

e. PUMS

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è un piano strategico il cui principale obiettivo è quello di orientare verso una mobilità sostenibile l'assetto futuro del sistema infrastrutturale delle città e delle aree metropolitane, in uno scenario temporale attuativo decennale, dalla data di approvazione.

Il Piano ha lo scopo di integrare i servizi per la mobilità, migliorare l'offerta di trasporto pubblico e le prestazioni del sistema infrastrutturale esistente e di nuova realizzazione, coordinando i piani settoriali ed

urbanistici a scala sovraordinata e comunale.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile viene elaborato nell'ambito sia della normativa nazionale e regionale che delle direttive europee, quale documento strategico che integri le politiche di mobilità.

L'Unione Europea ha dato priorità e ha incoraggiato lo sviluppo di questi piani integrati anche tramite incentivi per la loro elaborazione con l'obiettivo di attuare la progettazione e la realizzazione di interventi per la mobilità sostenibile sulla base dei piani di mobilità delle città.

Nel 2014 la Commissione Europea ha pubblicato Le linee guida - Sviluppare e attuare un piano della mobilità sostenibile, seguite nel 2017 da quelle nazionali, approvate con proprio decreto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile". Tali Linee Guida nazionali di Piani urbani di mobilità sostenibile, di seguito PUMS, hanno la finalità di favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di PUMS, su tutto il territorio nazionale.

Nel 2018 il Comune di Roma ha elaborato le proprie linee guida per la redazione di PUMS (Del. A.C. n° 53 dell'8/5/2018) e nel 2019 ha dotato la città di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), (Delibera di adozione n. 60/2019 - Adozione del Piano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale) approvato nel 2022 con la Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 14/2022 - Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.).

Scopo del piano è migliorare le prestazioni della rete infrastrutturale esistente e futura coordinando tutti gli interventi derivanti dagli altri piani di settore e dalle esigenze derivanti dalla pianificazione urbanistica o da piani e progetti di scala superiore. La totalità delle azioni che l'Amministrazione intende promuovere, in favore del trasporto pubblico integrate con altri modi sostenibili (ciclabilità e pedonalità), sostenuti dalla presenza di servizi nei nodi di scambio, concorrono alla realizzazione degli obiettivi strategici, mirati principalmente a disincentivare l'uso del mezzo privato e favorire la mobilità condivisa e lo scambio modale verso sistemi a basso o nullo impatto ambientale.

Con la riduzione dell'uso del mezzo privato se ne conteranno anche gli effetti negativi, quali: inquinamento chimico, rumorosità, pericolosità e non ultimo l'impatto visivo negativo, che altera la percezione del paesaggio, sempre meno accettabile in una condizione di crescente sensibilità nei confronti della questione ambientale.

Il Piano approvato si compone di:

- Volume 1 Quadro conoscitivo ed obiettivi;
- Volume 2 Strategie - Azioni - Scenari - Valutazioni - Monitoraggio;
- Documento della Partecipazione;
- elaborati grafici rappresentativi degli scenari programmatici di attuazione dei diversi Piani Direttori nei quali è stato articolato.

Gli scenari programmatici sono denominati:

- *Scenario di Riferimento (SR)* - rappresentativo di quelle opere, anche derivanti da pianificazioni sovraordinate, il cui contesto di attuabilità prescinde dal PUMS in quanto risulta concluso il loro iter approvativo e le fonti di finanziamento sono già determinate;
- *Scenario di Piano (SP)* - rappresentativo delle specifiche azioni e interventi da realizzare nell'orizzonte temporale del PUMS, costruito attraverso la valutazione comparata di scenari alternativi definiti durante il percorso partecipativo, unitamente alle indicazioni dell'Amministrazione capitolina;
- *Scenario Tendenziale (ST)* - rappresentativo delle opere il cui scenario temporale realizzativo è riferibile al lungo periodo, tale da travalicare quello del PUMS. È lo scenario di attuazione del PRG nel quale sono compresi interventi con alternative di tracciato.

In particolare, il PUMS sviluppa una visione di sistema della mobilità (Scenario di Piano - SP), con un orizzonte temporale articolato nel breve, medio e lungo periodo.

Lo *scenario di breve periodo* è costituito dalle opere più urgenti e importanti per l'Amministrazione e per i cittadini della Capitale (residenti, city users, studenti fuori sede e turisti).

Lo *scenario di medio periodo* contempla opere rilevanti ma che possono richiedere tempi di progettazione più lunghi dettati dalla complessità dell'opera, ovvero avere un livello di priorità inferiore.

Lo *scenario di lungo periodo (10 anni)* racchiude tutte le opere ritenute fattibili ed utili alla collettività, nell'ottica di mantenere al minimo l'impianto della rete metropolitana a quattro linee, già previsto dagli strumenti di pianificazione vigenti.

In coerenza con gli altri strumenti di programmazione, il PUMS è corredato da un piano pluriennale delle infrastrutture che identifica gli interventi più urgenti nel rispetto dei criteri di sicurezza, sostenibilità, accessibilità ed economicità.

Le previsioni del PUMS, articolate secondo gli scenari di piano (SP) e di riferimento (SR), riguardano le diverse modalità di spostamento di persone e merci. In particolare:

- logistica urbana
- sistemi di mobilità ciclistica
- sistemi di mobilità pedonale
- viabilità e infrastrutture per l'intermodalità
- sistemi di mobilità collettiva.

Di seguito una sintesi dei contenuti degli elaborati grafici di riferimento di cui si allega stralcio e legenda.

Logistica urbana

La logistica urbana rappresenta l'insieme delle attività fisiche e organizzative di gestione e distribuzione volte a garantire l'approvvigionamento dei punti vendita, degli insediamenti produttivi e, più in generale, dei siti generatori di domanda di trasporto delle merci, localizzati in un'area metropolitana.

Al fine di perseguire gli obiettivi individuati dal PUMS, la razionalizzazione della logistica urbana intende armonizzare le esigenze di approvvigionamento delle merci, necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale, garantendo il principio di sostenibilità, attraverso la definizione della strategia e l'implementazione di azioni.

Obiettivo cardine per la razionalizzazione della logistica urbana è l'introduzione di facilitazioni operative per migliorare l'accessibilità delle merci nell'area romana e contestualmente contenere l'impatto dei veicoli commerciali circolanti.

L'attuazione della strategia di razionalizzazione della logistica urbana si concretizza in quattro azioni (gestionale, comportamentale, normativa, infrastrutturale) caratterizzate da specifiche misure interconnesse.

Azione gestionale

a) Sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento.

Azione comportamentale

b) introduzione di un sistema premiale per i veicoli meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc).

Azione normativa

c) adozione di un sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi anche mediante politiche tariffarie per l'accesso dei mezzi di carico/scarico (accessi a pagamento, articolazione di sconti e/o abbonamenti) che premi un ultimo miglio ecosostenibile.

Azione infrastrutturale

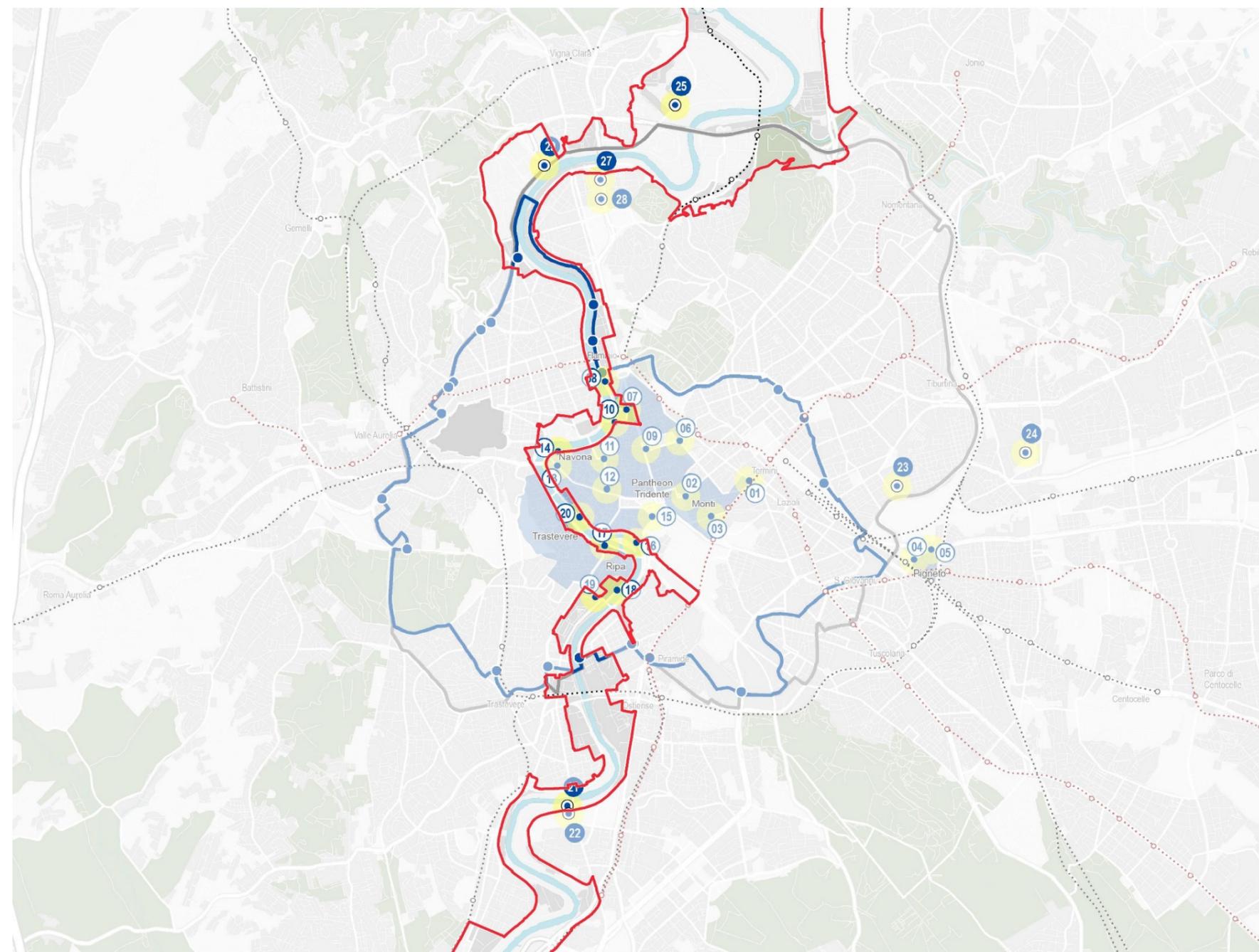
d) razionalizzazione delle aree per il carico scarico delle merci promuovendo e presidiando, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, reti di aree (stalli) per il carico/scarico merci e introduzione di infrastrutture a varia scala per lo stoccaggio delle merci (creazione di centri di distribuzione urbana - CDU, promozione di sistemi di consegna con cargo-bike).

Scenario di Piano

- Aree Cargo-Bike
- Punti Cargo Bike
- Centri di Distribuzione Urbana

Scenario di Riferimento

- Anello Ferroviario
- ZTL AF1 VAM
- Varchi ZTL AF1 VAM



Sistemi di mobilità ciclistica

In sintesi, il sistema richiede azioni infrastrutturali di potenziamento e riassetto di itinerari ciclabili esistenti, realizzazione di collegamenti ciclistici verso i principali luoghi di interesse pubblico, realizzazione del bike-sharing e di parcheggi per biciclette, diffusione di servizi per i ciclisti quali: ampliamento del trasporto a bordo, ciclofficine e campagne di comunicazione e sensibilizzazione. Lo Scenario di Piano del PUMS prevede la realizzazione di 304 km di nuovi percorsi ciclabili.

Scenario di Piano

 Piste Ciclabili

Scenario di Riferimento

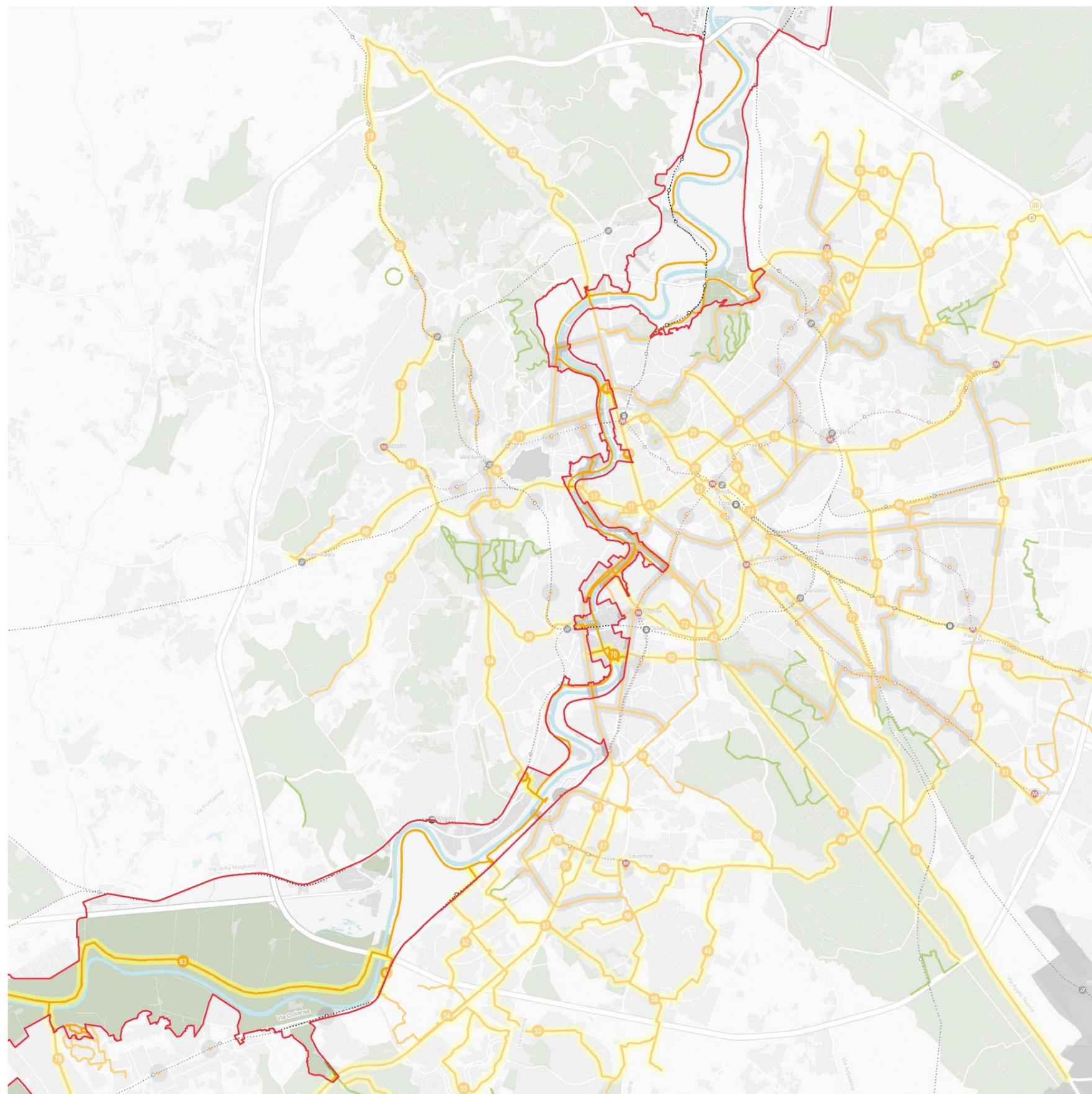
 Piste Ciclabili

 Hub

Rete Attuale

 Piste Ciclabili su strada

 Piste ciclabili nei parchi



Sviluppo dei sistemi di mobilità pedonale

Piano delle "Isole Ambientali" per lo sviluppo della mobilità pedonale, della vivibilità del contesto urbano e della sicurezza stradale.

