer in Town Planning (London South Bank University)
Sergio Estivi, Presidente Fondazione Catalano
Stefania Gialdroni, guida turistica, Prof. Aggr. di Storia del diritto medievale e moderno (Univ. RomaTre)
Mihaela Gravila, Prof. Associato di Sociologia dei processi culturali e comunicativi (Univ. di Roma "La Sapienza")
Raffaele Megna, Comitato Promotore SAI.FO
Antonio Pugliano, Prof. Ordinario di Restauro (Univ. RomaTre)
Gianluca Rossoni, Avvocato - Patrocinante in Cassazione
Paola Salvatori, guida turistica, Archeologa
Giovanni Santurbano, Presidente Coop LeAli
Claudia Sonogo, guida turistica, Vice Presidente dell'Ass. Guide Turistiche Italiane (GTI)

Ideazione del logo e progetto grafico a cura di **4DRG snc**

Allegati:

ENTI che hanno aderito al Progetto SAIL
Proposte per la linea ferroviaria FL5 e FL1
Proposte per la ciclovía turistica nel Lazio

ENTI che hanno aderito al Progetto SAIL

ALLEGATO

	Comitato Promotore SAIFO		LaboraStoria		Pro Loco di Fregene-Maccarese
	Canto d'Inizio		GTI - Guide Turistiche Italiane		Assonautica Acque Interne Lazio e Tevere
	Comitato di Quartiere Giardino di ROMA 2017		Collettivo NO Porto		Associazione Culturale Vivere Fregene
	Associazione Onda Democratica		Visit Ostia Antica APS		OBSERVO Onlus
	Associazione Culturale Charles Darwin		Cooperativa Sociale Integrata MOBI.DI		Il Faro Società Cooperativa Sociale Integrata Arl
	Alexandrea - Amici della biblioteca di Villa Guglielmi		Associazione FIAB Roma Ostia in Bici		Associazione Tradizioni Vecchie e Nuove Maccarese Stazione
	Associazione Pop Idee in Movimento		CGIL di Roma e del Lazio		Biblioteca Fregene Gino Pallotta
	Associazione Mare Libero		Cooperativa Sociale NAMASTERRA		SAILFO. APS
	Comitato Pendolari Maccarese-Palidoro		Comitato Pendolari Litoranea Roma Nord		LIPU - Sezione Ostia-Litorale Romano
	Comitato di Quartiere Giardino di Roma		Comitato Stefano Rodotà Fiumicino		Nuovo Comitato Cittadino Focene
	Fondazione Anna Maria Catalano		Cooperativa LeAli		Associazione Culturale TDL
	4DRG snc di Paolo Consalvo e Massimo Bianchi		Massimo Coriddi - Capo Delegazione Fiumicino		ARTIONTEMA di Carolina Soprano
	RDM - Radio Dimensione Musica		Agricoltori Italiani		Associazione Biodistretto Etrusco Romano

Proposte per la linea ferroviaria FL5 e FL1

ALLEGATO A CAPITOLO 5

PROGETTO **SAIL** "DOVE ROMA INCONTRA GLI ETRUSCHI E IL MARE"

a cura di **Sandra Felici**

Delegata dell'Osservatorio Regionale Trasporti per la linea FL5

La linea ferroviaria FL5 collega gli estremi della nostra analisi, da Montalto di Castro passando per Tarquinia, Civitavecchia, Santa Marinella, Santa Severa, Marina di Cerveteri, Ladispoli-Cerveteri, Maccarese-Fregene per quanto riguarda la Provincia e arrivando a Roma Aurelia, Roma San Pietro, Roma Trastevere, Roma Ostiense, Roma Tuscolana, fino a Roma Termini. In questi anni comitati e pendolari hanno tenuto strette due corse che da Civitavecchia transitassero dopo Maccarese-Fregene verso Ponte Galeria che è il collegamento che ci consentirebbe di collegare il Porto di Civitavecchia con l'Aeroporto. Questo potrebbe nel futuro essere incrementato come orari e tratte per avvicinare il nord della nostra Regione a Fiumicino e a Ostia, limite della nostra attenzione in questo progetto. La linea ferroviaria FL1 collega Fiumicino Aeroporto con Roma Tiburtina e prosegue per Fara Sabina, Orte.

Ogni stazione di riferimento delle linee ha caratteristiche storico culturali molto significative e in questa ottica ad esempio si potranno chiedere migliorie quali:

- collegamento in sicurezza fra la stazione di Santa Severa e il Castello che è una meraviglia del Lazio;
- navette dedicate fra la stazione di Tarquinia e le bellezze da visitare della zona;
- ripristinare la fermata di Palo Laziale che dà accesso all'Oasi di Palo ed al Castello Odescalchi;
- collegamenti ciclopeditoni fra le varie località, qualcosa già programmato fra Cerveteri e Maccarese; ecc.;
- realizzare la prevista bretella di collegamento a Ponte Galeria tra FL5 e FL1 verso ovest che consenta l'istadamento diretto da Civitavecchia e Fiumicino;
- ripristinare il percorso della FL1 fino alla fine del Corridoio della mobilità C5 ripristinando la fermata di Porto (nelle vicinanze dei Porti di Claudio e Traiano che fanno parte del Parco Archeologico di Ostia Antica) e arrivare fino alla rotonda di accesso a Fiumicino Centro dove sarà improntato un grande nodo di scambio con il TPL e parcheggio di scambio con molti posti auto;
- ragionare sullo sconfinamento delle linee TPL gestite da ogni comune per interscambiare turisti e pendolari;
- piste ciclabili in sicurezza collegate attraverso accordi programmatici fra i vari comuni interessati al progetto;
- integrazione tariffaria con i vari vettori (Trenitalia, Cotral, TPL, ATAC, ecc.);
- aumentare le corse di sabato e festivi nell'ottica di incentivare l'utilizzo del servizio pubblico per un turismo più consapevole e ambientalmente attento.

Proposte per la ciclovía turistica nel Lazio

ALLEGATO A CAPITOLO 5

PROGETTO **SAIL** "DOVE ROMA INCONTRA GLI ETRUSCHI E IL MARE"

a cura di **FIAB Ostia in Bici**



Premessa

Dal secondo rapporto sul Cicloturismo in Italia realizzato da **Isnart-Unioncamere e Legambiente** (https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2020/11/BikeSummit_2020.pdf) del 2020:

“Il cicloturismo, nelle sue molteplici forme, è una delle espressioni più innovative ed interessanti del cambiamento in atto nell’industria del turismo e rappresenta un’opportunità concreta per molte destinazioni di rigenerare la propria offerta turistica.

Fonti nazionali ed internazionali confermano la crescita di questo settore che si accompagna all’aumento del numero di tour operator specializzati – sia italiani sia internazionali – e alla costituzione di club di prodotto legati alla bicicletta.

Anche in Italia il cicloturismo sta vivendo una fase di espansione: sta crescendo, in modo evidente, la domanda di esperienze turistiche specifiche associate alla bicicletta, talvolta autorganizzate, talvolta disegnate col supporto di tour operator specializzati.

Nel 2019 sono stati stimati **20,5 mln di pernottamenti di cicloturisti italiani**, dunque quest’anno considerando anche dei brevi soggiorni autunnali (due/tre giorni) a fine 2020 si raggiungerebbero le **25,9 mln di presenze (+26%)**.