La promozione e lo sviluppo della mobilità pedonale sono connessi non solo all'aumento della vivibilità degli ambiti urbani interessati, alla riqualificazione urbana e all'aumento dei livelli di accessibilità, all'offerta di spazi di socializzazione e di aggregazione, ma anche e soprattutto alla garanzia di standard ottimali di sicurezza stradale, a tutela in particolare degli utenti più deboli. Inoltre, lo sviluppo di una mobilità "attiva" (spostamenti sistematici a piedi o in bicicletta) si traduce in un miglioramento della salute dei cittadini e in definitiva ad un aumento delle aspettative di vita

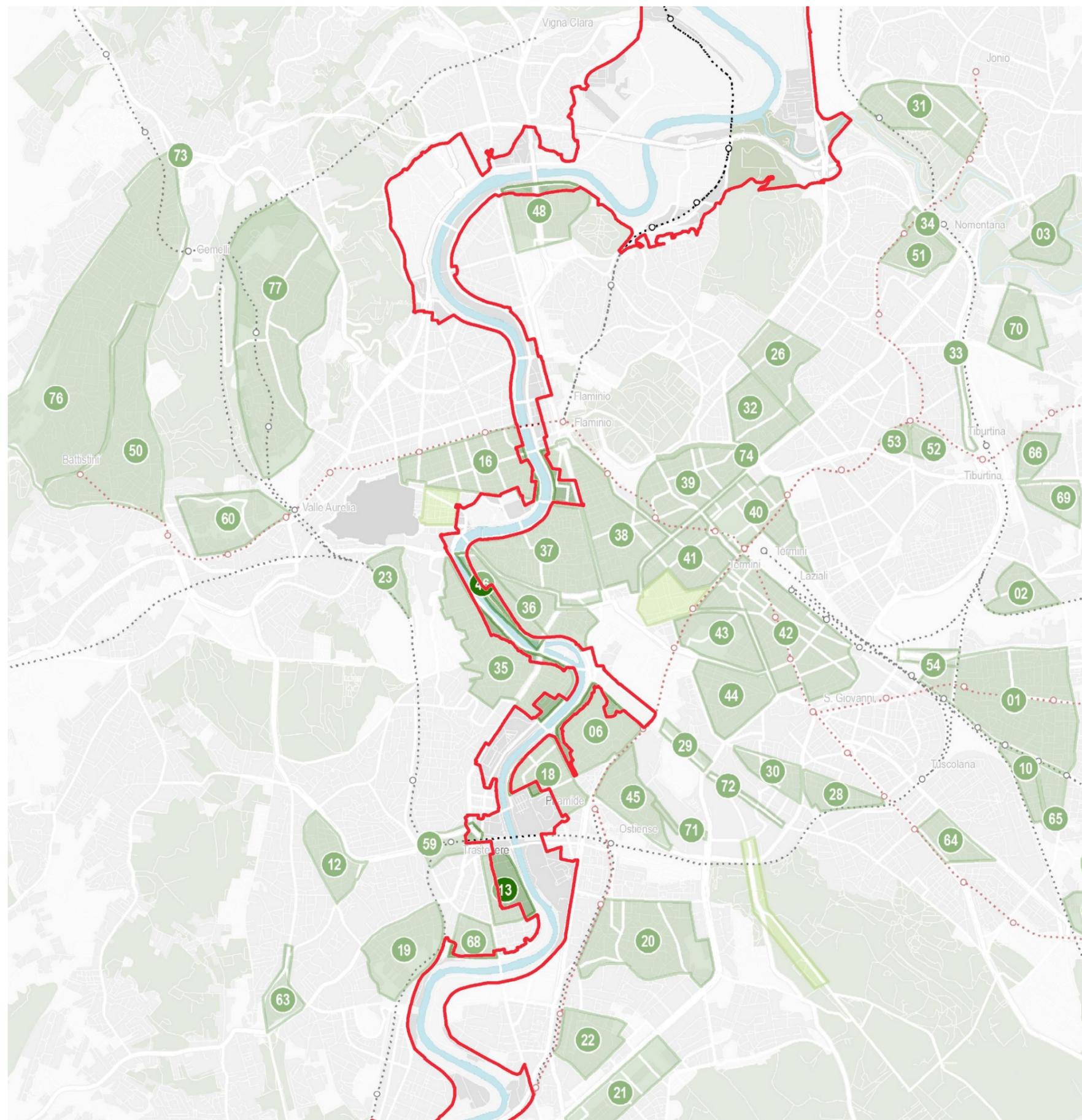
Il PUMS e le azioni per lo sviluppo della mobilità "dolce" puntano al raggiungimento dell'obiettivo più sfidante per la Città, cioè la riduzione del tasso di motorizzazione, tra i più alti in Europa: solo con la riduzione drastica del traffico automobilistico, e in particolare dello spazio occupato dalle auto in sosta, si potrà pensare ad una nuova organizzazione degli spazi stradali a disposizione, che favorisca lo sviluppo di sistemi e modalità di spostamento alternativi, che offra nuovi spazi aggregativi e di socializzazione, che innalzi i livelli di vivibilità e di sicurezza stradale, oltre che di sicurezza in generale (safety and security).

Scenario di Piano

 Isole Ambientali

Scenario di Riferimento

 Isole Ambientali



Viabilità e infrastrutture per l'intermodalità

Progettare un'infrastruttura di trasporto pubblico significa realizzare un'opera che risponda alla crescente domanda di mobilità offrendo un'efficace alternativa al mezzo privato, con l'obiettivo di favorire lo sviluppo sostenibile dell'ambito urbano.

Non secondariamente, l'inserimento di nuove infrastrutture deve costituire l'opportunità per ripensare l'uso degli spazi, oggi destinati alla circolazione e alla sosta dei veicoli privati, in chiave di riqualificazione, in particolare a favore delle cosiddette "componenti deboli".

In questa logica i nuovi interventi sulla rete stradale devono essere finalizzati a una migliore fruibilità e accessibilità al trasporto pubblico e a creare condizioni di maggiore vivibilità dei quartieri, anche attraverso progettazioni innovative di condivisione degli spazi e misure di incentivazione della mobilità dolce e a basso impatto ambientale.

Lo Scenario di Riferimento (SR) della rete infrastrutturale è stato costruito individuando le opere, anche derivanti da pianificazioni sovraordinate, che sono riferibili ad un contesto di attuabilità che prescinde dal PUMS e rispondono a determinate caratteristiche. I criteri di inclusione riguardano l'iter approvativo progettuale, che deve risultare concluso e le fonti di finanziamento, che devono essere già determinate.

In particolare, lo Scenario di Riferimento comprende:

- Interventi sul traffico privato e rete infrastrutturale;
- Sistema P&R, nodi di interscambio e "hub multimodali".

Lo Scenario di Piano prevede:

- Interventi sul traffico privato e rete infrastrutturale;
- Ulteriore estensione del sistema P&R e dei nodi di interscambio;
- Estensione degli "hub multimodali".

Infine, il sistema P&R va considerato integrato con quello dei Mini Hub Multimodali & Bike parking diffusi.

Il potenziamento dell'intermodalità ha l'obiettivo di spostare parte degli utenti, in primo luogo, dal sistema di trasporto privato al TPL, e in seconda battuta gli utenti del servizio di trasporto pubblico, extra-urbano e locale, dalla gomma al ferro. Come evidenziato dal Piano Regionale dei Trasporti (PRTML) e nell'ottica di un sistema di trasporto pubblico integrato ed efficiente, il trasporto ferroviario regionale, caratterizzato da un insieme di linee radiali da e verso Roma, va inteso come la rete portante principale a servizio degli utenti diretti verso la Capitale. Il trasporto su gomma (in particolare quello extra-urbano) dovrebbe, invece, svolgere la funzione di servizio di adduzione alla ferrovia, per gli utenti che compiono spostamenti lunghi, o come servizio tra aree della Regione non collegate dalla ferrovia (laddove, ovviamente, la domanda sia tale da giustificare questo servizio).

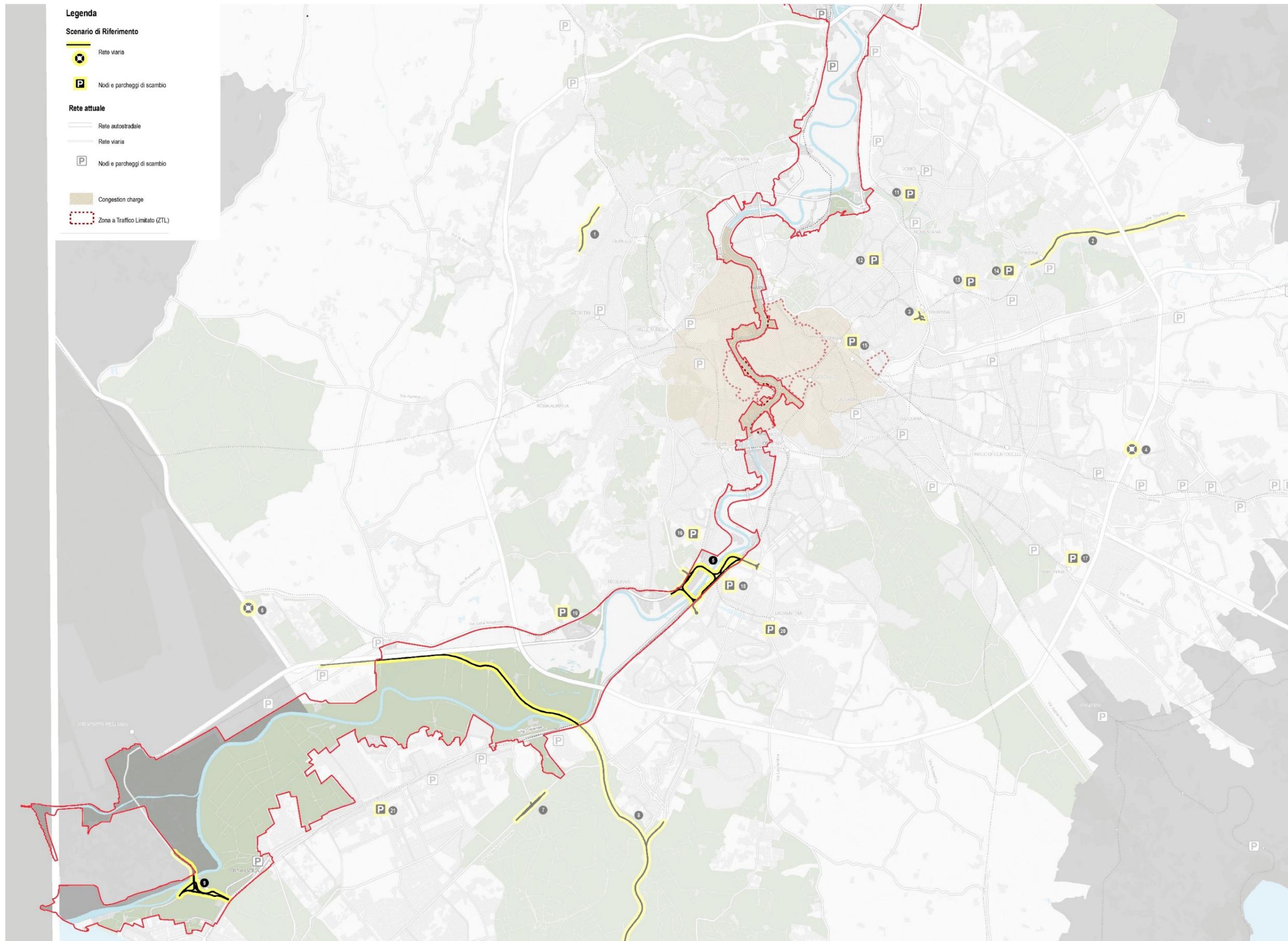
In sintesi, lo Scenario di riferimento (SR) prevede:

- Adeguamento di nodi e parcheggi di scambio: Si tratta principalmente di interventi per il potenziamento dell'offerta di posti auto presso le fermate ferroviarie e metropolitane esistenti. I parcheggi e nodi di scambio interessati sono: Montebello, Conca d'Oro, Annibaliano, Ponte Mammolo, Termini, Villa Bonelli, Anagnina, Laurentina e EUR Magliana.
- Il potenziamento complessivo è pertanto calcolato in 3.661 nuovi posti auto per una dotazione totale, dei suddetti nodi e parcheggi di scambio, che passa da 4.066 a 7.727 stalli.
- Realizzazione dei parcheggi di scambio di Monti Tiburtini Ovest, Muratella e Acilia sud: I parcheggi di scambio di Monti Tiburtini Ovest e Muratella saranno realizzati a servizio delle stazioni esistenti, rispettivamente sulla linea metropolitana B e sulla linea ferroviaria FL1, per favorire lo scambio modale in situazioni di totale inadeguatezza dell'offerta se non di assoluta mancanza. Per quanto riguarda il parcheggio di scambio Acilia sud, questo è legato all'attuazione della nuova stazione sulla linea Roma Lido. Le future realizzazioni porteranno ad una dotazione aggiuntiva pari a 676 posti auto.

Lo scenario di Piano prevede la Realizzazione di nodi e parcheggi di scambio: A supporto del potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico, è prevista l'attuazione di 11 tra nodi e parcheggi di scambio, da realizzarsi presso stazioni ferroviarie e metropolitane esistenti (Settebagni, Tor di Quinto, Villa Bonelli, Capannelle, Tor di Valle, Marconi e Colle Mattia) e di nuova realizzazione (Massimina, Selinunte, Statuario e Casal Monastero). Ulteriori 8 sono previsti a supporto delle stazioni/fermate delle nuove infrastrutture per il trasporto pubblico quali: sistemi a fune, people mover e corridoi in sede propria.

In particolare, i parcheggi di scambio denominati: Torrevecchia, Collina delle Muse e Casalotti GRA saranno realizzati a servizio della funivia Battistini - Torrevecchia - Casalotti GRA; Mercati, Casale Nei e Porta di Roma consentiranno lo scambio modale con il people mover Jonio - Bufalotta; Casal Brunori e Tor de' Cenci invece serviranno rispettivamente i corridoi del trasporto pubblico di Colombo e Tor de' Cenci.

Nell'attuale proposta di piano PUMS (SP) si è integrato il programma dei parcheggi di scambio per complessivi ulteriori 3.500 stalli.



Sviluppo di sistemi di mobilità collettiva

Lo sviluppo della mobilità collettiva è realizzato dal Piano tramite l'integrazione funzionale di diverse azioni di seguito indicate:

- Completamento dell'anello ferroviario
- Sviluppo della rete metropolitana
- Sviluppo della rete tranviaria
- Realizzazione corsie preferenziali/riservate al TPL e fluidificazione
- Aumento dell'accessibilità al TPL per i passeggeri con ridotta mobilità
- Utilizzo di sistemi ITS (Intelligent Transportation Systems) da parte degli operatori del trasporto pubblico con sistemi automatici per la localizzazione dei veicoli (AVM/AVL).
- Utilizzo diffuso dei diversi canali di comunicazione all'utenza.

Tra tutti gli interventi individuati dal Piano si segnala, per la sua valenza strategica, la chiusura dell'anello ferroviario nord che oltre ad offrire maggiore elasticità nella diversificazione dei servizi, aumenta i gradi di libertà del sistema e consente la realizzazione di un servizio ad anello con la conseguente distribuzione dei flussi passeggeri provenienti dalle linee radiali intersecate, limitando il transito per il centro.

Per i dettagli si rimanda alle sei tavole dell'elaborato grafico di riferimento B3.PUMS.

Scenario di Piano

- Ferro
- Metro
- Tram
- Sistema a fune
- Corridoio

Scenario di Riferimento

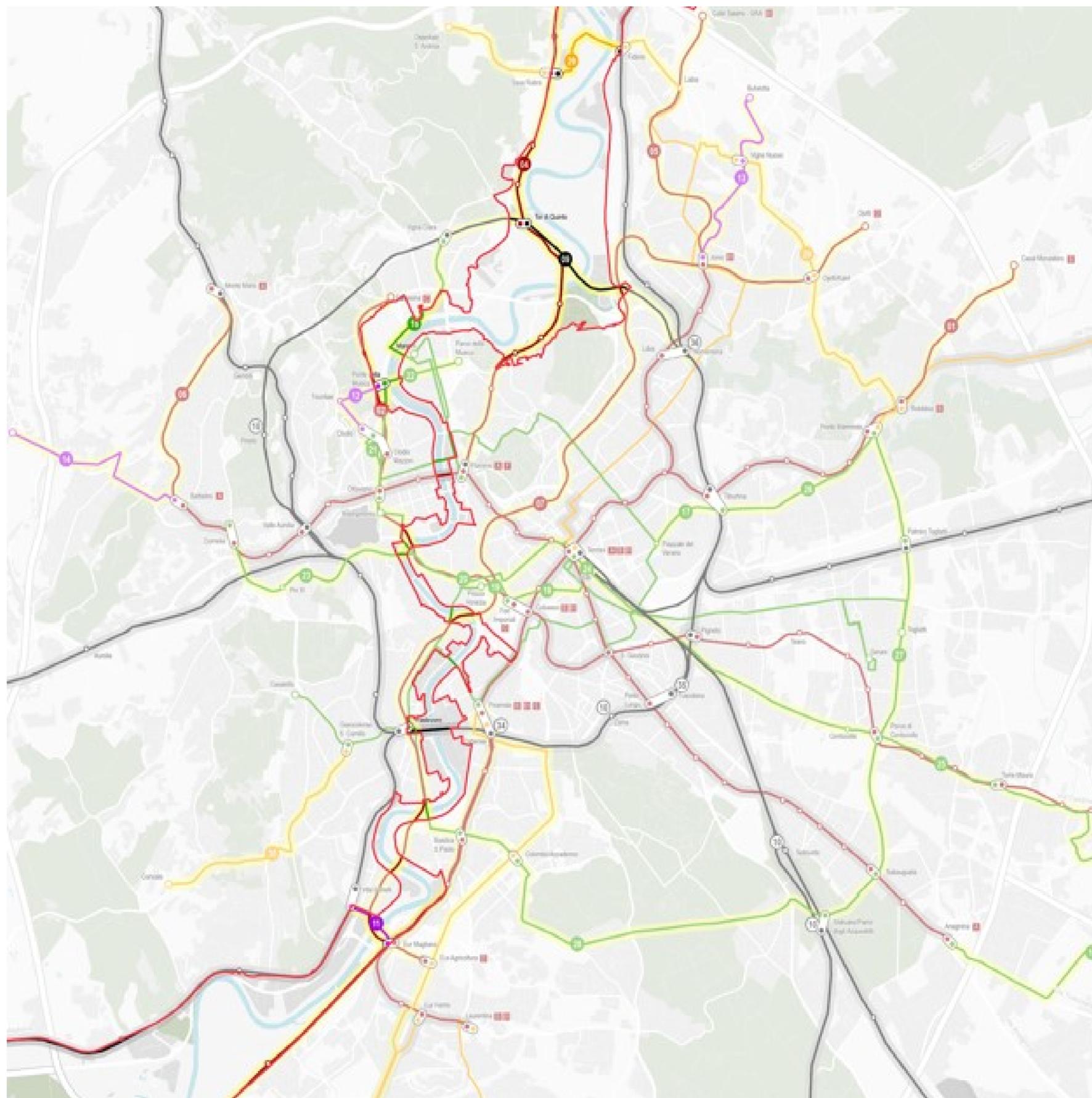
- Ferro
- Metro
- Corridoio

Rete Attuale

- Ferro
- Metro
- Tram
- Corridoio

Tipologia Nodi

- Fermata/Stazione
- Capolinea
- /● Nodo di scambio



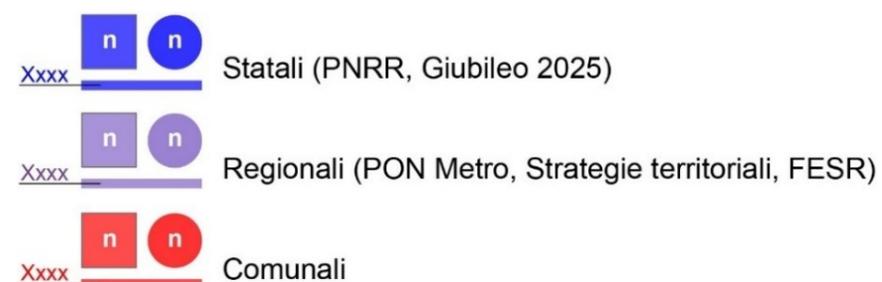
2.3 Piani, programmi e progetti in atto (elaborato B2)

Le tavole B2 sono finalizzate alla restituzione di un quadro dettagliato dello stato della disciplina urbanistica attuativa vigente e riportano tutte le informazioni riferite a Piani, Programmi e Progetti adottati, approvati e in corso di realizzazione, successivi all'approvazione del Piano Regolatore Generale 2008.