Ne è venuto fuori un quadro articolato delle dinamiche in atto e sostanzialmente incoraggiante, considerando che solo nell’ultimo anno il fatturato connesso alla vendita di pacchetti per cicloturisti ha fatto registrare un incremento medio di circa il 30%.”

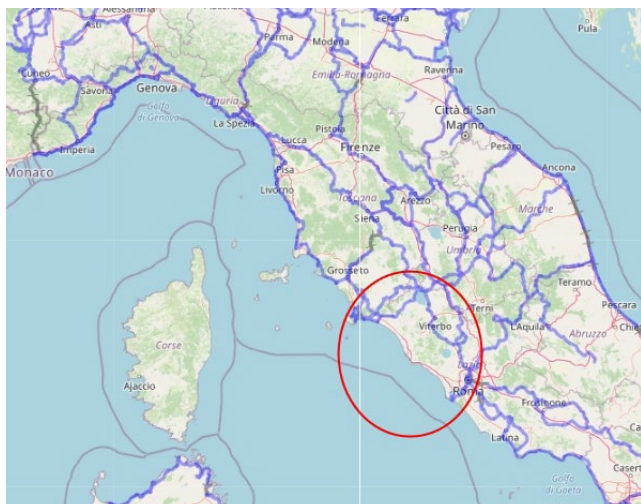
Come emerge da questo importante rapporto, il cicloturismo sta avendo sempre più peso tra le varie forme di turismo. Attualmente, purtroppo, nel Lazio siamo tagliati fuori da questo contesto per la cronica mancanza di infrastrutture. Ad eccezione di una spinta data dalle misure restrittive date da Covid19 che hanno permesso lo sviluppo di alcune strutture “leggere” cittadine, non si sono registrati progressi sulle cosiddette “ciclovie turistiche” e relative infrastrutture di contorno utili al raggiungimento dell’obiettivo.

Esiste un progetto, risalente al 2017, di un percorso ciclabile da Ventimiglia a Roma, stilato da **Liguria, Toscana, Lazio** e MIT con 20 Mln di euro già stanziati (1,2 per la progettazione complessiva, 6 per la Liguria, 5,3 per la Toscana e 4 per il Lazio) per la realizzazione dei primi lotti e l’impegno a stanziarne altri 40 tra il 2020 e 2024 per la realizzazione di tutta l’infrastruttura su percorsi sicuri. Purtroppo nel Lazio non si sono registrati progressi sugli impegni presi a livello interregionale e di Ministero Trasporti sulla “**ciclovía Tirrenica**”, mentre Liguria e Toscana procedono rapidamente con la progettazione e le infrastrutture necessarie ad ottenere la certificazione di ciclovía, che rappresenta un passaggio obbligato per ottenere il riconoscimento internazionale e la dovuta visibilità.

Nel 2019 anche **FIAB** (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta) di cui **FIAB Ostia in Bici** fa parte ha siglato un accordo con le tre regioni per contribuire alla individuazione del percorso.

I fondi destinati alla Regione Lazio, di cui ci interessa parlare, avrebbero dovuto essere destinati al solo completamento della ciclabile Fiumicino-Roma lungo l’argine destro del Tevere, di cui l’ultima notizia risale a giugno 2020 sul “Piano delle performance 2020-2022” del Comune di Roma ([qui il link](#)):

“In tema di Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS), che promuove la sicurezza, il libero accesso e l’implementazione delle tecnologie per favorire l’integrazione tra infrastrutture, veicoli e persone, il Dipartimento Mobilità e Trasporti, di concerto con il Vice Sindaco e con l’Ufficio Speciale Tevere, ha completato il progetto di un nuovo percorso ciclabile che colleghi il centro con il mare di Roma. È intenzione dell’Amministrazione avviare tale progetto, che costituirà uno dei principali percorsi di turismo sostenibile della Città, entro il 2020.”



Ribadiamo che purtroppo non si hanno notizie di avvio lavori. In Liguria e Toscana la situazione è nettamente migliore. Dalla cartina seguente (dal sito Bicitalia) si nota la completa mancanza di percorso ciclabile tirrenico nel Lazio. FIAB Ostia in Bici ha attivamente collaborato, negli anni passati con la Regione Lazio, ed ultimamente con FIAB nazionale, al tracciato della ciclovia nel Lazio, almeno nel tratto dal confine toscano a Roma. Non sappiamo come poi siano state recepite le nostre proposte dalla Regione Lazio. L’unica risposta che abbiamo avuto dal delegato alla ciclabilità dell’ente regionale e la sua struttura è un generico, quanto sospetto, “ci stiamo lavorando”.

Eppure siamo convinti che da parte dei comuni l’interesse non manchi. Abbiamo tutti sotto gli occhi le realizzazioni messe in pratica dal comune di Fiumicino e l’inaugurazione dell’avveniristico ponte sul fiume Ombrone che ha aperto una porta importante per il cicloturismo. Inoltre nel 2015 abbiamo avuto dei colloqui con il comune di Montalto di Castro, che si spinge fino al confine tosco-laziale, in occasione del nostro evento promozionale “Veni, Vidi by...Bici” che ci vedeva percorrere quel territorio, ed abbiamo constatato un grande interesse e molte idee. Sono anni che percorriamo quel tratto proprio in occasione dello stesso evento e conosciamo bene quanto sia inevitabile percorrere alcuni tratti della via Aurelia per la mancanza assoluta di altre vie alternative. E gli incidenti non sono mancati...

Ed è anche vero che i singoli comuni non possono sostituirsi alla regia regionale e nazionale. I 15 comuni e il X Municipio di Roma del quadrante da Montalto di Castro al X Municipio riportati nel documento del progetto SAIL (a cura del Comitato Promotore Sistema ArcheoAmbientale Integrato Fiumicino Ostia), hanno chi più chi meno una serie di progetti ciclabili locali che in mancanza della dorsale ciclabile Tirrenica che svolga il ruolo basilare di collegamento e di continuità indispensabile alla realizzazione di pacchetti turistici di più giorni, non produrrebbero minimamente i risultati sperati.

Il Cicloturismo si diffonde e produce incremento turistico diffuso in quelle Aree dove esiste un asse principale che va oltre il comparto stesso. Come un tronco che si ramifica così la CICLOVIA come ASSE principale è la linfa per la conoscenza e la frequentazione dei tracciati minori legandoli in proposte integrative nei singoli pacchetti turistici. Qualsiasi imprenditore turistico del settore sa che se mancano determinati requisiti fondamentali come sicurezza e itinerari **senza interruzioni** il cicloturismo organizzato a gruppi non si può fare. Serve appunto una ciclovia riconosciuta e bollinata dal Ministero dei Trasporti e dalla Comunità Europea.

La programmazione pluriennale, la realizzazione di pacchetti turistici diversificati, con una offerta di 3/5/7 giorni, con pernottamenti, accompagnatori, assistenza, informativa turistica ecc. è una attività complessa e si differenzia dal cicloturista autonomo “fai da te”, ma in compenso porta soldi e lavoro.