I dati relativi ai Piani, Programmi e Progetti sono stati selezionati dalla banca dati di Risorse per Roma e, più precisamente dal Sistema Informativo Territoriale (SIT-PAU) predisposto per il Comune di Roma e in aggiornamento continuo, che raccoglie gli atti amministrativi e ricostruisce l'iter procedurale di tutte le trasformazioni sul territorio.

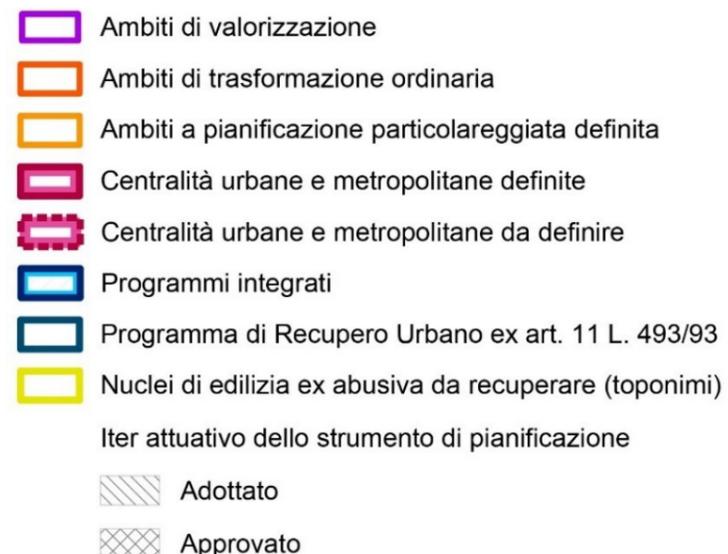
Gli interventi riportati afferiscono sia alle trasformazioni che hanno rilevanza urbanistica in quanto modificano il disegno di Piano o anche solo le destinazioni urbanistiche, sia a progetti irrilevanti sotto il profilo urbanistico, ma che contribuiscono, con la loro realizzazione ad avviare e/o accelerare le dinamiche trasformative nel territorio circostante.

Gli interventi sono rappresentati da elementi puntuali, lineari e areali, connotati per tipologia di finanziamento attraverso colori differenti (interventi programmati con finanziamenti europei e statali in blu, regionali in violetto, comunali in rosso).



Gli elaborati riportano le previsioni di Piano Regolatore Generale, articolate nelle varie componenti del Sistema insediativo, e l'identificazione e classificazione, in base all'iter di attuazione, dei relativi strumenti di pianificazione degli interventi ricompresi nel PSO Tevere o anche solo in adiacenza ad esso.

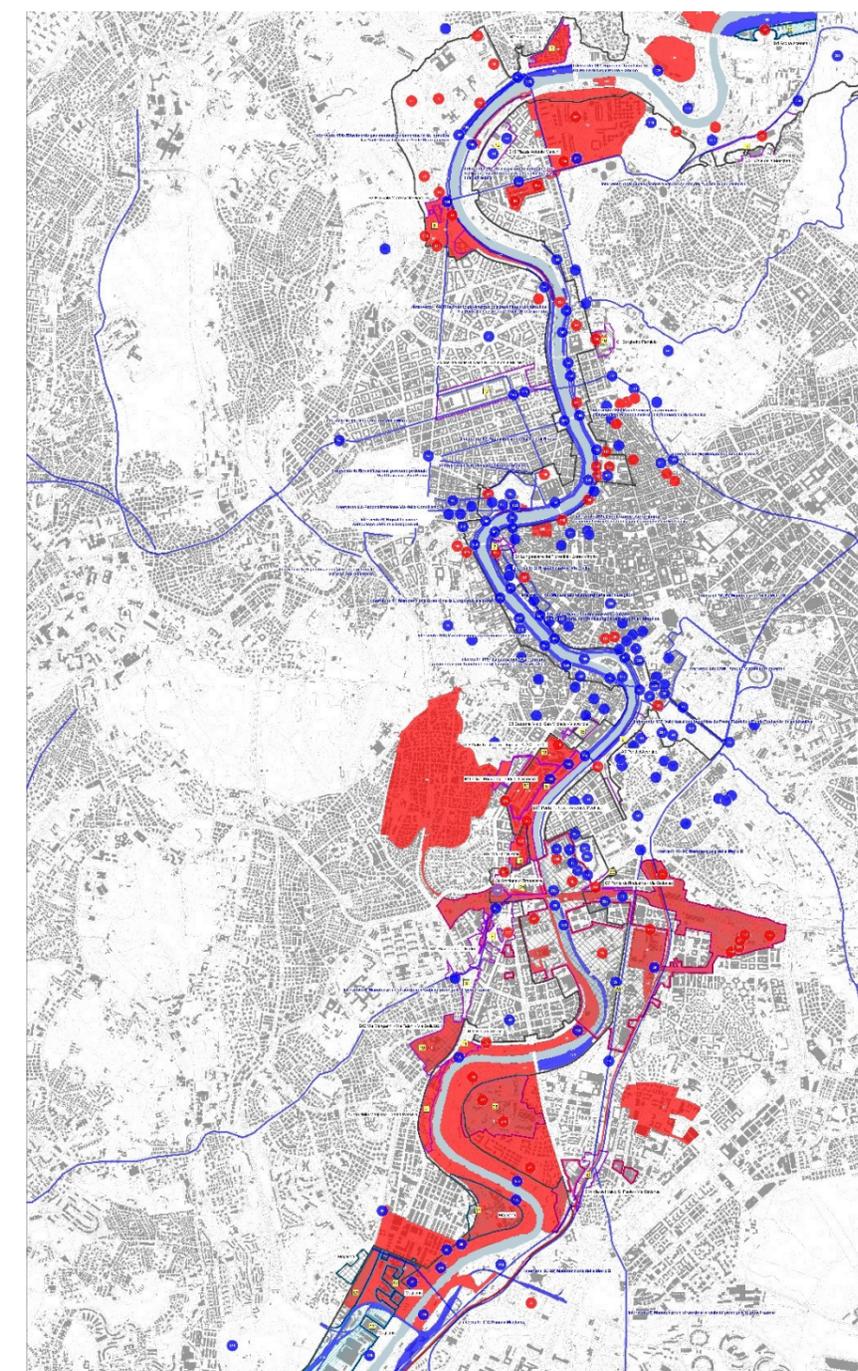
La rappresentazione dei Piani e Programmi è di tipo areale e, nel sistema informativo sotteso all'elaborato, sono specificati gli atti deliberativi di riferimento, le fonti di provenienza del dato e le relative note di approfondimento, sistematizzati per la successiva fase di pubblicazione, consultazione e aggiornamento.



Negli elaborati risultano piuttosto evidenti i Piani e i Programmi promossi dall'Amministrazione Capitolina, quali, ad esempio, il *Programma 15 progetti per la città dei 15 minuti*, *Reinventing Cities*, il *Progetto Pubblico Unitario dell'intervento "Rigenerazione Tevere Urbano, infrastruttura d'acqua natura e cultura"* e la pianificazione attuativa della strumentazione urbanistica, come nel caso degli ambiti di valorizzazione (Programma integrato dell'ambito B2 - *Flaminia Vecchia*, iter attuativo avviato con Del. G.C. n. 286/2013; Piano di Recupero dell'ambito di valori B12 - *via Mengarini, via Tajani, via Belluzzo* approvato con Del. A.C. n. 84/2018; Programma di Rigenerazione denominato "Porta Portese" ai sensi dell'art. 2 della Legge Regione Lazio n. 7/2017, avviato con Del. G.C. n. 374/2023 e che comprende gli ambiti B10 *Porta Portese - Arsenale Pontificio*, B15 *Clivo Portuense* e *Orti di Trastevere*, B18 *Via Ettore Rolli*, C6 *Viale Trastevere - Deposito ATAC - Ex GIL*), degli interventi dei Programmi di Recupero Urbano ex art. 11 L. 493/93, dei Piani Esecutivi di Recupero Urbanistico dei Toponimi, ecc.

La rappresentazione dei progetti è, invece, perlopiù di tipo puntuale e diventa di tipo lineare quando i progetti interessano il sistema della mobilità o delle infrastrutture (descrizione dell'intervento direttamente nell'elaborato, in corrispondenza della linea).

In ogni tavola è riportata una tabella con l'elenco sintetico degli interventi ricadenti nell'inquadramento.



Sistema Informativo Territoriale realizzato da Risorse per Roma SpA per il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica e il Geoportale del Comune di Roma

Stralcio elaborato B2.f

Perimetro del Piano Strategico e Operativo (PSO) Tevere

PIANI, PROGRAMMI E PROGETTI

PREVISIONI DI PIANO REGOLATORE GENERALE

- Ambiti di valorizzazione
- Ambiti di trasformazione ordinaria
- Ambiti a pianificazione particolareggiata definita
- Centralità urbane e metropolitane definite
- Centralità urbane e metropolitane da definire
- Programmi integrati
- Programma di Recupero Urbano ex art. 11 L. 493/93
- Nuclei di edilizia ex abusiva da recuperare (toponimi)

Iter attuativo dello strumento di pianificazione

- Adottato
- Approvato

n numero identificativo del piano/programma

Elenco piani e programmi ricompresi nel PSO

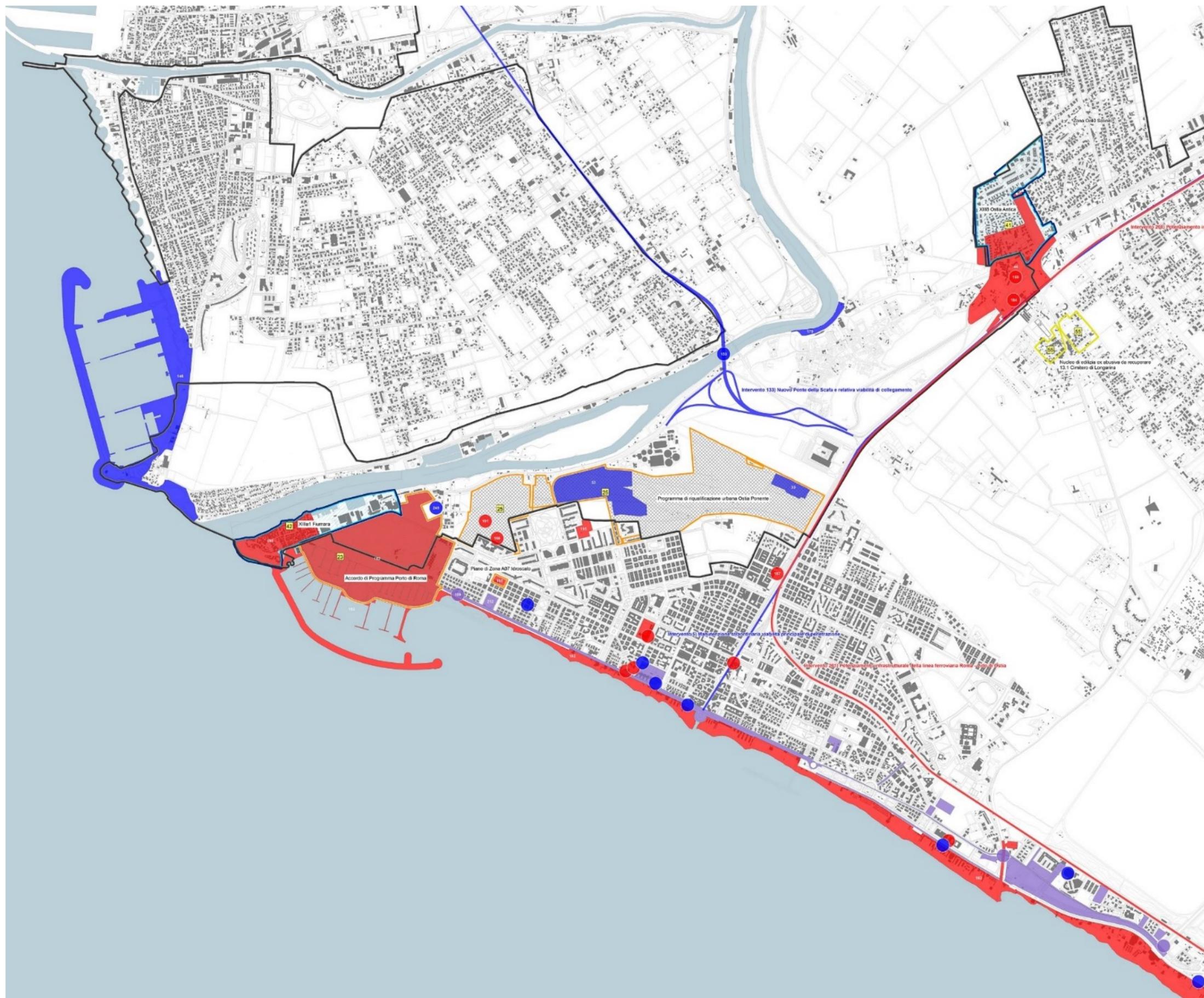
23	Ambito a pianificazione particolareggiata definita - Accordo di Programma Porto di Roma
25	Ambito a pianificazione particolareggiata definita - Programma di riqualificazione urbana art.2 L. 179/92 Ostia Ponente
42	Programma integrato prevalentemente per attività - Xilina1 Fiumara
54	Nucleo di edilizia ex abusiva da recuperare - 13.7 Dragona-via di Bagnoletto

INTERVENTI OGGETTO DI FINANZIAMENTI

- Statali (PNRR, Giubileo 2025)
 - Regionali (PON Metro, Strategie territoriali, FESR)
 - Comunali
- Xxxx individuazione sintetica intervento riportato in tabella
n numero identificativo dell'intervento riportato in tabella

Elenco interventi

5	GIUBILEO - Riqualificazione delle periferie Intervento 5) Manutenzione straordinaria viabilità principale di penetrazione
33	PNRR - Misura 2 - Componente 4 - Investimento 3.1 "Tutela e valorizzazione del verde urbano ed extraurbano": Parco Acque Rosse
44	Città dei 15 minuti - Municipio X: ambito urbano Ostia Antica - Progetto di riqualificazione dello spazio pubblico
105	GIUBILEO - Accessibilità e mobilità - Mobilità pubblica Intervento 105) Ferrovia Roma-Lido. Sovrappasso pedonale di collegamento a Dragona (PRU Acilia Dragona - OP 20c)
106	GIUBILEO - Accessibilità e mobilità - Mobilità pubblica Intervento 106) Ferrovia Roma-Lido. Parcheggio e piazza Stazione Acilia Sud (PRU Acilia Dragona - OP 20c)
133	GIUBILEO - Accessibilità e mobilità - Mobilità privata: intervento 133) Ponte della Scafa
146	GIUBILEO - Accoglienza per i pellegrini e i visitatori Intervento 146) Porto turistico crocieristico di Fiumicino Isola Sacra (Fondi Concessionario Demanio Marittimo)
155	Piano Esecutivo di Recupero Urbanistico del nucleo di edilizia ex abusiva da recuperare 13.07 Dragona - via di Bagnoletto
159	Interventi di riqualificazione nel Parco dei Ravennati
179	GIUBILEO - Ambiente e territorio - Tevere e le vie d'acqua Intervento 179) Parco di affaccio a Ostia Antica
182	Adozione Preliminare della Proposta di Piano di Utilizzazione degli Arenili (P.U.A.) del Litorale di Roma Capitale
184	Realizzazione di un capolinea del Trasporto Pubblico Locale presso la stazione di Ostia Antica. Progettazione definitiva degli interventi
186	Area AMA Via della Tortuga. Nuovo centro di raccolta
187	P.U.P. Intervento B1.4-123 - Parcheggio interrato in viale dei Romagnoli - via delle Canarie
189	Strategie territoriali: ambito Ostia Lido - Finanziamento PR LAZIO FESR 2021-2027 Riqualificazione Lungomare Duca degli Abruzzi e Toscanelli
191	Programma di Riqualificazione Urbana ex art. 2 L. n. 179/1992 "Ostia Ponente": Opera Pubblica n. 14 Parco Sportivo
193	Progetto di ampliamento del Porto di Roma
195	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica dell'intervento di edilizia a destinazione prevalentemente residenziale nel Piano di Zona 55 Ostia Lido Nord
201	Potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Roma - Lido di Ostia Schema di Accordo di Collaborazione tra Roma Capitale e Regione Lazio
222	Area AMA Via Charles Lenormant. Nuovo centro di raccolta
249	PNRR - Programma Caput Mundi (SS-ABAP). Intervento 329) Connessione Tor San Michele: realizzazione di parco pubblico e valorizzazione
256	Città dei 15 minuti - Municipio X: ambito urbano Ostia Antica. Opera Pubblica prioritaria: progetto di realizzazione del Parco di via Evans
257	Nuovo corridoio di mobilità della Città metropolitana: CS Ostia - Fiumicino - Aeroporto - Fiera di Roma



2.4 Proprietà pubbliche, concessioni e usi (elaborato B3)

La fonte per la mappatura delle proprietà pubbliche è il database della Carta della Città Pubblica di Roma Capitale (<http://www.urbanistica.comune.roma.it/carta-citta-pubblica.html>) che prende le mosse dalle Linee programmatiche 2013-2018 per il Governo di Roma Capitale, approvate con la deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 66 del 18.07.2013. Le linee programmatiche individuano le azioni della Trasformazione Urbana, azioni fondamentalmente volte a rigenerare ciò che è già costruito.

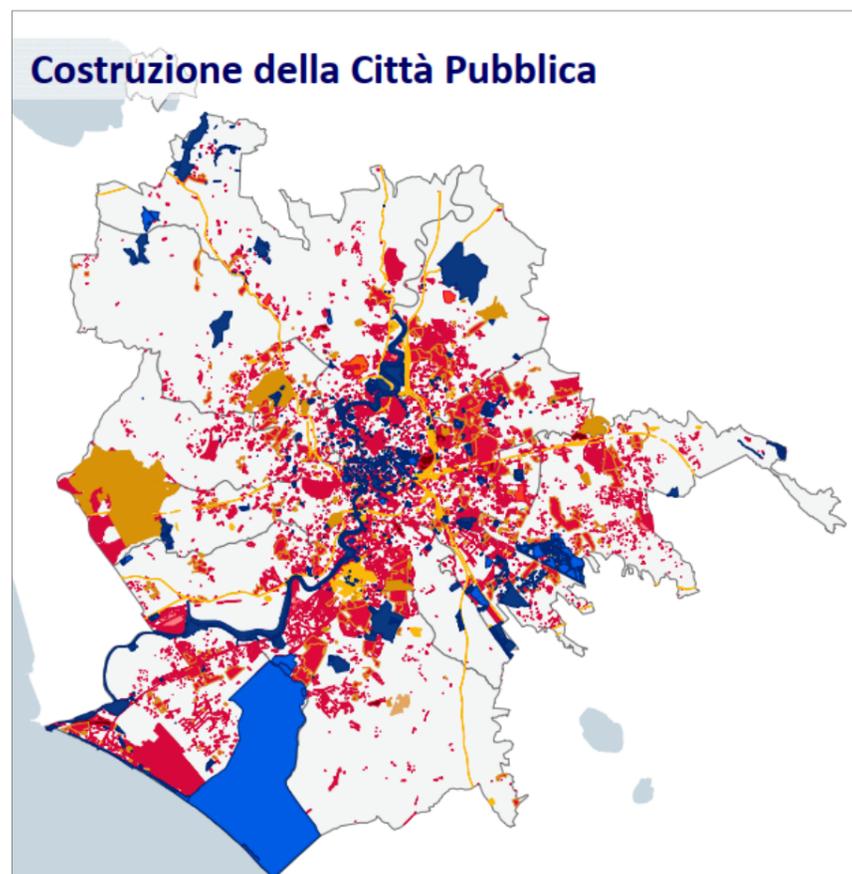
A tal fine è stata fissata la "Strategia della rigenerazione urbana" che si prefigge di mettere fine al consumo indiscriminato di suolo agricolo e puntare sulla cura del territorio e della città esistente. "Ri-abitare la città esistente, anche attraverso l'uso sapiente del patrimonio pubblico, è l'alternativa all'espansione.

Pertanto, la conoscenza dell'intero patrimonio pubblico - non solo di proprietà comunale - e il suo censimento, sono condizione necessaria e indispensabile ad attivare il processo; si rende così necessario un censimento di tutti gli immobili pubblici che possono contribuire alla trasformazione urbana, sui quali impegnare gli uffici nelle verifiche di fattibilità.

Il campo di indagine è stato esteso ad aree e edifici, con particolare riferimento a caserme e grandi attrezzature dismesse, per le quali sono coinvolti il Demanio dello Stato e il Dipartimento Patrimonio di Roma Capitale.

Per il raggiungimento degli obiettivi descritti, l'Amministrazione Capitolina ha costruito la carta della Città Pubblica e il relativo Sistema Informativo da parte dell'Assessorato alla Trasformazione Urbana, con il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, U.O. Pianificazione e riqualificazione delle aree di interesse pubblico della Direzione Programmazione e pianificazione del territorio e con il Supporto tecnico-specialistico di Risorse per Roma SpA.

La Carta della Città Pubblica ha valore ricognitivo e quindi non certifica la proprietà; è stata redatta attingendo alle fonti messe a disposizione dai diversi soggetti. In particolare, i dati di base del patrimonio di Roma Capitale sono stati messi a disposizione dalla U.O. Conservatoria Immobiliare e Gestione banca dati del Dipartimento Patrimonio, Sviluppo e Valorizzazione, Assessorato al Patrimonio, Sviluppo, Valorizzazione.



L'elaborato contiene tre famiglie di tematismi:

a) Proprietà pubbliche

Articolate per demanio statale e regionale e (se possibile) comprensive anche di quelle parastatali (FS, ANAS, ENEL, Cassa DD.PP., ecc.).

Fonti: Ufficio Patrimonio del Comune di Roma, Catasto

b) Concessioni del "Demanio idrico"

Lungo i corridoi fluviali del Tevere e dell'Aniene, di suoli, soprassuoli, specchi acquei e galleggianti (cfr. Art. 3 del Regolamento Regionale n.1 del 03/01/2022).

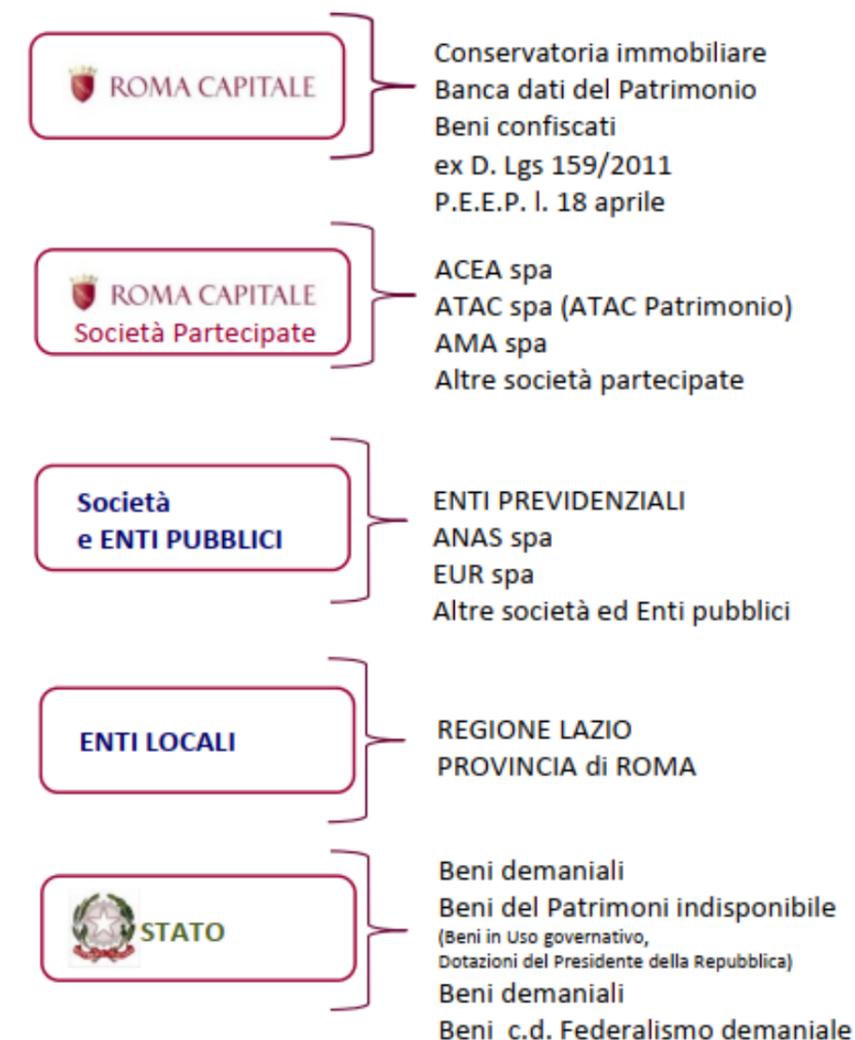
Le concessioni sono state graficizzate secondo un'articolazione che riporta le diverse tipologie funzionali.

Fonti: Regione Lazio, Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione unica appalti, Risorse idriche e Difesa del suolo, Area Concessioni

c) Usi reali per famiglie di attività

I dati fanno riferimento al censimento completo degli immobili e delle aree pubbliche, individuati e visualizzati su una mappa che comprende tutte le proprietà del Demanio, di Roma Capitale, della Regione Lazio, della Provincia e di tutti gli altri enti e soggetti pubblici titolari di immobili, che siano terreni o edifici.

Fonti: Carta dell'uso del suolo e sopralluoghi.



La costruzione della Carta della Città Pubblica ha richiesto:

- definizione di una metodologia
- sistematizzazione dei dati conosciuti
- impostazione dell'impalcato dei dati
- definizione della rappresentazione cartografica.

Le attività sono state articolate in:

Fase Preliminare

1. definizione dei Criteri generali e degli obiettivi del Censimento;
2. modalità di reperimento dei dati;
3. modalità di acquisizione digitale dei dati;
4. definizione di un modello di rappresentazione digitale dei dati;
5. modalità di Integrazione con il Sistema Informativo Territoriale.

Fase Definitiva

6. predisposizione della Carta delle Proprietà Pubbliche di Roma Capitale;
7. consultazione in Ambiente WebGIS.
8. aggiornamento e implementazione Dati.

In particolare, le attività hanno riguardato:

- Sistemazione dei dati conosciuti e definizione metodologica;
- Costruzione, Implementazione e Configurazione dei dati;
- Integrazione dei dati urbanistici con i dati patrimoniali;
- Configurazione, Interrogazione, Aggiornamento e Gestione dei dati mediante il Sistema Informativo Territoriale.

Tutti i dati sono disponibili sul Sistema Informativo Territoriale, attraverso un nuovo servizio web (WMS - Web Map Service), oggetto di costante aggiornamento, anche grazie alla predisposizione di protocolli di intesa e accordi con altri soggetti istituzionali per la condivisione dei servizi territoriali e l'interscambio dei dati.

Di seguito una sintesi di quanto emerge dalla lettura dell'elaborato grafico di riferimento.

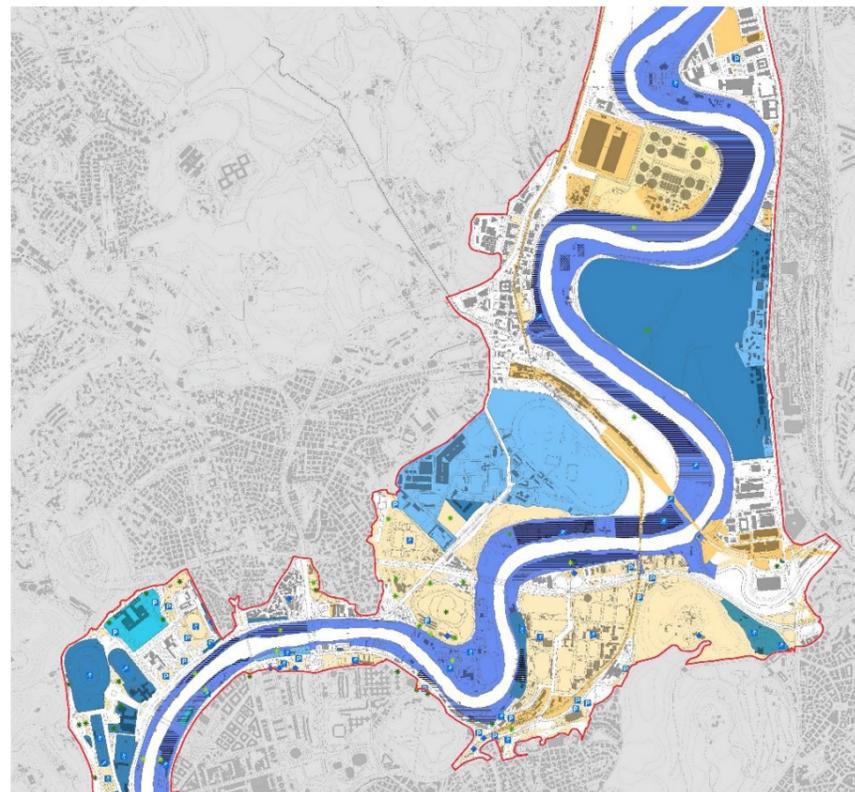
Per i dettagli si rimanda alle sei tavole dell'elaborato grafico di riferimento B3. Proprietà pubbliche concessioni e usi. A titolo esemplificativo, di seguito, si allega uno stralcio con relativa legenda.

Tutto il corso del fiume è caratterizzato dalla presenza di aree di proprietà pubblica.

Lungo entrambe le sponde del Tevere si concentrano le aree di proprietà del *Demanio idrico* con l'alternanza di aree verdi diversamente caratterizzate - verde naturale, aree a parco libero e a parco attrezzato - e impianti sportivi.

Al di là dei margini fluviali, all'interno del più ampio perimetro dell'Ambito territoriale del Tevere, percorrendo il corso del fiume da nord a sud, nel tratto compreso tra il GRA e Ponte Matteotti e

da Ponte Garibaldi a Ponte Galeria si incontra la maggior concentrazione di aree e immobili di proprietà pubblica che ospitano attrezzature e servizi pubblici di rango diverso (ministeri, caserme, grandi impianti sportivi, impianti tecnologici, ecc.), aree verdi e parcheggi configurando l'asse del fiume come una sorta di asse attrezzato.



PROPRIETÀ PUBBLICHE

- Beni demaniali
- Demanio militare
- Demanio marittimo
- Demanio storico artistico
- Beni del patrimonio indisponibile
- Beni federalismo demaniale
- Proprietà comunali, patrimonio terreni e compensazioni
- Proprietà degli enti locali
- Proprietà di Società ed enti pubblici e Società partecipate
- Proprietà dell'Istituto Autonomo Case Popolari
- Proprietà degli Enti ecclesiastici
- Ambiti dei Piani per l'Edilizia Economica e Popolare (I e II PEEP)

CONCESSIONI

- In essere
- Scaduta
- Occupazioni

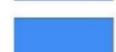
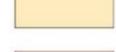
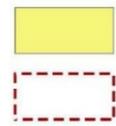
USI

- f Impianti sportivi
- ♦ Attrezzature e servizi pubblici
- P Parcheggio
- * Parco attrezzato
- * Parco libero
- * Verde naturale



Stralcio elaborato B3.c

PROPRIETÀ PUBBLICHE

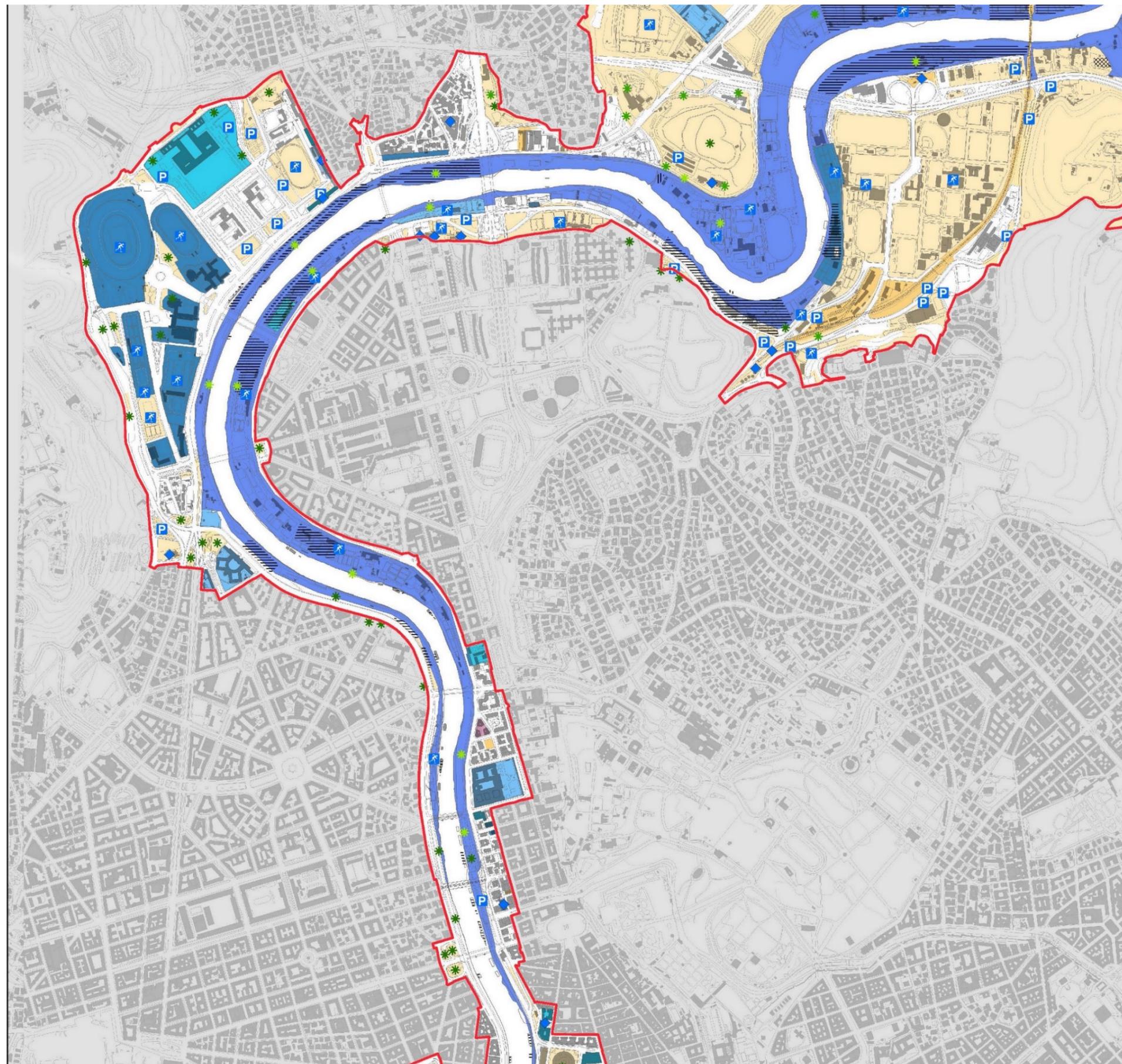
-  Beni demaniali
-  Demanio militare
-  Demanio marittimo
-  Demanio storico artistico
-  Beni del patrimonio indisponibile
-  Beni federalismo demaniale
-  Proprietà comunali, patrimonio terreni e compensazioni
-  Proprietà degli enti locali
-  Proprietà di Società ed enti pubblici e Società partecipate
-  Proprietà dell'Istituto Autonomo Case Popolari
-  Proprietà degli Enti ecclesiastici
-  Ambiti dei Piani per l'Edilizia Economica e Popolare (I e II PEEP)