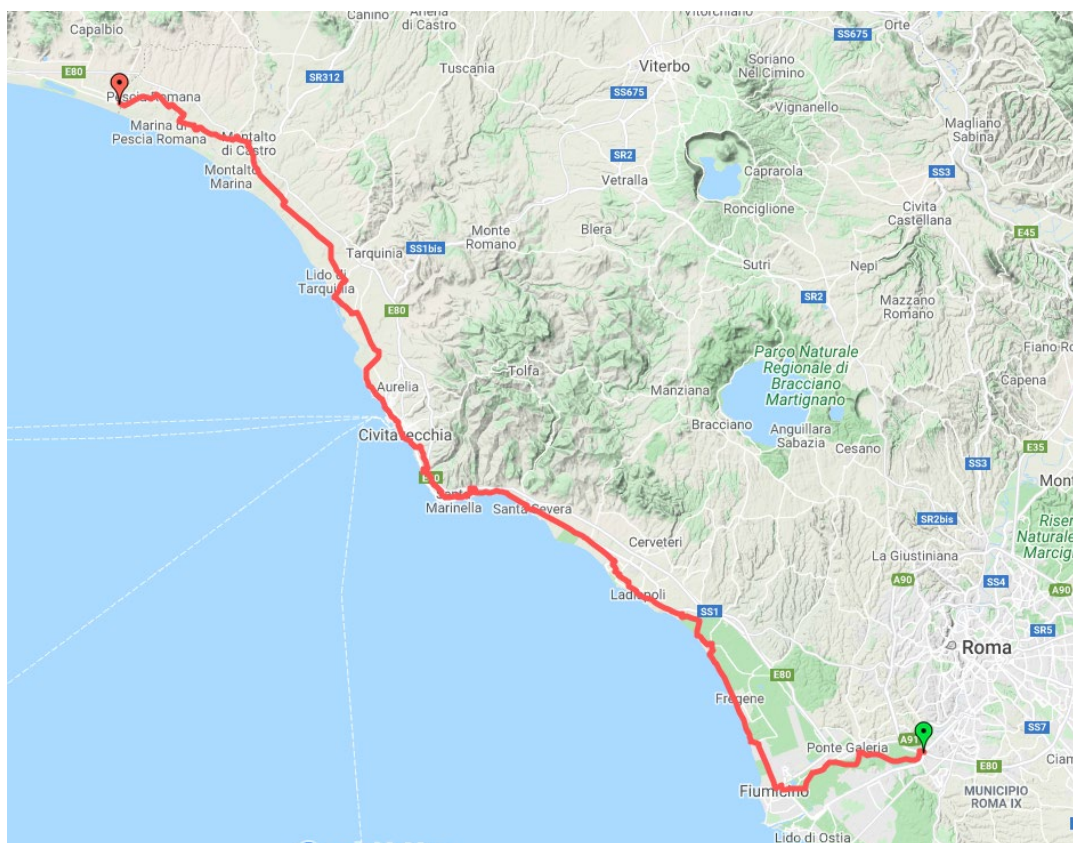
Cosa è necessario fare:

Alla Regione Lazio il compito di redigere al più presto un progetto definitivo. Quindi intervenire sulle criticità che influiscono sul riconoscimento di ciclovia per i 200 km del tratto Laziale ini-

ziando dalle opere che non consentono alcuna possibile variante provvisoria. Un tracciato che anche se provvisorio può essere subito proposto ai tour operator nazionali e internazionali. Quali siano le infrastrutture necessarie è presto detto: **ponti** per attraversare i molti fiumi e torrenti che vengono dall'interno e sfociano in mare, **percorsi** ciclabili in sicurezza che attraversano e fanno godere i parchi, le oasi naturali ed archeologiche che si trovano lungo il percorso, **collegamenti** con i paesi limitrofi dove trovare una locanda per pernottare e un ristorante per mangiare, **deviazioni** pensate per raggiungere i punti di interesse archeologico/turistico ed altre per permettere il raggiungimento delle spiagge con la bicicletta durante il periodo estivo e tante rastrelliere o posti di stazionamento in sicurezza per le bici. Se poi c'è la vicinanza di una ferrovia, come appunto è, che permetta di scendere e salire dalle stazioni con la bici e continuare sulla ciclabile, direi che si sia raggiunta la quadra e potremmo ambire a conquistare una bella fetta di quel turismo straniero che cerca proprio situazioni simili, con soddisfazione di tutte quelle attività di trasporto, di ristorazione, di alloggio, e i tour operator. Immaginare un asse ciclabile attrezzato, che viene dalla rete nord europea, che è già sviluppata e di successo, che attraversa i nostri meravigliosi territori e porta a **Roma**, luogo di culto e turismo, è proprio quello che dovrebbe agitare le notti degli amministratori e progettisti. Qualcosa si muove... ma è ancora troppo lento. Si pensi solo al dato che il rapporto Isnat-Unioncamere e Legambiente fornisce: in Italia nel 2019 si sono avuti 20,5 mln di pernottamenti e la tendenza nel 2020 è di raggiungere i 26 mln, con una spesa pro-capite di 75€. Vediamo in dettaglio qual è il percorso da noi immaginato per realizzare questo sogno.

Itinerario proposto

Il percorso che di seguito descriviamo si deve pensare come prima fase, in cui l'obiettivo principale è quello di evitare percorsi su strade altamente trafficate come la via Aurelia. In seguito si potranno sostituire tratti che ancora comportano pericolosità o intralci al traffico commerciale, con tratti di ciclabile pura su aree di campagna, parchi o proprietà demaniali. Pertanto i percorsi passeranno su strade a basso traffico dove si dovranno tracciare percorsi privilegiati per le biciclette oppure, ovviamente, costruire percorsi paralleli dedicati.

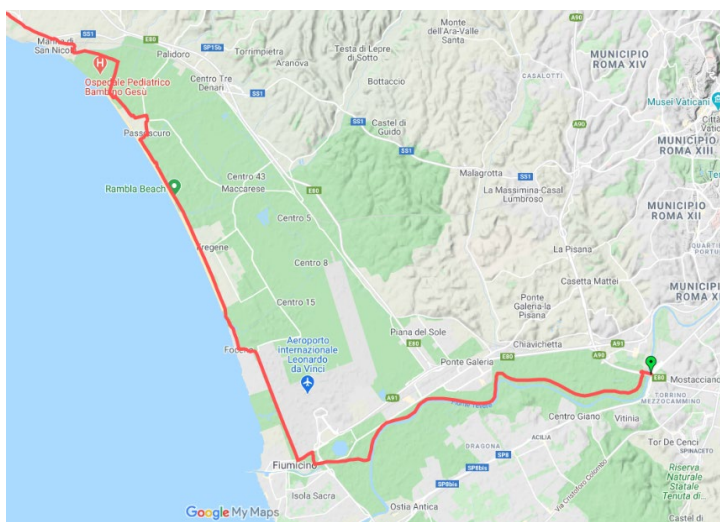


Iniziamo dal confine nord:

Si parte da Chiarone scalo, dove ci si collega alla litoranea che proviene dalla Toscana, sulla SP140 fino a Pescia Romana. Da qui si prosegue su strade vicinali di campagna ma asfaltate fino in prossimità di Montalto di Castro. Il tracciato indica un sovra o sottopasso sulla via Aurelia per raggiungere il centro abitato o il vicino parco archeologico di Vulci. Una soluzione molto migliore sarebbe quella di costruire un ponte sul fiume Fiora e realizzare un breve tratto di ciclabile fino a raggiungere la strada della Macchia che si riallaccia al percorso mappato e permette l'ingresso a Montalto e Vulci. Proseguendo sulla strada predetta si arriva alla località