USI

-  Impianti sportivi
-  Attrezzature e servizi pubblici
-  Parcheggio
-  Parco attrezzato
-  Parco libero
-  Verde naturale

CONCESSIONI

-  In essere
-  Scaduta
-  Occupazioni



2.5 LINEARITÀ dei paesaggi fluviali tra compressione e dilatazione (elaborato C1)



Foto @ AGR TV

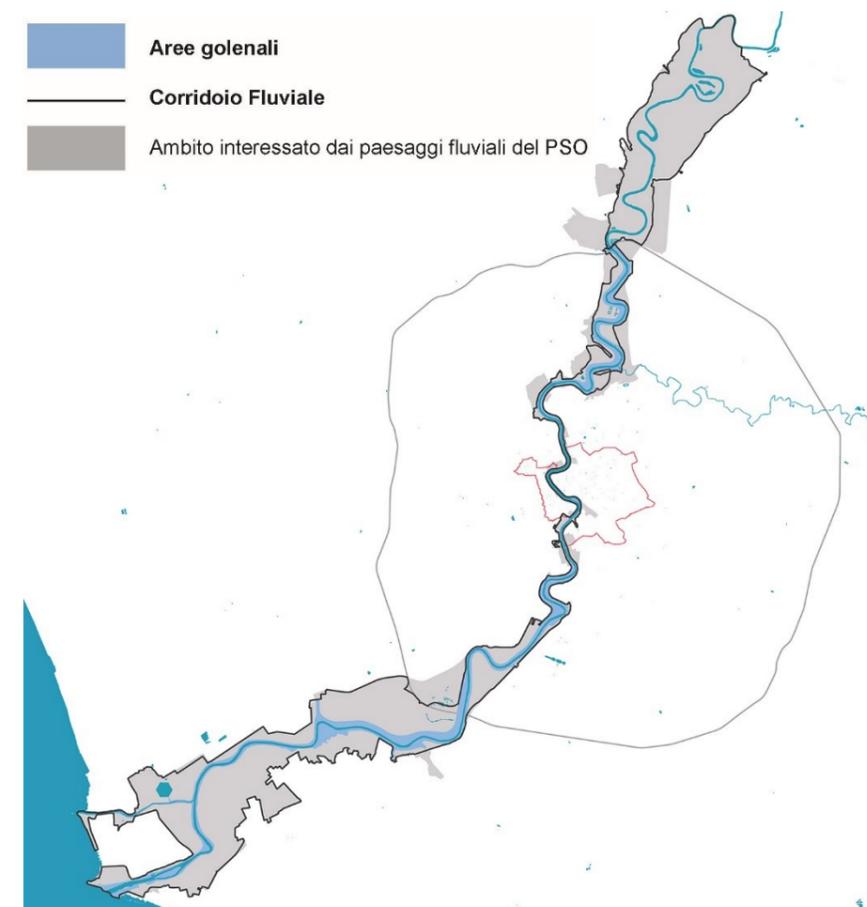
Questa mappa interpreta la dimensione lineare del Tevere come **sequenza di molteplici paesaggi locali** riconducibile ad un numero circoscritto di contesti paesaggistici connotanti ampi settori urbani e territoriali attraversati dal fiume. In sintesi, sono mappati **5 grandi contesti paesaggistici e 20 paesaggi fluviali locali**. La loro individuazione fa riferimento a un'interpretazione **multidimensionale e non settoriale del paesaggio**, come convergenza sincretica di aspetti materiali e immateriali di diversa natura, coerentemente con quanto prospettato dalla Convenzione Europea del Paesaggio del 2000. In particolare, gli **aspetti considerati** sono di **natura fisica e spaziale** (geomorfologia, idrogeologia, oroidrografia, uso del suolo e coperture vegetali, dotazioni ecosistemiche, connotazione tridimensionale del costruito e percezione visiva), **funzionale e socio-economica** (geografie sociali e loro dinamiche, geografie degli usi e delle economie e loro dinamiche), **culturale e valoriale** (vincoli paesaggistici, archeologici e storico-architettonici, riconoscimenti culturali e patrimoniali da parte di Enti e Istituzioni, percezione valoriale da parte delle comunità locali).

La **dimensione lineare** di questa sequenza paesaggistica è fortemente condizionata dalla forza strutturante di livello urbano e territoriale di alcune componenti che hanno segnato in diversa misura l'identità dei molteplici paesaggi fluviali lungo il corso del Tevere. Le due coppie di tracciati territoriali storici posizionati sulle sponde opposte – le vie Flaminia e Salaria a nord e le vie Portuense e Ostiense a sud – hanno guidato importanti e controversi processi di antropizzazione e dinamiche relazionali con il fiume le sue dilatazioni negli spazi estesi della foce e dell'agro romano. Nel centro storico, un'altra monumentale infrastruttura lineare – i muraglioni sabaudi – ha fortemente condizionato e compresso il respiro fluviale e la stessa percezione visiva delle acque tiberine, con l'esito di una profonda obliterazione nella consapevolezza dei cittadini.

L'obiettivo è quello di definire i paesaggi connotanti la linearità fluviale, secondo estensioni a profondità variabile ma comunque circoscritte all'ambito del fiume, in cui evidenziare le criticità che possono essere interessate da interventi di rigenerazione paesaggistica e urbana. Il mosaico lineare dei paesaggi costituisce un riferimento essenziale per la valutazione dei progetti e delle priorità strategiche che il PSO Tevere individuerà nel tempo.

Da questa interpretazione paesaggistica multidimensionale nasce la definizione geografica **del campo di indagine, interpretazione e progetto del PSO Tevere** che, come già detto nel precedente cap. 1.3, include interamente i 'Corridoi fluviali' individuati dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale (cfr. PS1 e PS5 del Piano di Assetto Idrogeologico del precedente cap. 2.2), che ne costituiscono la base di riferimento, ampliandoli in specifici contesti. Sia l'ambito geografico di indagine del PSO Tevere che i 'Corridoi fluviali' del PAI includono quindi le aree golenali del fiume. Inoltre, come già detto nel precedente cap. 1, questo ambito di indagine è più ampio di quello preso in considerazione dalle carte dell'Ambito di programmazione strategica Tevere del PRG che si limitano ad approfondire la zona centrale della città e l'area di Ostia.

L'elaborato C1 si articola in 2 tavole in scala 1:50.000 e altre scale (C1.a Quadro complessivo e schemi descrittivi/interpretativi e C1.b Schemi descrittivi/interpretativi) e 6 tavole in scala 1:10.000.



I paesaggi fluviali del PSO, il Corridoio fluviale e le aree golenali

CONTESTO PAESAGGISTICO 1

La duplice foce nel territorio delle bonifiche e dello spessore dinamico del litorale

In questo contesto costituiscono componenti strutturanti e caratterizzanti l'abbondanza e la pervasività delle acque e le dinamiche conflittuali tra quelle dolci e quelle salate di un mare in costante ascesa di livello, il fitto sistema di reti e dispositivi idraulici e le forme dell'urbanizzazione diffusa e per nuclei che si sono sovrapposte nell'ultimo secolo al paesaggio agrario delle bonifiche, nell'ampia pianura alluvionale costiera. Il paesaggio della duplice foce di Ostia e Fiumicino è inoltre storicamente caratterizzato da un processo di lento avanzamento plurisecolare della linea di costa a cui si è sostituito, negli ultimi decenni, un inverso e inarrestabile arretramento causato dall'erosione costiera e dall'innalzamento delle acque marine a causa dei cambiamenti climatici. Se a questi processi si aggiunge la combinazione subsidenza/cuneo salino – con le conseguenti ricadute sulla fertilità dei suoli agricoli – e la programmata realizzazione di due grandi porti nel territorio comunale di Fiumicino – con ricadute inevitabili sulla balneabilità e l'attrattività di un rilevante tratto di costa – si prospettano cambiamenti sostanziali sia del paesaggio agrario sia di quello del litorale come ricadute prodotte dal declino di alcuni assetti economici trainanti.

1 La foce urbanizzata del Tevere e il sistema lineare attrezzato delle sponde

"[...] ove l'acqua del Tevere s'insala", Dante Alighieri, *La Divina Commedia*. Questo paesaggio fluviale locale ricomprende i tessuti a nord e a sud della foce e i prolungamenti lineari di attracchi, rimessaggi e cantieri costituiti per crescita lineari complessive e caratterizzati da condizioni spesso di precarietà dell'assetto spaziale, funzionale e dell'accessibilità. Ricomprende anche aree naturali di pregio come il Centro Habitat Mediterraneo (CHM) della LIPU ad Ostia e la ZSC IT6030024 "Isola Sacra" nel Comune di Fiumicino ed è in parte ricompreso nella Riserva Naturale Statale del Litorale Romano. Sulla sponda sinistra, la presenza dell'idroscalo rappresenta una delle maggiori criticità urbane dell'area con insediamenti abusivi in aree a rischio inondazione.



2 Il paesaggio storico-archeologico e naturalistico fra Tor S. Michele, Tor Boacciana e Ostia Antica

Si sviluppa lungo la riva sinistra e ha una caratterizzazione molto diversa da quella delle banchine fluviali e della retrostante campagna urbanizzata sulla sponda opposta di Fiumicino. È costituito da una sequenza di paesaggi boscati densi e radi, punteggiati da emergenze architettoniche e aree di scavo archeologico. Crea di fatto una continuità ambientale tra l'attuale foce (continuità segnata dalla Tor S. Michele), la Tor Boacciana (che segna l'antica posizione della foce in epoca romana) e l'omonimo isolotto fronteggiante, l'area archeologica di Ostia Antica e gli spazi boscati contigui. La presenza di aree di interesse naturalistico e boschivo è sancita anche dall'appartenenza prevalente di questo paesaggio fluviale alla Riserva Naturale Statale del Litorale Romano. Il detrattore ambientale del Depuratore di Ostia interrompe la continuità paesaggistica dei pori verdi caratterizzanti la linearità fra gli scavi archeologici e il mare, sollecitando azioni di qualificazione tese a valorizzare questa continuità.



3 La foce urbanizzata del porto-canale di Fiumicino e il sistema lineare delle sponde attrezzate

Comprende la fascia ristretta e urbanizzata lungo il porto-canale di Fiumicino – incluse la Darsena e le banchine, per usi prevalentemente diportistici con un indotto di attività cantieristiche, della ristorazione e della logistica – e si allarga fino alle aree verdi più interne intorno a villa Guglielmi. Si estende inoltre sulla fascia litoranea di Isola Sacra, attrezzata con stabilimenti e protetta da pennelli rocciosi anti-erosione. Nel complesso si presenta come un paesaggio dell'acqua

completamente artificializzato, in condizioni talvolta precarie e scarsamente qualificate anche dal punto di vista dell'accessibilità.



4 Il paesaggio ripariale e la campagna urbanizzata a valle del canale di Fiumicino

È una vasta porzione di piana alluvionale a Isola Sacra ricompresa tra il Tevere, l'asse stradale della via dell'Aeroporto di Fiumicino e il porto-canale di Fiumicino, i cui margini sono contigui alle foci urbanizzate dei due centri costieri. La presenza di scavi archeologici – come la Necropoli di Porto e la Basilica di Sant'Ippolito all'Isola Sacra – è in una condizione di progressiva urbanizzazione delle aree agricole presenti, di crescente

impermeabilizzazione dei suoli antropizzati e di assenza di una fruizione integrata. Le sponde del Tevere si presentano qui in condizioni di scarsa qualità paesaggistica e ambientale, sia in corrispondenza della filiera della nautica che delle zone di maggiore pregio naturalistico che appaiono connotate da un rilevante processo di insularizzazione.



5 Il paesaggio archeologico-naturalistico dei porti di Claudio e Traiano

Questo paesaggio è strettamente connotato dalla presenza di un'eccellenza archeologica come quella dei Porti di Claudio e Traiano (comprendendo l'intera estensione dell'area vincolata) minacciata dai processi erosivi delle strutture murarie prodotti dall'ingressione marina. Il lago di Traiano costituisce anche un luogo di sosta privilegiato per gli uccelli migratori acquatici nelle loro lunghe trasvolate tra le regioni mediterranee e quelle nord europee, nonostante le sue acque siano inquinate. La presenza della ciclabile Dorsale Tevere è un elemento di qualificazione e fruizione delle sponde del fiume, connessa con il centro di Roma e l'abitato di Fiumicino, quantunque questa accessibilità non

consenta ancora la connessione con l'altra importante area archeologica di Ostia Antica.



6 La sequenza di paesaggi ripariali/agrari della bonifica lungo le anse fluviali della pianura alluvionale

Il paesaggio è costituito da una sequenza di aree agricole coltivate, riconducibili a parti cospicue della bonifica agraria, sulle due sponde del Tevere tra Ostia Antica e il drizzagno di Spinaceto. Comprende sia parti ancora cospicue di campagna aperta (confinanti con i quartieri di Ostia Antica, Dragona e Dragoncello sulla sponda sinistra e con l'Autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino sulla sponda destra), sia parti comprese dai quartieri dell'espansione formale e informale e dai grandi insediamenti terziari (Acilia, Casal Bernocchi, Vitinia sulla sponda sx e dalla Fiera a Parco Leonardo sulla sponda destra), nonché dalle grandi infrastrutture della mobilità che determinano enclave agricole lineari (autostrada e ferrovia sulla sponda destra). Si tratta di un paesaggio agrario molto differenziato tra le due sponde, senza connessioni trasversali della mobilità e con una duplice accessibilità lineare, quella della ciclabile Dorsale Tevere



destra e il 'Sentiero Pasolini' sulla sponda sinistra, di grande rilevanza culturale, identitaria e simbolica, quantunque connotato da una praticabilità discontinua e con scarsi livelli di connessione trasversale con i quartieri adiacenti.



7 Il drizzagno e la trasformazione idraulica e paesaggistica di un meandro fluviale abbandonato

È un paesaggio duale connotato dalla transizione *extra/intra* GRA in cui è compromessa la leggibilità del meandro-relitto di Spinaceto. Oltre al meandro-relitto, comprende il ponte di Mezzocammino e la compressione e frammentazione infrastrutturale dovuta all'attraversamento del GRA e delle vie Ostiense e del Mare, a cui si aggiunge la presenza della 'macchina introversa' del Depuratore Roma Sud. Nonostante la pervasività infrastrutturale, questo paesaggio fluviale è fortemente connotato dalla presenza del meandro abbandonato a causa della rettificazione del corso fluviale – il canale del Drizzagno realizzato nella seconda metà degli anni Trenta – che costituisce una straordinaria riserva naturalistica di elevata biodiversità sia dal punto di vista geomorfologico che

vegetazionale e faunistico, inserita nella Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.



CONTESTO PAESAGGISTICO 2

I meandri fluviali urbanizzati dell'espansione moderna e contemporanea verso il mare

Questo contesto è relativo ai paesaggi ricompresi tra lo spazio fluviale a cavallo di ponte Sublicio – in corrispondenza dell'ultimo tratto dei muraglioni realizzati negli anni '20 del secolo scorso – e il GRA, nei quali i tessuti densi lungo le sponde dell'espansione otto-novecentesca lasciano spazio progressivamente all'espansione per sistemi lineari e quartieri isolati intervallati da quote crescenti di spazi aperti spesso residuali. Il paesaggio urbano è caratterizzato da una grande ricchezza e varietà dei tessuti presenti lungo il fiume, punteggiati anche da strutture e impianti di rilevanza urbana che testimoniano un passato di attività industriali e grandi servizi per la città, con alcuni manufatti e complessi speciali dismessi di valore storico-architettonico (tra cui l'ex Ippodromo di Tor di Valle e l'ex Mira Lanza da riqualificare e rifunzionalizzare) e recuperati (come l'area di Valco San Paolo, l'ex Mattatoio e l'area dell'ex Gazometro) che rappresentano oggi nuove centralità di livello urbano (Università Roma Tre, Città delle Arti e Polo dell'innovazione tecnologica ed energetica). Questo contesto paesaggistico è punteggiato anche da 'macchine introverse' – ad esempio il deposito ferroviario Magliana – ed è segnato da un rapporto tra le sponde prevalentemente visivo con poche connessioni trasversali tra di esse, a differenza delle connessioni longitudinali lungo il fiume segnate dai grandi assi paralleli stradali e ferroviari, come l'autostrada e la ferrovia Roma-

Fiumicino (con l'eccellenza del viadotto Morandi), la via Ostiense e la Linea Metromare. Alcune aree golenali del Tevere presentano una sequenza di meandri profondi che cingono il fiume con alte sponde generate da rilievi morfologici – tra cui quelli di Magliana-Valco San Paolo e Magliana-EUR – che presentano criticità dovute ad usi impropri in aree a elevato rischio di esondazione (depositi di materiali, aree di rottamazione di veicoli, grandi parcheggi impermeabilizzati, edifici e tessuti abusivi). La sequenza lineare del verde lungo il fiume si presenta frammentaria, residuale, degradata e con frequenti fenomeni di insularizzazione, con alcune componenti di qualità come i recenti parchi d'affaccio Tevere Magliana, Tevere Marconi e Tiberis.

8 Il serbatoio di naturalità di Tor di Valle e la presenza infrastrutturale della Magliana e dell'EUR

Questo paesaggio, accessibile col ferro dalle stazioni Magliana e Muratella della Linea FS F1 in destra idraulica e Tor di Valle della Linea Metromare in sinistra idraulica, comprende l'ansa di Tor di Valle, il lungotevere opposto della Magliana, con il Viadotto Morandi e il tessuto lineare di attività produttive e logistiche, concessionari e officine per auto tra via della Magliana e la riva destra del fiume. L'ampio ambito del cosiddetto "Parco de' Medici", a nord e a sud dell'Autostrada A91, si configura come una centralità terziaria multifunzionale autocentrata (direzionale, alberghiera, ospedaliera e socio-sanitaria, commerciale e dell'intrattenimento). L'ansa di Tor di Valle è storicamente caratterizzata dalla presenza dell'omonimo ippodromo oggi dismesso ed è prevalentemente interessata da un elevato livello di pericolosità idraulica generato soprattutto dall'esondabilità del fosso di Vallerano. La realizzazione in corso del Ponte dei Congressi rafforza l'interazione tra le due sponde e l'opportunità di ricomprendere in questo paesaggio il versante dell'EUR che affaccia verso il Tevere (giardini, emergenze architettoniche, ecc.).

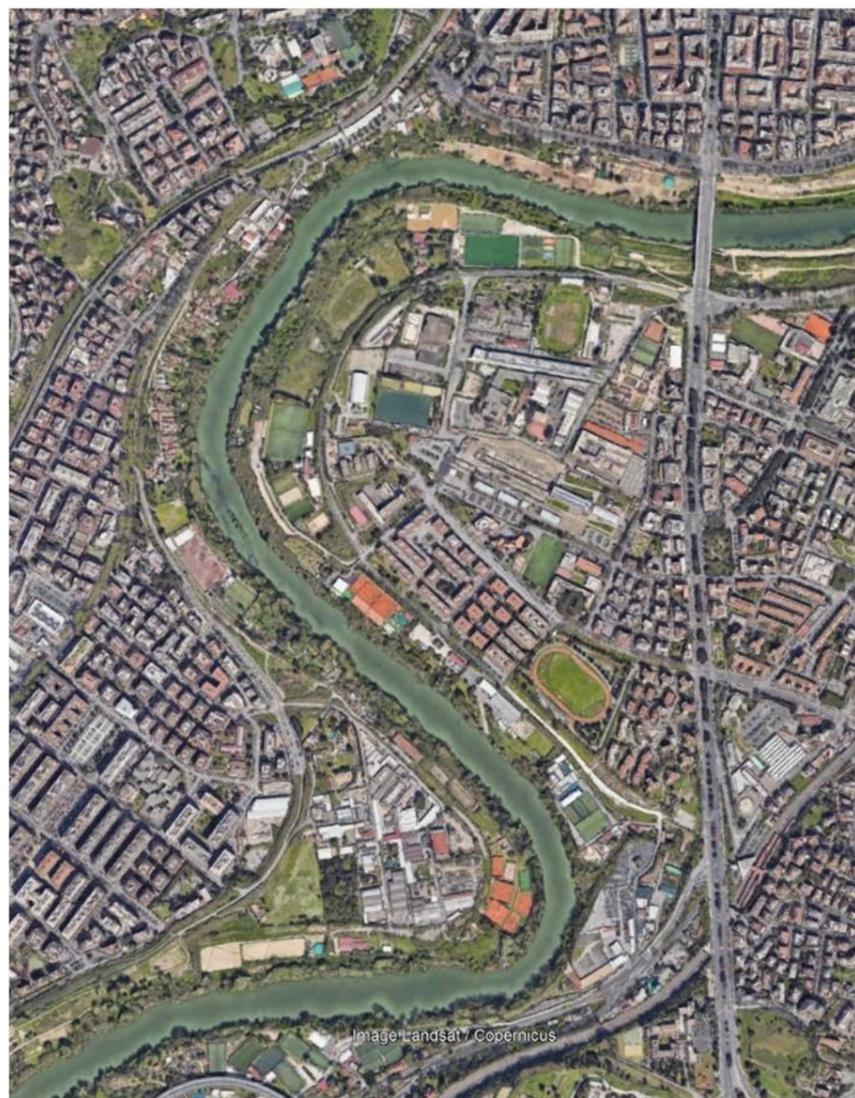


Foto @ Alessandro Lanzetta



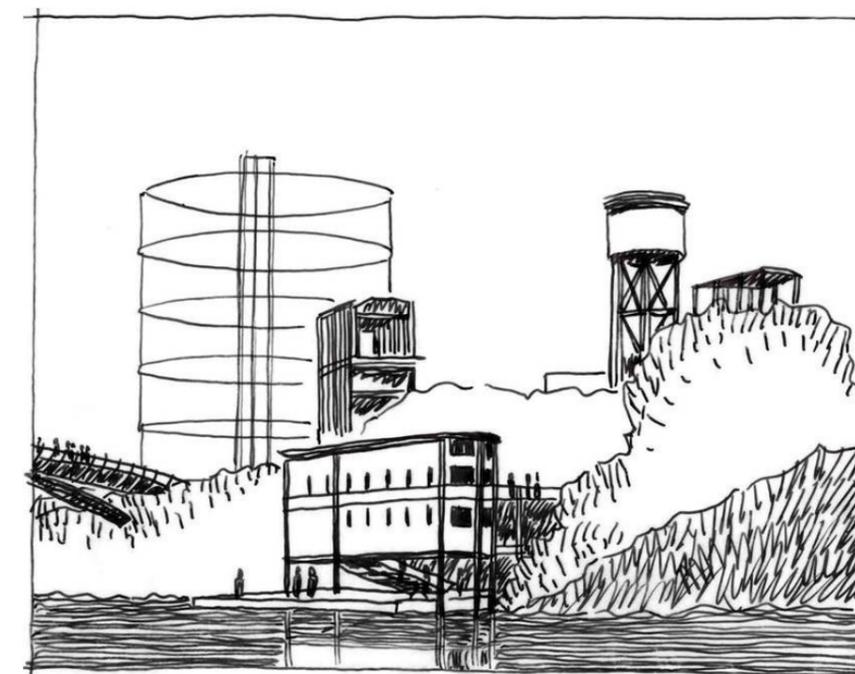
9 La sequenza degli affacci lungo i meandri fluviali tra Pian due Torri e Valco San Paolo

La struttura ad anse e meandri del Tevere in corrispondenza dei quartieri Magliana, Valco San Paolo e Marconi presenta sponde alte e a tratti ripide, lungo le quali si sviluppa una sequenza lineare di spazi demaniali dedicati ad attività sportive su entrambe le rive, alternati ai parchi urbani di affaccio esistenti (Parco Tevere Magliana, Parco Tevere Marconi e Tiberis). Il paesaggio è fortemente connotato dalla presenza della importante centralità di livello urbano di Valco San Paolo, riconducibile alle attività del polo universitario di Roma Tre. La forte pressione antropica diffusa sulla sponda opposta della Magliana determina ambiti di degrado fin sulle rive con insediamenti e attività incongrui in aree a rischio esondazione fluviale. Le visuali di pregio tra le due sponde e lo spessore della fascia del corridoio fluviale ancora caratterizzato dalla presenza di vegetazione ripariale qualificano le potenzialità paesaggistiche ed ecologico-ambientali di questo ambito.



10 Le sponde post-industriali del Lungotevere di Pietra Papa e della Riva Ostiense

È storicamente connotato dalla presenza della prima area industriale di Roma sorta lungo la via Ostiense tra il XIX e il XX secolo assieme al suo porto fluviale. Ricomprende il ponte dell'Industria e la Riva Ostiense fino al tessuto urbano delimitato da via Ostiense e dal ponte di Testaccio includendo anche l'ex Mattatoio. La presenza del tracciato ferroviario in rilevato che attraversa il Tevere costituisce una barriera visiva all'interno del paesaggio urbano-fluviale. Sulla sponda destra interessa parte del quartiere Marconi con i Lungotevere Ripa di Pietra Papa e Gassman fino all'incrocio con via Enrico Fermi.



Disegno di Giovanni Longobardi (2000)

11 Le sponde della portualità storica a cavallo del ponte Sublicio

È un paesaggio duale di transizione *extra/intra moenia* che sollecita uno sguardo e una valorizzazione di questa duplice connotazione. Comprende, oltre ai resti delle Mura serviane e Aureliane, l'ex Porto di Ripa Grande (con il complesso di S. Michele e delle caserme retrostanti), i Lungotevere Aventino (con la fascia basamentale del colle originariamente occupata dai magazzini del sale di epoca romana connessi al porto fluviale), Testaccio (con l'area archeologica, il tessuto urbano di Testaccio con gli horrea in filigrana e il Monte dei Cocchi) e la via Portuense (con l'Arsenale Pontificio, il Mercato di Porta Portese e il muro abitato del vecchio confine ferroviario della stazione di Trastevere). Il paesaggio è segnato dai due attracchi contrapposti e dalle stratificazioni storico-archeologiche di questa fascia liminale delle mura che hanno condizionato e ripensato il disegno del tratto terminale del muraglione sulla sponda sinistra realizzato negli anni Venti del Novecento con una reinterpretazione del paramento murario nell'attacco con la scalinata monumentale progettata da Vincenzo Fasolo.



CONTESTO PAESAGGISTICO 3

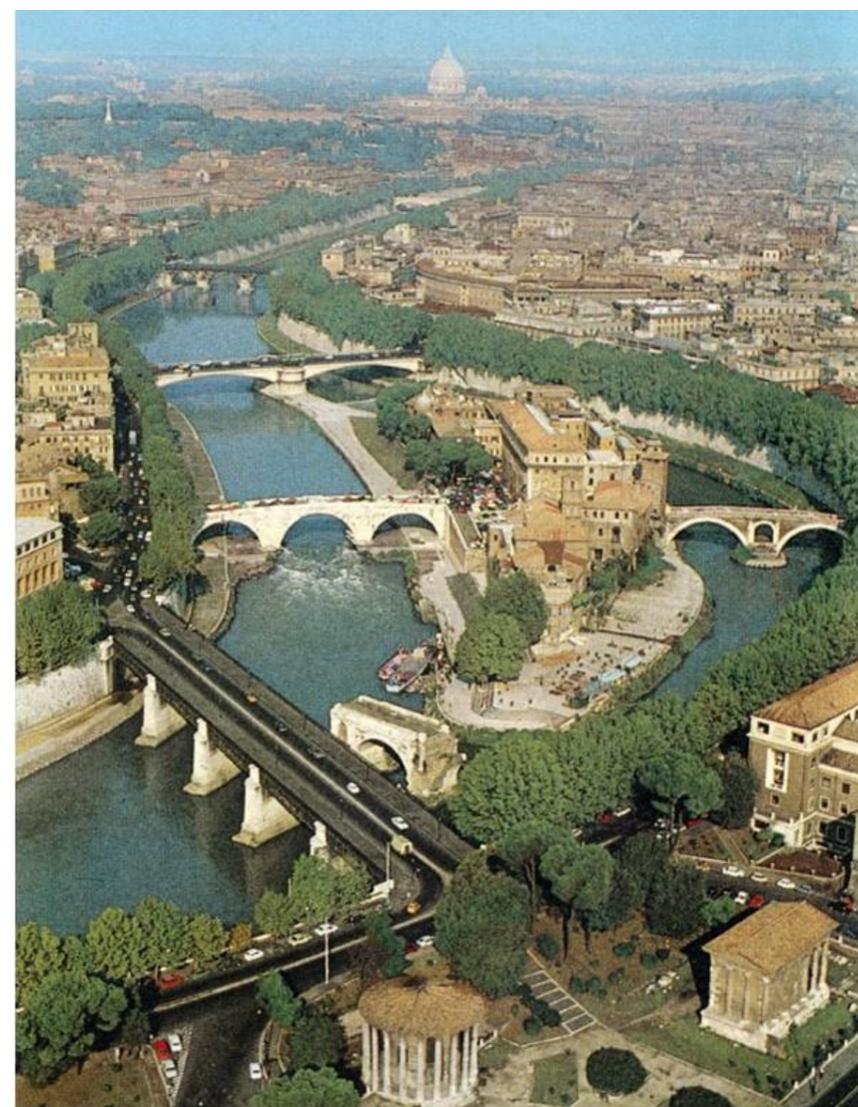
L'ambito fluviale del centro storico compreso dai muraglioni sabaudi

Questo paesaggio fluviale è fortemente connotato dai muraglioni progettati dal Canevari a fine Ottocento – realizzati fino agli anni Venti del Novecento in una sequenza geografica da nord a sud – e coincide quasi interamente con la compressione del Corridoio fluviale-fascia delle aree golenali individuati dall'AUBAC, eccezion fatta per le dilatazioni della valle del Circo Massimo, di Castel Sant'Angelo e del Mausoleo di Augusto. L'imponente infrastruttura idraulica dei muraglioni, con la sua rigida sagomatura per garantire la sicurezza dalle esondazioni, protegge i tessuti della città storica dalle inondazioni a cui era stata soggetta per millenni ma ha anche segnato una perdita della

ricchezza e articolazione dei rapporti tra città e fiume, dal punto di vista spaziale, percettivo e funzionale. Purtroppo, la struttura paesaggistica urbana inscindibile dei muraglioni con le banchine di magra ad essi connesse e i lungotevere alberati alla quota della città, ha garantito l'accessibilità, la fruizione pubblica e la percorribilità continua dello spazio fluviale consentendo di dare risposte a una domanda crescente di spazio pubblico, nonostante il rapporto altimetrico difficile da coniugare tra fiume e città.

12 L'isola Tiberina e l'ansa fluviale tra ponte Palatino e ponte Sisto

Costituisce il paesaggio della storica direttrice di proiezione fluviale della città antica, attraverso l'isola Tiberina, verso la sponda destra *extra moenia* e la collina del Gianicolo. È fortemente connotato dalla direttrice del Circo Massimo e quindi della valle Murcia che si proietta verso la strada-parco di viale delle Terme di Caracalla e la via Appia Antica attraverso la Porta di San Sebastiano. L'isola Tiberina costituisce uno spartiacque unico lungo il corso fluviale separando visivamente le due sponde dei Lungotevere de' Cenci e degli Anguillara.



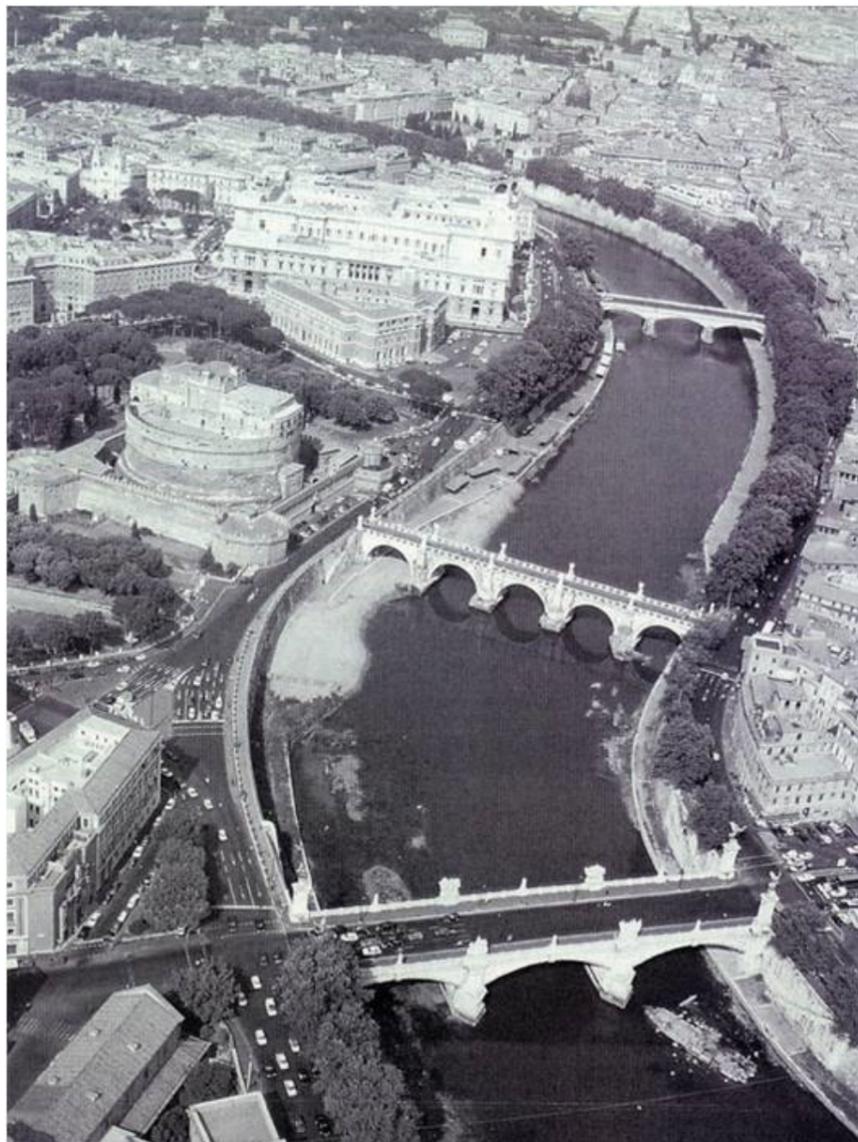
13 Piazza Tevere tra ponte Sisto e ponte Mazzini

L'ambito fluviale (di cui è in corso il riconoscimento toponomastico come piazza, primo caso lungo il Tevere) è connotato dal parallelismo asincrono fra i tracciati di via Giulia e via della Lungara e dalla presenza di uno dei varchi vegetali più importanti nella compattezza delle fronti edilizie (la Villa Farnesina) che si proietta verso l'Orto Botanico e il crinale del Gianicolo, fino alla Villa Pamphili. Si caratterizza per la sua esclusiva geometria perfettamente rettangolare tra i due ponti – di dimensioni analoghe al Circo Massimo – e costituisce l'unico invaso nel tratto centrale storico ridisegnato dal Canevari ad avere un andamento perfettamente rettilineo. Per le sue singolari caratteristiche spaziali è divenuto negli ultimi 20 anni uno dei luoghi più rilevanti per le attività artistiche e culturali *site-specific* e per la sperimentazione di forme di riappropriazione di banchine e muraglioni come spazi pubblici.