Torre di Maremma. Da qui si potrebbe continuare su via Litoranea, che purtroppo non è asfaltata, o aggiungere un nuovo piccolo tratto per arrivare a Riva dei Tarquini. Tra Torre di Maremma e Riva dei Tarquini è necessario un altro piccolo ponte per attraversare il canale presente. Da Riva dei Tarquini si arriva comodamente tramite la SP45 Litoranea a Civitavecchia attraversando campagne piene di agriturismi. La strada non è molto trafficata, ma è stretta e sarebbe opportuno realizzare alternative ciclabili parallele. Si attraversa Civitavecchia, ma subito fuori del centro abitato è necessario produrre dei piccoli raccordi ciclabili per congiungere i tratti di strade interne che evitano il passaggio sulla trafficatissima e qui anche stretta via Aurelia. Il problema esiste fino a S. Severa, dopo di che è possibile percorrere una complanare dell'Aurelia fino a Ladispoli, a patto di creare una bretella che permetta di bypassare l'aeroporto militare di Furbara e raggiungere Marina di Cerveteri. Da qui a Marina San Nicola abbiamo già un percorso ciclabile, anche se da definire maggiormente. Da Marina San Nicola a Passo Oscuro è necessario aprire un collegamento ciclabile, attraverso terreni demaniali al momento occlusi da privati. Qui siamo nel comune di Fiumicino, dove è già possibile percorrere strade a basso traffico fino al Tevere, ma sappiamo che nel piano del comune c'è già intenzione di realizzare, ed in parte già è stato fatto, di realizzare una vera e propria ciclabile in sicurezza. Ciclabile che attualmente arriva fin sull'argine

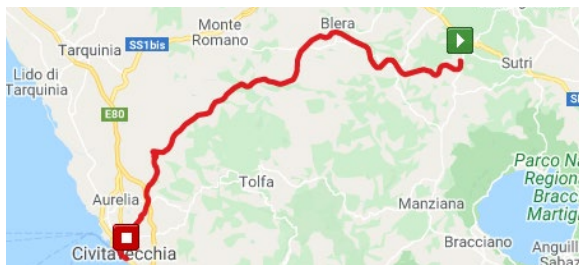


del Tevere a Parco Leonardo, dove finisce il territorio comunale di Fiumicino e inizia quello di Roma. Il tratto mancante da qui fino all'allaccio con la ciclabile del Tevere all'interno del GRA è oggetto del finanziamento di cui si è parlato prima. Ovviamente il nostro percorso è teorico, ma una buona progettazione può essere fatta solo dopo uno studio di fattibilità che tenga conto delle proprietà attraversate e dell'impegno economico che ogni singola infrastruttura richiede. Questo deve essere fatto ovviamente dai singoli comuni, ma coordinati dalla Regione Lazio.

Vediamo ora, dopo aver parlato della dorsale, quali sono i punti di interesse che rappresentano il valore aggiunto che dà motivo al turista di percorrere la ciclovie tirrenica.

Punti di interesse sul percorso

1. Tutte le spiagge esistenti dovrebbero offrire la possibilità di essere raggiunte in bici e qui dare la possibilità di parcheggiarle in sicurezza. I singoli comuni dovrebbero individuare i percorsi opportuni.
2. Zona archeologica di Vulci. Questa è di grandissimo interesse turistico. Ad oggi è possibile raggiungerla da Montalto di Castro tramite la SP105/SP107, ma sarebbe opportuno produrre un collegamento ciclabile dedicato.
3. Da Lido di Tarquinia si potrebbe produrre una ciclabile che parallela alla SP44 raggiunga Tarquinia, oppure mettere in sicurezza il tratto della strada comunale delle Grottelle/Vecchia Aurelia ed ottenere lo stesso scopo. Tarquinia è un centro etrusco/romano di notevole interesse.



4. La ex-ferrovia Capranica-Civitavecchia (ferrovia dell'Allume).
Il tracciato di questa ex-ferrovia, già adesso rappresenta un'attrazione da parte di numerosi ciclisti, anche se selezionati dalla difficoltà dei mille ostacoli presenti. È necessaria quindi una riqualificazione e messa in sicurezza del percorso per la fruizione generale.
5. Il castello di S. Severa. Per raggiungere questa opera Monumentale e Museale dalla ipotizzata ciclovia tirrenica non è necessario nessun collegamento dedicato.
6. Torre Flavia, a Ladispoli
7. La torre di Palidoro (torre Perla)
8. Fiumicino. Il museo delle navi, il porto di Traiano e la necropoli di Porto.
9. Collegamento per gli scavi di Ostia Antica.
10. Attraversamento del Tevere all'altezza di Dragona e unione con la pista ciclabile proposta: Fiera-Mare, utile alla futura prosecuzione verso sud della tirrenica e eventualmente al collegamento con Ostia Antica.

Per collegare il X Municipio alla ciclovia Tirrenica, all'8° posto nel Pums del Comune figura un progetto denominato Fiera-Mare proposto dalla FIAB ed altre associazioni insieme ai progettisti dello studio architeturale Structura.

Detto progetto prevede fra l'altro un attraversamento a chiatta (sul quale diversi attori stanno lavorando insieme ad Agenda Tevere).

Proponiamo inoltre un secondo collegamento ciclopeditonale, in condivisione con SAIFO, per unire i Porti Imperiali con gli Scavi di Ostia Antica. Si tratta di progettare un attraversamento in corrispondenza dell'Archeo boat e uno in corrispondenza dell'attracco fluviale di Ostia Antica.

Sono poi d'attualità e di interesse diverse proposte di **Romano Puglisi** (Psicologo, scrittore e guida cicloturistica per passione (iscritto Fiab-Ostia in Bici) e consulente FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta) per quanto riguarda le ciclovie.

- Dal libro di **R. Puglisi - Passi e Valli in bicicletta** (Ediciclo) due itinerari che si innestano sulla "Tirrenica": Civitavecchia-Allumiere e Santa Severa-Tolfia
- Dal Libro di **R. Puglisi - Ciclovagando nel Lazio e dintorni** (Ed. Dei Merangoli): Civitavecchia o Tarquinia verso Barbarano Romano e Capranica di Sutri. Per gran parte percorsa sul tracciato della ferrovia dismessa dell'Allume (ex Orte Civitavecchia). Interrotta da una frana fu dismessa nel 1969, un tentativo di ripristino negli anni novanta e poi completamente abbandonata. Fortunatamente per i ciclisti dopo il restauro delle 11 gallerie e dei ponti senza la posa dei binari è una vera Greenway percorribile per tutti i 39 km sia a piedi che in bici. Una splendida variante di grandissimo valore ambientale.

Proposte per la linea ferroviaria FL5 e FL1

Allegato a capitolo 5

Progetto SAIL I "DOVE ROMA INCONTRA GLI ETRUSCHI E IL MARE"

a cura di **Sandra Felici** Delegata dell'Osservatorio Regionale Trasporti per la linea FL5

La linea ferroviaria FL5 collega gli estremi della nostra analisi, da Montalto di Castro passando per Tarquinia, Civitavecchia, Santa Marinella, Santa Severa, Marina di Cerveteri, Ladispoli-Cerveteri, Maccarese-Fregene per quanto riguarda la Provincia e arrivando a Roma Aurelia, Roma San Pietro, Roma Trastevere, Roma Ostiense, Roma Tuscolana, fino a Roma Termini. In questi anni comitati e pendolari hanno tenuto strette due corse che da Civitavecchia transitassero dopo Maccarese-Fregene verso Ponte Galeria che è il collegamento che ci consentirebbe di collegare il Porto di Civitavecchia con l'Aeroporto. Questo potrebbe nel futuro essere incrementato come orari e tratte per avvicinare il nord della nostra Regione a Fiumicino e a Ostia, limite della nostra attenzione in questo progetto. La linea ferroviaria FL1 collega Fiumicino Aeroporto con Roma Tiburtina e prosegue per Fara Sabina, Orte

Ogni stazione di riferimento delle linee ha caratteristiche storico culturali molto significative e in questa ottica ad esempio si potranno chiedere migliorie quali:

- collegamento in sicurezza fra la stazione di Santa Severa e il Castello che è una meraviglia del Lazio;
- navette dedicate fra la stazione di Tarquinia e le bellezze da visitare della zona;
- ripristinare la fermata di Palo Laziale che dà accesso all'Oasi di Palo ed al Castello Odascalchi;
- collegamenti ciclopeditoni fra le varie località, qualcosa già programmato fra Cerveteri e Maccarese; ecc.;
- realizzare la prevista bretella di collegamento a Ponte Galeria tra FL5 e FL1 verso ovest che consenta l'istadamento diretto da Civitavecchia e Fiumicino;
- ripristinare il percorso della FL1 fino alla fine del Corridoio della mobilità C5 ripristinando la fermata di Porto (nelle vicinanze dei Porti di Claudio e Traiano che fanno parte del Parco Archeologico di Ostia Antica) e arrivare fino alla rotonda di accesso a Fiumicino Centro dove sarà improntato un grande nodo di scambio con il TPL e parcheggio di scambio con molti posti auto
- ragionare sullo sconfinamento delle linee TPL gestite da ogni comune per interscambiare turisti e pendolari;
- piste ciclabili in sicurezza collegate attraverso accordi programmatici fra i vari comuni interessati al progetto;
- integrazione tariffaria con i vari vettori (Trenitalia, Cotral, TPL, ATAC, ecc.)
- aumentare le corse di sabato e festivi nell'ottica di incentivare l'utilizzo del servizio pubblico per un turismo più consapevole e ambientalmente attento.



Proposte per la ciclovía turistica nel Lazio

Premessa:

Dal secondo rapporto sul Cicloturismo in Italia realizzato da **Isnart-Unioncamere** e **Legambiente** (https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2020/11/BikeSummit_2020.pdf) del 2020:

“Il cicloturismo, nelle sue molteplici forme, è una delle espressioni più innovative ed interessanti del cambiamento in atto nell’industria del turismo e rappresenta un’opportunità concreta per molte destinazioni di rigenerare la propria offerta turistica.

Fonti nazionali ed internazionali confermano la crescita di questo settore che si accompagna all’aumento del numero di tour operator specializzati – sia italiani sia internazionali – e alla costituzione di club di prodotto legati alla bicicletta.

Anche in Italia il cicloturismo sta vivendo una fase di espansione: sta crescendo, in modo evidente, la domanda di esperienze turistiche specifiche associate alla bicicletta, talvolta autorganizzate, talvolta disegnate col supporto di tour operator specializzati.

*Nel 2019 sono stati stimati **20,5 mln di pernottamenti di cicloturisti italiani**, dunque quest’anno considerando anche dei brevi soggiorni autunnali (due/tre giorni) a fine 2020 si raggiungerebbero le **25,9 mln di presenze (+26%)**.*

Ne è venuto fuori un quadro articolato delle dinamiche in atto e sostanzialmente incoraggiante, considerando che solo nell’ultimo anno il fatturato connesso alla vendita di pacchetti per cicloturisti ha fatto registrare un incremento medio di circa il 30%.”

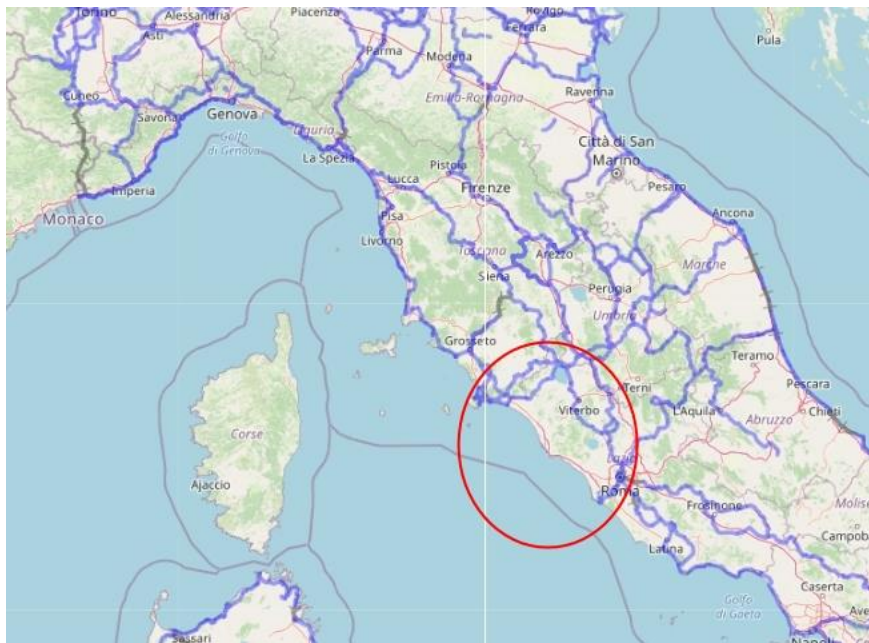
Come emerge da questo importante rapporto, il cicloturismo sta avendo sempre più peso tra le varie forme di turismo. Attualmente, purtroppo, nel Lazio siamo tagliati fuori da questo contesto per la cronica mancanza di infrastrutture. Ad eccezione di una spinta data dalle misure restrittive date da Covid19 che hanno permesso lo sviluppo di alcune strutture “leggere” cittadine, non si sono registrati progressi sulle cosiddette “ciclovie turistiche” e relative infrastrutture di contorno utili al raggiungimento dell’obiettivo.

Esiste un progetto, risalente al 2017, di un percorso ciclabile da Ventimiglia a Roma, stilato da **Liguria, Toscana, Lazio** e MIT con 20 Mln di euro già stanziati (1,2 per la progettazione complessiva, 6 per la Liguria, 5,3 per la Toscana e 4 per il Lazio) per la realizzazione dei primi lotti e l’impegno a stanziarne altri 40 tra il 2020 e 2024 per la realizzazione di tutta l’infrastruttura su percorsi sicuri. Purtroppo nel Lazio non si sono registrati progressi sugli impegni presi a livello interregionale e di Ministero Trasporti sulla “**ciclovía Tirrenica**”, mentre Liguria e Toscana procedono rapidamente con la progettazione e le infrastrutture necessarie ad ottenere la certificazione di ciclovía, che rappresenta un passaggio obbligato per ottenere il riconoscimento internazionale e la dovuta visibilità.