14 L'ansa barocca' tra ponte Mazzini e ponte Regina Margherita

Si tratta di un paesaggio monumentale fortemente caratterizzato dalla triangolazione visiva tra i due mausolei di Adriano e di Augusto e la Basilica di San Pietro (terminale della direttrice che la connette a Castel Sant'Angelo) e dall'ingombrante presenza del grande edificio pubblico del 'Palazzaccio', che interrompono la densità dei tessuti storici prospicienti il Tevere e sono oggetto dei principali interventi di qualificazione urbana in corso di realizzazione (piazza Augusto Imperatore, piazza Pia e via della Conciliazione).



CONTESTO PAESAGGISTICO 4

I meandri urbanizzati dei grandi impianti dal Flaminio a Castel Giubileo

Risalendo il corso del Tevere dal centro storico e dall'espansione otto-novecentesca al GRA, la città compatta lascia progressivamente il posto alla città moderna e contemporanea attraverso una sequenza discontinua di complessi specialistici e tessuti residenziali, terziari e produttivi isolati ma anche edifici di interesse storico-architettonico e urbano e spazi inediti di valore naturalistico lungo le sponde del fiume che favoriscono il fisiologico 'respiro' fluviale nel susseguirsi di anse e meandri tra le due grandi piattaforme geologiche che li circondano. Un paesaggio ibrido dunque in cui si alternano processi urbanizzativi incongrui, grandi impianti e frammenti di naturalità. Le anse del Flaminio e di Tor di Quinto si presentano come un paesaggio duale conformato dal disegno urbano 'moderno' dei grandi impianti sportivi, culturali e amministrativi del Foro Italicò, a stretto contatto con il sistema lineare dei circoli sportivi privati sulle aree del demanio fluviale che costituiscono di fatto una barriera ad un'accessibilità diffusa al fiume oltre che una criticità ambientale a causa dell'impermeabilizzazione dei suoli e di un inadeguato drenaggio delle acque. Più a nord, gli spazi del corridoio fluviale sono punteggiati da grandi 'macchine introverse' e recinti specializzati, dall'ippodromo di Tor di Quinto all'Aeroporto dell'Urbe, dal Depuratore Roma nord alla sede RAI di Saxa Rubra, in un settore urbano connotato anche dall'asimmetria localizzativa di tessuti residenziali, terziari e produttivi sulle due sponde. In questo contesto, la confluenza dell'Aniene rappresenta certamente uno degli ambiti più complessi per la compresenza di indiscutibili pregi paesaggistici e criticità ecologico-ambientali e sociali connesse a dinamiche di privatizzazione e usi impropri di alcuni tratti spondali.

15 L'ambito fluviale dell'espansione otto-novecentesca tra ponte Regina Margherita e ponte della Musica

È il paesaggio fluviale compreso dai tessuti compatti ad isolato di Prati-Mazzini e via Flaminia a cui si affianca l'affollamento

lineare di circoli e galleggianti lungo le sponde. La struttura uniforme, minerale e artificiale, di banchine e muraglioni presenti nel centro storico si interrompe poco più a nord di Ponte Regina Margherita e lascia il posto a strutture più articolate di contenimento delle sponde con un progressivo incremento delle componenti vegetali, particolarmente evidente nel tratto dell'oasi del Lungotevere delle Navi. La sponda sinistra è quella in cui è maggiormente interdetto l'accesso pubblico che invece è sempre garantito sulla sponda destra anche grazie alla presenza della pista ciclabile Dorsale Tevere. Questo paesaggio è attraversato dalla direttrice Piazza Maresciallo Giardino-via Guido Reni che costituisce parte della più ampia trasversale tra i due grandi parchi di Monte Mario e villa Glori (rappresentata nell'elaborato C2) connotata da grandi centralità presenti e future (MAXXI, Auditorium, Palazzetto dello sport, Stadio Flaminio, Città della Scienza) all'interno del più ampio 'Distretto del Contemporaneo'.



16 Il paesaggio moderno e contemporaneo del Foro Italicco e del Flaminio

È l'ambito fluviale in cui il Tevere incrocia le direttrici trasversali di via Flaminia e via Guido Reni – la croce di strade strutturante il quartiere Flaminio – caratterizzate dalla presenza, su entrambe le sponde, dei grandi impianti dello sport, della cultura e della musica, esempi rilevanti di architettura moderna e contemporanea in cui svolgono un ruolo rilevante gli spazi aperti nei quali sono inserite le architetture, come l'ex Accademia della Scherma di Luigi Moretti e lo Stadio Flaminio di Pier Luigi Nervi. Questo paesaggio – in cui anche il Ponte Duca d'Aosta svolge un importante ruolo di connessione trasversale al fiume tra il Foro Italicco, Piazza Mancini e il MAXXI – si colloca all'interno del 'Distretto del Contemporaneo' nato per valorizzare il denso patrimonio di architetture moderne e contemporanee e la peculiare relazione tra grandi edifici specialistici e spazi aperti che le contraddistinguono, divenendo protagonista del paesaggio urbano.



17 I meandri fluviali dei grandi recinti specialistici tra corso Francia e la diga di Castel Giubileo

Il paesaggio fluviale è fortemente connotato da una configurazione meandriforme punteggiata dalla sequenza discontinua di grandi impianti specializzati e autocentrati (Ippodromo di Tor di Quinto, Aeroporto dell'Urbe, Depuratore Roma nord, Centro RAI, Rimessa ATAC Grottarossa e Motorizzazione Civile) oltre a nuclei abitati di Tor di Quinto, Castel Giubileo, Fidene e Villa Spada e ad alcuni tessuti specializzati, tutti collocati nella compressione della sponda fluviale prodotta dalla via Flaminia vecchia e nuova sulla sponda destra, dalla via Salaria e dal fascio dei binari FS sulla sponda sinistra. Discontinuità insediativa e compressione infrastrutturale hanno comunque garantito la conservazione di spazi aperti diffusi e parchi, fra cui l'area della ex Fornace Mariani e il parco di Tor di Quinto, oltre a un esteso repertorio di spazi spondali non interessati dalle concessioni demaniali a nord della confluenza con l'Aniene, ampiamente saturate invece nel tratto a valle.



Foto @ Lorenzo Grassi

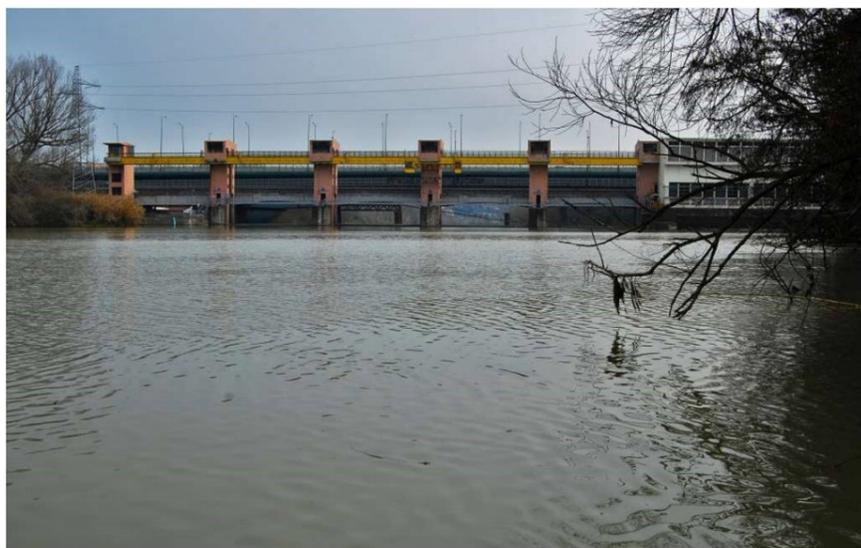
CONTESTO PAESAGGISTICO 5

L'attraversamento sinuoso del fiume nella campagna dell'Agro romano

Ricomprende un territorio molto ampio, che include la dilatazione del corridoio fluviale del PS1, connotato prevalentemente dalle campagne dell'Agro romano conferendo a questo contesto paesaggistico una elevata qualità spaziale ed ecologico-ambientale riconosciuta a livello internazionale. Nel territorio agricolo pianeggiante prevale la rilevanza morfologica del percorso fluviale e della successione serrata di anse e meandri, punteggiati da una costellazione di specchi lacustri, rafforzata dalla presenza di sistemi lineari e puntuali di vegetazione ripariale e lungo le confinazioni proprietarie. Questi territori agricoli, quasi tutti soggetti a rischio esondazione, sono contigui a quelli rientranti nella Riserva naturale della Marcigliana e nel Parco di Veio e talvolta compressi dalle grandi infrastrutture lineari della mobilità su ferro e gomma (le vie Flaminia, Tiberina e Salaria, i tracciati FS e la Diramazione Autostradale E35). Il contesto è connotato anche dall'eterogeneità e pervasività di alcuni processi urbanizzativi residenzial-terziari e produttivi destrutturati (i quartieri di Labaro e Prima Porta a ovest e Settebagni a est) e dal grande impianto del Cimitero di Prima Porta; ma anche da alcune urbanizzazioni lineari lungo le infrastrutture stradali, soprattutto nel settore meridionale in prossimità della diga di Castel Giubileo, come propaggini settentrionali dei processi urbanizzativi a sud di essa.

18 La costellazione dei tasselli urbani lungo la direttrice della via Flaminia

Questo paesaggio fluviale esprime – assieme al successivo Contesto 19 – l'irriducibile dualità del Tevere fra il GRA e i territori di Prima Porta e Settebagni riconducibile alla profonda diversità dei caratteri strutturanti e connotanti delle due sponde e, soprattutto, all'assenza di relazioni riconoscibili e solide col fiume e il paesaggio agrario che lo avvolge. In particolare, sulla sponda destra, i quartieri di Labaro e Prima Porta e, a nord, il vasto impianto cimiteriale evidenziano una modalità dell'espansione urbana, legale e illegale, privata e pubblica, che si è realizzata per tasselli autoreferenziali. Questa modalità è sostenuta dalla ricerca di relazioni esclusivamente di natura funzionale con l'infrastruttura stradale di via Flaminia e non di natura spaziale, ambientale, sociale e di senso tra di essi, con il Tevere, il territorio dell'Agro romano e il Parco di Veio che si interpone con il suo margine nord-orientale. Un'estraneità confermata anche dalla diffusione urbana lineare per tessuti e piccoli nuclei isolati di edilizia ex abusiva (i cosiddetti 'Toponimi') lungo la parallela via Tiberina.



19 La compressione infrastrutturale e insediativa lungo la via Salaria

Questo paesaggio fluviale è caratterizzato da una sequenza ininterrotta di tessuti lineari realizzati lungo la sponda sinistra del fiume su entrambi i lati della via Salaria, destinati soprattutto a funzioni non residenziali (industriale, artigianale, commerciale, sportiva, del tempo libero) e collocati anche in aree golenali e di meandro. Sul lato orientale della strada invece, si estendono fino alla ferrovia saturando lo spazio compreso tra le due infrastrutture che è divenuto una barriera pressoché insormontabile anche tra la Riserva regionale della Marcigliana e il Tevere. Una rilevante eccezione a questa condizione critica è costituita dall'ambito periurbano meridionale a monte della diga in cui il paesaggio fluviale è connotato dagli spazi aperti compresi tra il GRA e il fiume, corrispondenti a un'area di ex cave successivamente trasformate in specchi d'acqua di valore ecologico-ambientale, naturalistico e faunistico (i cosiddetti 'laghetti di Castel Giubileo') oggi utilizzati come ampio spazio pubblico e per la pesca, ma anche destinati di fatto all'esondazione del fiume per coadiuvare la protezione idraulica della città in occasione dei picchi di precipitazioni atmosferiche.



20 La sinuosità paesaggistica dei meandri fluviali nell'Agro romano

Comprende un tratto del Tevere che costituisce un brano esemplare del valore paesaggistico, ecosistemico e di biodiversità dell'Agro Romano, in cui il susseguirsi sinuoso e serrato di meandri ben conservati nella valle tiberina attraversa il disegno regolare delle trame agrarie dense di componenti naturalistiche e di addomesticamento agricolo da parte dell'uomo (vegetazione ripariale, macchie boscate e grandi alberi isolati, filari arborei lungo tracciati e confinazioni, cespuglieti, specchi d'acqua di rinaturazione di cave dismesse) che strutturano questo paesaggio agrario e incorniciano i suoli coltivati. I pochi interventi antropici più o meno dissonanti (un centro sportivo, un tessuto produttivo e commerciale e soprattutto l'attraversamento del tracciato ferroviario e di quello autostradale) non sminuiscono la bellezza icastica di questo paesaggio culturale.



Gli elaborati in scala 1:50.000 mappano la sequenza dei **20 paesaggi fluviali** con le relative sezioni di paesaggio, mentre gli elaborati in scala 1:10.000 contengono, tra l'altro, le **componenti caratterizzanti, qualificanti e critiche dei paesaggi fluviali** – comprensive di: associazioni vegetali connotanti i diversi paesaggi locali, aree con vegetazione in condizioni di degrado ecosistemico, aree naturali inospitali e impraticabili, aree agricole incolte, aree di scarto, impermeabilizzate, dismesse e interstiziali – e gli **elementi caratterizzanti la linearità del fiume**, quali margini duri (muraglioni, argini, cantieristica e rimessaggi, fronti edilizie, opere di contenimento strutturale dei suoli, ecc.), margini malleabili (fasce di naturalità, verde di protezione dei depuratori, arenili) e argini.



I paesaggi fluviali in numeri

Il Tevere ha una lunghezza complessiva di **75,1 km** nel territorio comunale ed è caratterizzato da una morfologia del corso fluviale fortemente condizionata dall'orografia del territorio.

I paesaggi fluviali locali individuati dal PSO Tevere impegnano una superficie territoriale di **106,1 kmq** pari all'**8,3%** della superficie complessiva del territorio comunale. Tale superficie include sia quella dei corridoi fluviali del PS1 e del PS5 (26,7 + 62,5 = **89,2 kmq** pari all'**84,1%** della superficie dei paesaggi fluviali del PSO Tevere) sia quella dell'area golenale (**19,1 kmq** per il solo PS5) perimetrata dall'AUBAC.

Le infrastrutture verdi e blu (ivb) impegnano una superficie complessiva di **85,7 kmq** pari all'**80,7%** della superficie complessiva dei paesaggi fluviali del PSO Tevere. L'insieme delle diverse tipologie di aree edificate impegna una superficie complessiva di **21 kmq** pari al **19,3%** della superficie complessiva dei paesaggi fluviali del PSO Tevere.

All'interno di questa articolata famiglia di aree rientranti nel perimetro dei paesaggi fluviali locali del PSO Tevere, quelle agricole occupano da sole più della metà della superficie complessiva (**48,2 kmq pari al 56,4%**), seguite da pascoli e prati seminaturali e naturali (**27,6 kmq pari al 32,3%**) per un peso complessivo di queste due tipologie di aree pari a poco meno del **90%**.

La **permeabilità dei suoli nel perimetro dei paesaggi fluviali locali del PSO Tevere**, al netto della superficie 'convenzionale' occupata dalle acque del Tevere, è pari a **80,3%**, un dato che si conferma con un leggero incremento **nel corridoio fluviale (82%)** come anche **nelle aree golenali (82,4%)** nelle quali tuttavia sarebbe auspicabile un livello più vicino al 100% per un più efficace drenaggio delle acque.