Nel 2019 anche **FIAB** (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta) di cui **FIAB Ostia in Bici** fa parte ha siglato un accordo con le tre regioni per contribuire alla individuazione del percorso.

I fondi destinati alla Regione Lazio, di cui ci interessa parlare, avrebbero dovuto essere destinati al solo completamento della ciclabile Fiumicino-Roma lungo l’argine destro del Tevere, di cui l’ultima notizia risale a giugno 2020 sul “Piano delle performance 2020-2022” del Comune di Roma ([qui il link](#)):

“In tema di Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS), che promuove la sicurezza, il libero accesso e l’implementazione delle tecnologie per favorire l’integrazione tra infrastrutture, veicoli e persone, il Dipartimento Mobilità e Trasporti, di concerto con il Vice Sindaco e con l’Ufficio Speciale Tevere, ha completato il progetto di un nuovo percorso ciclabile che colleghi il centro con il mare di Roma. È intenzione dell’Amministrazione avviare tale progetto, che costituirà uno dei principali percorsi di turismo sostenibile della Città, entro il 2020.”



Ribadiamo che purtroppo non si hanno notizie di avvio lavori. In Liguria e Toscana la situazione è nettamente migliore. Dalla cartina seguente (sito [Bicitalia](http://Bicitalia.it)) si nota la completa mancanza di percorso ciclabile tirrenico nel Lazio.

FIAB Ostia in Bici ha attivamente collaborato, negli anni passati con la Regione Lazio, ed ultimamente con FIAB nazionale, al tracciato della ciclovie nel Lazio, almeno nel tratto dal confine toscano a Roma. Non sappiamo come poi siano state recepite le nostre proposte dalla Regione Lazio. L'unica risposta che abbiamo avuto dal delegato alla ciclabilità dell'ente regionale e la sua struttura è un generico, quanto sospetto, "ci stiamo

lavorando".

Eppure siamo convinti che da parte dei comuni l'interesse non manchi. Abbiamo tutti sotto gli occhi le realizzazioni messe in pratica dal comune di Fiumicino e l'inaugurazione dell'avveniristico ponte sul fiume Ombrone che ha aperto una porta importante per il cicloturismo. Inoltre nel 2015 abbiamo avuto dei colloqui con il comune di Montalto di Castro, che si spinge fino al confine toco-laziale, in occasione del nostro evento promozionale "Veni, Vidi by...Bici" che ci vedeva percorrere quel territorio, ed abbiamo constatato un grande interesse e molte idee. Sono anni che percorriamo quel tratto proprio in occasione dello stesso evento e conosciamo bene quanto sia inevitabile percorrere alcuni tratti della via Aurelia per la mancanza assoluta di altre vie alternative. E gli incidenti non sono mancati...

Ed è anche vero che i singoli comuni non possono sostituirsi alla regia regionale e nazionale. I 15 comuni e il X Municipio di Roma del quadrante da Montalto di Castro al X Municipio riportati nel documento del [progetto SAIL](#) (a cura del Comitato Promotore Sistema ArcheoAmbientale Integrato Fiumicino Ostia), hanno chi più chi meno una serie di progetti ciclabili locali che in mancanza della dorsale ciclabile Tirrenica che svolga il ruolo basilare di collegamento e di continuità indispensabile alla realizzazione di pacchetti turistici di più giorni, non produrrebbe minimamente i risultati sperati.

Il Cicloturismo si diffonde e produce incremento turistico diffuso in quelle Aree dove esiste un asse principale che va oltre il comparto stesso. Come un tronco che si ramifica così la CICLOVIA come ASSE principale è la linfa per la conoscenza e la frequentazione dei tracciati minori legandoli in proposte integrative nei singoli pacchetti turistici.

Qualsiasi imprenditore turistico del settore sa che se mancano determinati requisiti fondamentali come sicurezza e itinerari **senza interruzioni** il cicloturismo organizzato a gruppi non si può fare. Serve appunto una ciclovie riconosciuta e bollinata dal Ministero dei Trasporti e dalla Comunità Europea.

La programmazione pluriennale, la realizzazione di pacchetti turistici diversificati, con una offerta di 3/5/7 giorni, con pernottamenti, accompagnatori, assistenza, informativa turistica ecc. è una attività complessa e si differenzia dal cicloturista autonomo "fai da te", ma in compenso porta soldi e lavoro.

Cosa è necessario fare:

Alla Regione Lazio il compito di redigere al più presto un progetto definitivo. Quindi intervenire sulle criticità che influiscono sul riconoscimento di ciclovie per i 200 km del tratto Laziale iniziando dalle opere che non consentono alcuna possibile variante provvisoria. Un tracciato che anche se provvisorio può essere subito proposto ai tour operator nazionali e internazionali.

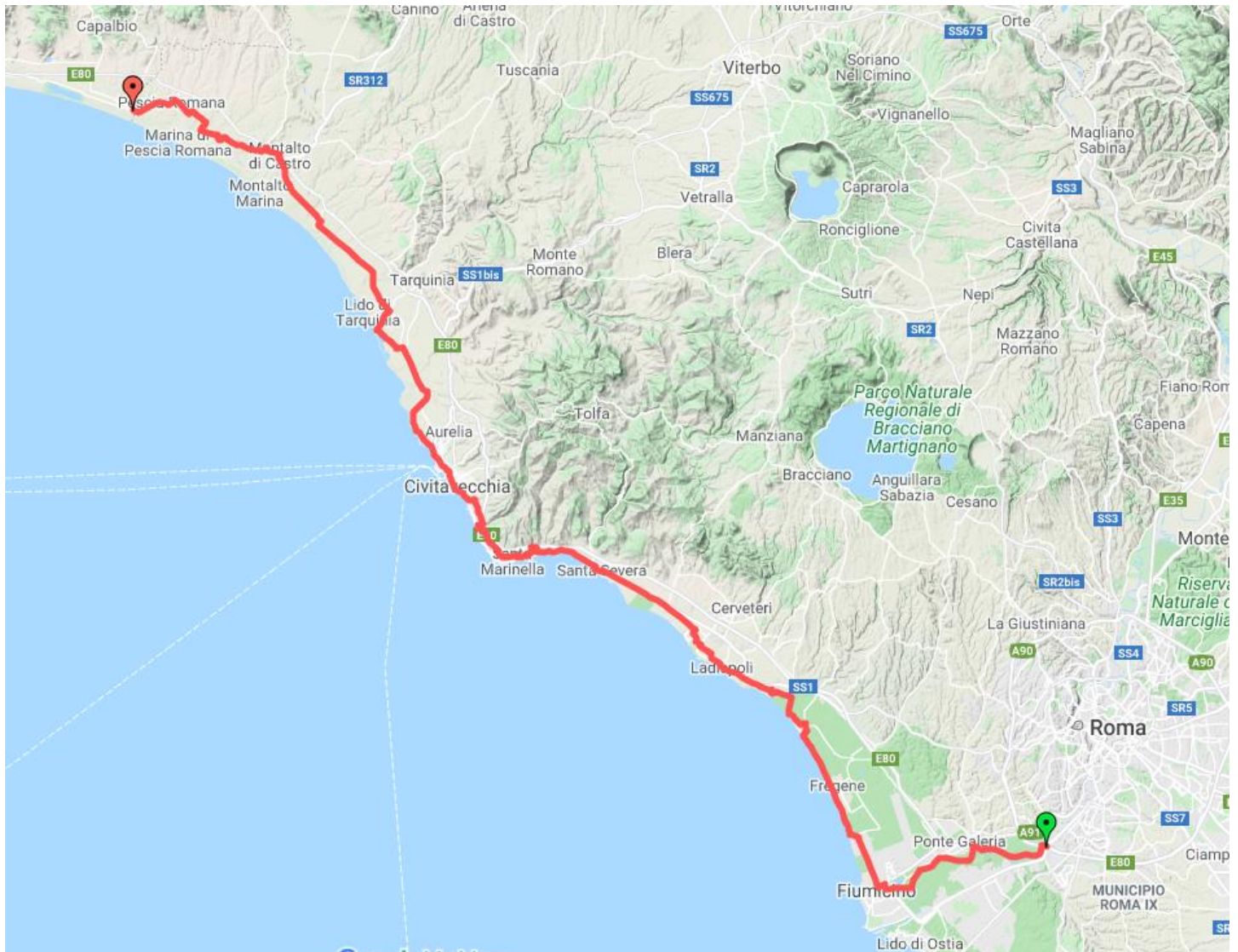
Quali siano le infrastrutture necessarie è presto detto: **ponti** per attraversare i molti fiumi e torrenti che vengono dall'interno e sfociano in mare, **percorsi** ciclabili in sicurezza che attraversano e fanno godere i parchi, le oasi naturali ed archeologiche che si trovano lungo il percorso, **collegamenti** con i paesi limitrofi dove trovare una locanda per pernottare e un ristorante per mangiare, **deviazioni** pensate per raggiungere i punti di interesse archeologico/turistico ed altre per permettere il raggiungimento delle spiagge con la bicicletta durante il periodo estivo e tante rastrelliere o posti di stazionamento in sicurezza per le bici. Se poi c'è la vicinanza di una ferrovia, come appunto è, che permetta di

scendere e salire dalle stazioni con la bici e continuare sulla ciclabile, direi che si sia raggiunta la quadra e potremmo ambire a conquistare una bella fetta di quel turismo straniero che cerca proprio situazioni simili, con soddisfazione di tutte quelle attività di trasporto, di ristorazione, di alloggio, e i tour operator. Immaginare un asse ciclabile attrezzato, che viene dalla rete nord europea, che è già sviluppata e di successo, che attraversa i nostri meravigliosi territori e porta a **Roma**, luogo di culto e turismo, è proprio quello che dovrebbe agitare le notti degli amministratori e progettisti. Qualcosa si muove... ma è ancora troppo lento. Si pensi solo al dato che il rapporto Isnat-Unioncamere e Legambiente fornisce: in Italia nel 2019 si sono avuti 20,5 mln di pernottamenti e la tendenza nel 2020 è di raggiungere i 26 mln, con una spesa pro-capite di 75€.

Vediamo in dettaglio qual è il percorso da noi immaginato per realizzare questo sogno.

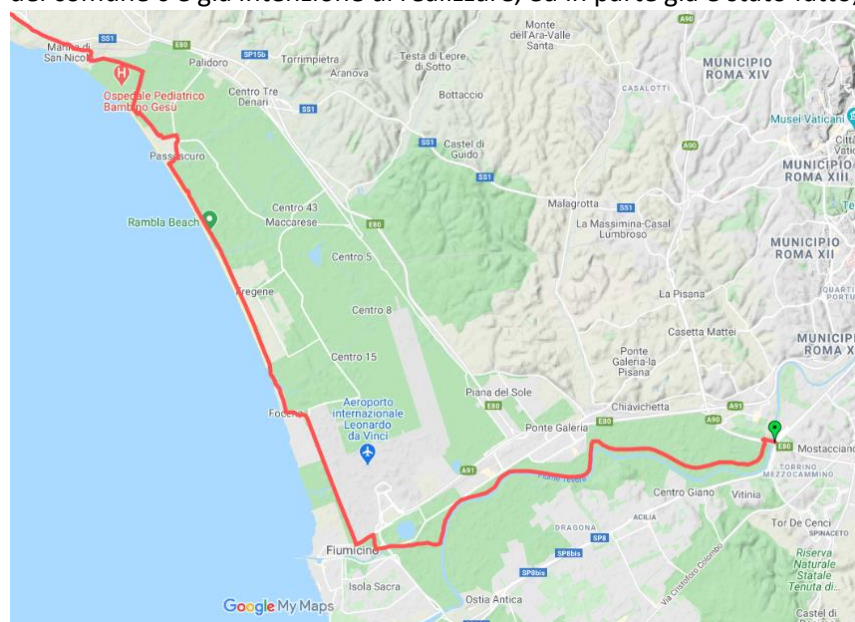
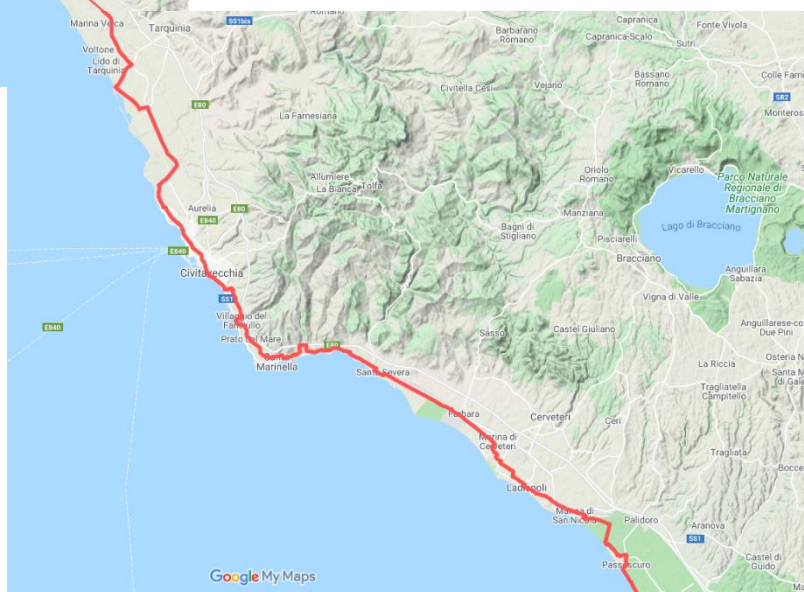
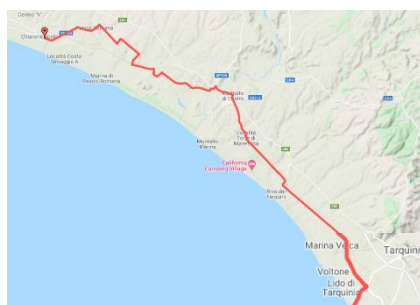
Itinerario proposto:

Il percorso che di seguito descriviamo si deve pensare come prima fase, in cui l'obiettivo principale è quello di evitare percorsi su strade altamente trafficate come la via Aurelia. In seguito si potranno sostituire tratti che ancora comportano pericolosità o intralci al traffico commerciale, con tratti di ciclabile pura su aree di campagna, parchi o proprietà demaniali. Pertanto i percorsi passeranno su strade a basso traffico dove si dovranno tracciare percorsi privilegiati per le biciclette oppure, ovviamente, costruire percorsi paralleli dedicati.



Iniziamo dal confine nord:

Si parte da Chiarone scalo, dove ci si collega alla litoranea che proviene dalla Toscana, sulla SP140 fino a Pescia Romana. Da qui si prosegue su strade vicinali di campagna ma asfaltate fino in prossimità di Montalto di Castro. Il tracciato indica un sovra o sottopasso sulla via Aurelia per raggiungere il centro abitato o il vicino parco archeologico di Vulci. Una soluzione molto migliore sarebbe quella di costruire un ponte sul fiume Fiora e realizzare un breve tratto di ciclabile fino a raggiungere la strada della Macchia che si riallaccia al percorso mappato e permette l'ingresso a Montalto e Vulci. Proseguendo sulla strada predetta si arriva alla località Torre di Maremma. Da qui si potrebbe continuare su via Litoranea, che purtroppo non è asfaltata, o aggiungere un nuovo piccolo tratto per arrivare a Riva dei Tarquini. Tra Torre di Maremma e Riva dei Tarquini è necessario un altro piccolo ponte per attraversare il canale presente. Da Riva dei Tarquini si arriva comodamente tramite la SP45 Litoranea a Civitavecchia attraversando campagne piene di agriturismi. La strada non è molto trafficata, ma è stretta e sarebbe opportuno realizzare alternative ciclabili parallele. Si attraversa Civitavecchia, ma subito fuori del centro abitato è necessario produrre dei piccoli raccordi ciclabili per congiungere i tratti di strade interne che evitano il passaggio sulla trafficatissima e qui anche stretta via Aurelia. Il problema esiste fino a S. Severa, dopo di che è possibile percorrere una complanare dell'Aurelia fino a Ladispoli, a patto di creare una bretella che permetta di bypassare l'aeroporto militare di Furbara e raggiungere Marina di Cerveteri. Da qui a Marina San Nicola abbiamo già un percorso ciclabile, anche se da definire maggiormente. Da Marina San Nicola a Passo Oscuro è necessario aprire un collegamento ciclabile, attraverso terreni demaniali al momento occlusi da privati. Qui siamo nel comune di Fiumicino, dove è già possibile percorrere strade a basso traffico fino al Tevere, ma sappiamo che nel piano del comune c'è già intenzione di realizzare, ed in parte già è stato fatto, di realizzare una vera e propria ciclabile in



sicurezza. Ciclabile che attualmente arriva fin sull'argine del Tevere a Parco Leonardo, dove finisce il territorio comunale di Fiumicino e inizia quello di Roma. Il tratto mancante da qui fino all'allaccio con la ciclabile del Tevere all'interno del GRA è oggetto del finanziamento di cui si è parlato prima.

Ovviamente il nostro percorso è teorico, ma una buona progettazione può essere fatta solo dopo uno studio di fattibilità che tenga conto delle proprietà attraversate e dell'impegno economico che ogni singola infrastruttura richiede. Questo deve essere fatto ovviamente dai singoli comuni, ma coordinati dalla Regione Lazio.

Vediamo ora, dopo aver parlato della dorsale, quali sono i punti di interesse che rappresentano il valore aggiunto che dà motivo al turista di percorrere la ciclovia tirrenica.

Punti di interesse sul percorso:

1. Tutte le spiagge esistenti dovrebbero offrire la possibilità di essere raggiunte in bici e qui dare la possibilità di parcheggiarle in sicurezza. I singoli comuni dovrebbero individuare i percorsi opportuni.
2. Zona archeologica di Vulci.
Questa è di grandissimo interesse turistico. Ad oggi è possibile raggiungerla da Montalto di Castro tramite la SP105/SP107, ma sarebbe opportuno produrre un collegamento ciclabile dedicato.
3. Da Lido di Tarquinia si potrebbe produrre una ciclabile che parallela alla SP44 raggiunga Tarquinia, oppure mettere in sicurezza il tratto della strada comunale delle Grotelle/Vecchia Aurelia ed ottenere lo stesso scopo. Tarquinia è un centro etrusco/romano di notevole interesse.
4. La ex-ferrovia Capranica-Civitavecchia (ferrovia dell'Allume).



Il tracciato di questa ex-ferrovia, già adesso rappresenta un'attrazione da parte di numerosi ciclisti, anche se selezionati dalla difficoltà dei mille ostacoli presenti. E' necessaria quindi una riqualificazione e messa in sicurezza del percorso per la fruizione generale.

5. Il castello di S. Severa. Per raggiungere questa opera Monumentale e Museale dalla ipotizzata ciclovia tirrenica non è necessario nessun collegamento dedicato.
6. Torre Flavia, a Ladispoli
7. La torre di Palidoro (torre Perla)
8. Fiumicino. Il museo delle navi, il porto di Traiano e la necropoli di Porto.
9. Collegamento per gli scavi di Ostia Antica.
10. Attraversamento del Tevere all'altezza di Dragona e unione con la pista ciclabile proposta: Fiera-Mare, utile alla futura prosecuzione verso sud della tirrenica e eventualmente al collegamento con Ostia Antica.

Per collegare il X Municipio alla ciclovia Tirrenica, all'8° posto nel Pums del Comune figura un progetto denominato Fiera-Mare proposto dalla FIAB ed altre associazioni insieme ai progettisti dello studio architettuale Structura.

Detto progetto prevede fra l'altro un attraversamento a chiatta (sul quale diversi attori stanno lavorando insieme ad Agenda Tevere).

Proponiamo inoltre un secondo collegamento ciclopeditonale, in condivisione con SAIFO, per unire i Porti Imperiali con gli Scavi di Ostia Antica. Si tratta di progettare un attraversamento in corrispondenza dell'Archeo boat e uno in corrispondenza dell'attracco fluviale di Ostia Antica.

Sono poi d'attualità e di interesse diverse proposte di **Romano Puglisi** (Psicologo, scrittore e guida cicloturistica per passione (iscritto Fiab-Ostia in Bici) e consulente FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta) per quanto riguarda le ciclovie.

- Dal libro di **R. Puglisi - Passi e Valli in bicicletta** (Ediciclo) due itinerari che si innestano sulla "Tirrenica": Civitavecchia-Allumiere e Santa Severa-Tolfa
- Dal Libro di **R. Puglisi - Ciclovagando nel Lazio e dintorni** (Ed. Dei Merangoli): Civitavecchia o Tarquinia verso Barbarano Romano e Capranica di Sutri. Per gran parte percorsa sul tracciato della ferrovia dismessa dell'Allume (ex Orte Civitavecchia). Interrotta da una frana fu dismessa nel 1969, un tentativo di ripristino negli anni novanta e poi completamente abbandonata. Fortunatamente per i ciclisti dopo il restauro delle 11 gallerie e dei ponti senza la posa dei binari è una vera Greenway percorribile per tutti i 39 km sia a piedi che in bici. Una splendida variante di grandissimo valore ambientale.