Selezione delle principali fonti istituzionali, bibliografiche e sitografiche di riferimento per le elaborazioni interpretative e cartografiche

1 – Fonti dirette (piani sovraordinati, PRG, piani settoriali, piani attuativi, piani strategici e ulteriori strumenti) utilizzate nelle voci di legenda delle planimetrie d'assieme in scala 1:10.000 e 1:50.000

Ministero della Cultura (MiC)

- Vincoli storico-architettonici e monumentali puntuali del MIBACT

Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale (AUBAC)

- Piano stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI)
- Piano Stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce (PS5), elaborato P1bi
- Piano Stralcio per il tratto Orte - Castel Giubileo (PS1)

Regione Lazio

- Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)
- Carta Tecnica Regionale (CTR)

Città metropolitana di Roma Capitale

- Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)
- Piano Strategico Metropolitano (PSM)

Roma Capitale

- PRG, Sistemi e Regole (SR)
- PRG, Rete Ecologica (RE)
- PRG, Carta per la Qualità (G1)
- PRG, Carta dell'uso del suolo e delle fisionomie vegetazionali del territorio comunale (G9.7)
- PRG, Carta della vegetazione del territorio comunale (G9.b), All. 1
- Masterplan relativo all'ambito urbano del Tevere da Ponte Tor di Quinto a Ponte della Magliana, riconosciuto come Progetto Pubblico Unitario ai sensi dell'art. 83, comma 9 delle NTA del PRG afferente alle aree con destinazione a verde pubblico e servizi pubblici di livello locale, approvato con DGC n. 275 del 27/07/2023

2 – Ulteriori fonti di riferimento del tipo 1 e software geografico-informativi utilizzati per l'elaborazione degli schemi interpretativi di corredo

Unione Europea

- Copernicus Corine Land Cover (CLC 2018 liv. 2)
<https://land.copernicus.eu/en/products/corine-land-cover/clc2018>

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE)

- Geoportale Nazionale MASE
<https://gn.mase.gov.it/portale/home>

Regione Lazio

- Carta di Uso del Suolo, agg 2016

Città metropolitana di Roma Capitale

- Carta dell'Uso del suolo, aggiornamento 2018 (studio ISPRA)
- <https://geoportale.cittametropolitanaroma.it/approfondimenti/cartografia/uso-e-copertura-del-suolo>,
- <https://g3w-suite.cittametropolitanaroma.it/it/map/uso-del-suolo/>

3 – Altre fonti (piani, programmi, documenti, pubblicazioni, studi, rapporti, ecc.) utilizzate esclusivamente per la comprensione del territorio e dei suoi fenomeni

Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale (AUBAC)

- Piano Stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce (PS5), Documento di indirizzo per l'attività di navigazione ed il rilascio di concessioni di specchi acquei e aree golenali demaniali nel tratto del Tevere da Castel Giubileo alla foce (All. E),
- Piano Stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce (PS5), Linee guida per l'assetto delle aree golenali del Tevere da Castel Giubileo alla foce (All.3)

Siti web

- Riserva Naturale della Valle dell'Aniene
<https://www.aniene.it>

Immagine elaborata C1

LINEARITÀ dei paesaggi fluviali tra compressione e dilatazione

Mappe in scala 1:50.000 e altre scale

- C1.a Quadro complessivo e schemi descrittivi/ interpretativi
- C1.a I contesti paesaggistici del Tevere
- C1.a Schema 1 – I contesti paesaggistici del Tevere e i paesaggi fluviali locali
- C1.b Schemi descrittivi/interpretativi

Mappe in scala 1:10.000

- C1.b
- C1.f

C1a – Scala 1:50.000 e altre
LINEARITÀ dei paesaggi fluviali tra compressione e dilatazione -
Quadro complessivo

Ambito di Programmazione Strategica
TEVERE

TERRITORIO URBANIZZATO

- Edifici e tessuti residenziali
- Tessuti e complessi non residenziali (Produttivi, commerciali, artigianali e per servizi)
- Infrastrutture stradali di scorrimento veloce (Autostrade e raccordi autostradali)
- Grandi tracciati stradali storici di livello territoriale (Vie Flaminia, Salaria, Ostiense e Portuense)
- Aree ad emergenza archeologica
- Muraglioni sabaudi

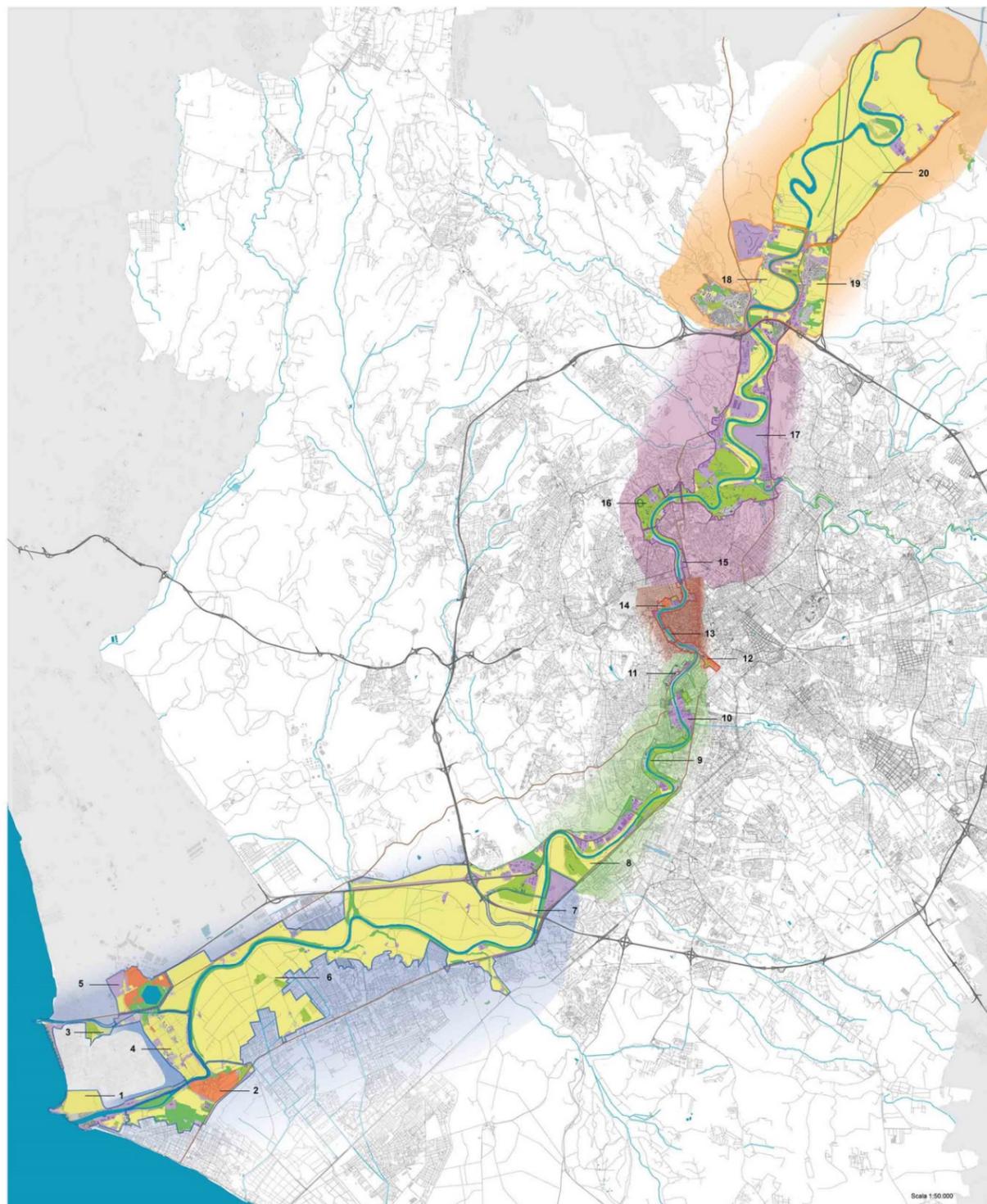
INFRASTRUTTURE VERDI E BLU

- Passaggi agrari
- Verde urbano (Parchi di affollio, parchi urbani, aree sportive attrezzate)
- Area boscate (Boschi e cespugliati)
- Sistemi dunali
- Il Tevere e i tributari

CONTESTI PAESAGGISTICI DEL TEVERE

- La duplice foce nel territorio delle bonifiche e dello spessore dinamico del litorale
- I meandri urbanizzati dall'espansione moderna e contemporanea verso il mare
- L'ambito fluviale del centro storico compreso dai muraglioni sabaudi
- I meandri dei grandi impianti dal Flaminio a Castel Giubileo
- Il fiume nella campagna dell'agro romano

I paesaggi fluviali locali individuati dal PSO impegnano una superficie di **106,1 kmq** pari al **8,3%** della superficie complessiva del territorio comunale

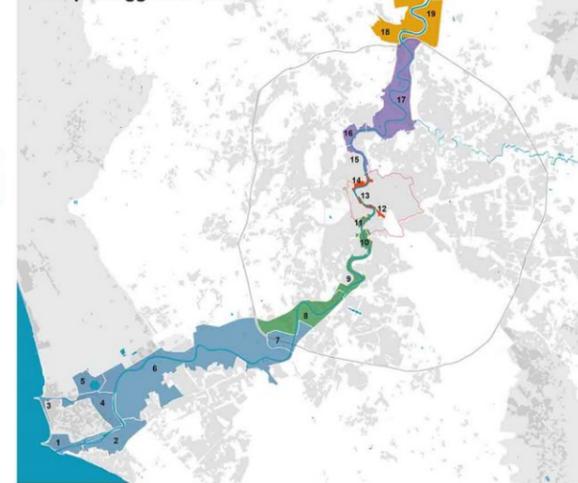


- 1. La foce lineare del Tevere e il sistema attrezzato delle sponde
- 2. Il paesaggio storico-archeologico e naturalistico fra Tor S. Michele, Tor Boacciana e Ostia Antica
- 3. La foce urbanizzata del Porto canale di Fluminio e il sistema lineare delle sponde attrezzate
- 4. Il paesaggio ripariale e la campagna urbanizzata a valle del canale di Fluminio
- 5. Il paesaggio archeologico-naturalistico dei porti di Claudio e Traiano
- 6. La sequenza di paesaggi ripariali/argini della bonifica lungo le anse fluviali della pianura alluvionale
- 7. Il Ditzagno e la trasformazione idraulica e paesaggistica di un meandro fluviale abbandonato
- 8. La sequenza degli affacci lungo i meandri fluviali tra Pian Due Torri e Valco San Paolo
- 9. Il serbatoio di naturalità di Tor di Valle e la presenza infrastrutturale della Magliana e dell'Eur
- 10. La duplice foce nel territorio delle bonifiche e dello spessore dinamico del litorale
- 11. Le sponde della portualità storica a cavallo del ponte Sublicio
- 12. L'ansa barocca tra ponte Sisto e ponte Mazzini
- 13. Piazza Tevere tra ponte Sisto e ponte Mazzini
- 14. L'ansa barocca tra ponte Mazzini e ponte Regina Margherita
- 15. L'ambito fluviale dell'espansione otto-novecentesca tra ponte Regina Margherita e ponte della Musica
- 16. Il paesaggio moderno e contemporaneo del Foro Italico e del Flaminio
- 17. I meandri fluviali dei grandi recinti specializzati tra corso Francia e la diga di Castel Giubileo
- 18. La costellazione dei tasselli urbani lungo la direttrice della via Flaminia
- 19. L'ambito fluviale del centro storico compreso dai muraglioni sabaudi
- 20. La sinuosità paesaggistica dei meandri fluviali dell'agro romano

SCHEMA 1 - I CONTESTI PAESAGGISTICI DEL TEVERE E I PAESAGGI FLUVIALI LOCALI

- LA DUPLICE FOCE NEL TERRITORIO DELLE BONIFICHE E DELLO SPESSORE DINAMICO DEL LITORALE**
 - 1. La foce urbanizzata del Tevere e il sistema lineare attrezzato delle sponde
 - 2. Il paesaggio storico-archeologico e naturalistico fra Tor S. Michele, Tor Boacciana e Ostia Antica
 - 3. La foce urbanizzata del Porto canale di Fluminio e il sistema lineare delle sponde attrezzate
 - 4. Il paesaggio ripariale e la campagna urbanizzata a valle del canale di Fluminio
 - 5. Il paesaggio archeologico-naturalistico dei porti di Claudio e Traiano
 - 6. La sequenza di paesaggi ripariali/argini della bonifica lungo le anse fluviali della pianura alluvionale
 - 7. Il Ditzagno e la trasformazione idraulica e paesaggistica di un meandro fluviale abbandonato
- I MEANDRI DELL'ESPANSIONE MODERNA E CONTEMPORANEA VERSO IL MARE**
 - 8. Il serbatoio di naturalità di Tor di Valle e la presenza infrastrutturale della Magliana e dell'Eur
 - 9. La sequenza degli affacci lungo i meandri fluviali tra Pian Due Torri e Valco San Paolo
 - 10. Le sponde post-industriali del Lungotevere di Pietra Papa e della Riva Ostiense
 - 11. Le sponde della portualità storica a cavallo del ponte Sublicio
- L'AMBITO FLUVIALE DEL CENTRO STORICO COMPRESO DAI MURAGLIONI SABAUDI**
 - 12. L'ansa barocca tra ponte Sisto e ponte Mazzini
 - 13. Piazza Tevere tra ponte Sisto e ponte Mazzini
 - 14. L'ansa barocca tra ponte Mazzini e ponte Regina Margherita
- I MEANDRI URBANIZZATI DEI GRANDI IMPIANTI DAL FLAMINIO A CASTEL GIUBILEO**
 - 15. L'ambito fluviale dell'espansione otto-novecentesca tra ponte Regina Margherita e ponte della Musica
 - 16. Il paesaggio moderno e contemporaneo del Foro Italico e del Flaminio
 - 17. I meandri fluviali dei grandi recinti specializzati tra corso Francia e la diga di Castel Giubileo
- L'ATTRAVERSAMENTO SINUOSO DEL Fiume NELLA CAMPAGNA DELL'AGRO ROMANO**
 - 18. La costellazione dei tasselli urbani lungo la direttrice della via Flaminia
 - 19. La compressione infrastrutturale e insediativa lungo la via Salaria
 - 20. La sinuosità paesaggistica dei meandri fluviali nell'agro romano

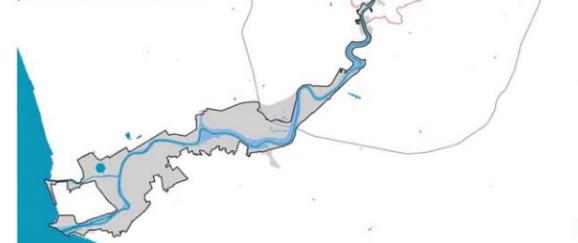
L'ambito fluviale individuato dal PSO è articolato in **5 contesti paesaggistici** e **20 paesaggi fluviali locali**



SCHEMA 2 - I PAESAGGI FLUVIALI LOCALI DEL PSO, IL CORRIDOIO FLUVIALE E LE AREE GOLENALI

- Area golenali
- Corridoio Fluviale
- Ambito interessato dai paesaggi fluviali del PSO

La superficie territoriale dei paesaggi fluviali locali del PSO (**106,1 kmq**) include sia quella dei corridoi fluviali del PS1 e del PS5 (26,7 + 62,5 = **89,2 kmq** pari all'**84,1%** della superficie dei paesaggi fluviali del PSO Tevere) sia quella dell'area golenale (**19,1 kmq** per il solo PS5) perimetrate dall'AUBAC

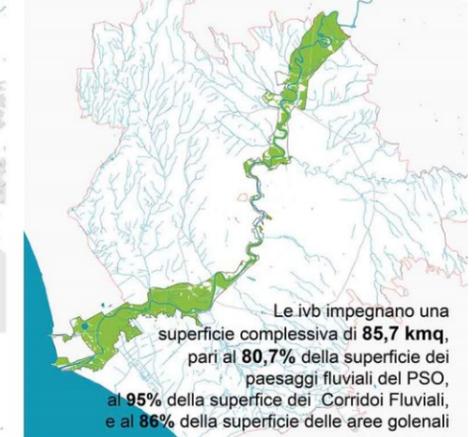


SCHEMA 3 - ORO-IDROGRAFIA



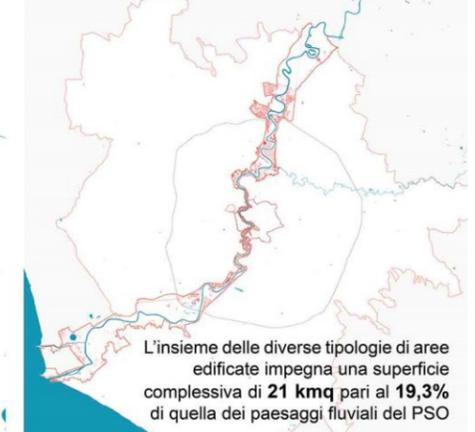
Il Tevere ha una lunghezza complessiva di **75,1 km** nel territorio comunale ed è caratterizzato da una morfologia del corso fluviale fortemente condizionata dall'orografia del territorio

SCHEMA 4 - INFRASTRUTTURE VERDI E BLU



Le ivb impegnano una superficie complessiva di **85,7 kmq**, pari al **80,7%** della superficie dei paesaggi fluviali del PSO, al **95%** della superficie dei Corridoi Fluviali, e al **86%** della superficie delle aree golenali

SCHEMA 5 - EDIFICI, TESSUTI EDILIZI, IMPIANTI E INFRASTRUTTURE



L'insieme delle diverse tipologie di aree edificate impegna una superficie complessiva di **21 kmq** pari al **19,3%** di quella dei paesaggi fluviali del PSO

TERRITORIO URBANIZZATO

Fonte: Comune di Roma, PRG 2008, Carta Uso del suolo

-  Edifici e tessuti residenziali
-  Tessuti e complessi non residenziali (Produttivi, commerciali, impiantistici e per servizi)
-  Infrastrutture stradali di scorrimento veloce (Autostrade e raccordi autostradali)
-  Grandi tracciati stradali storici di livello territoriale (Vie Flaminia, Salaria, Ostiense e Portuense)
-  Aree ed emergenze archeologiche
-  Muraglioni sabaudi

INFRASTRUTTURE VERDI E BLU

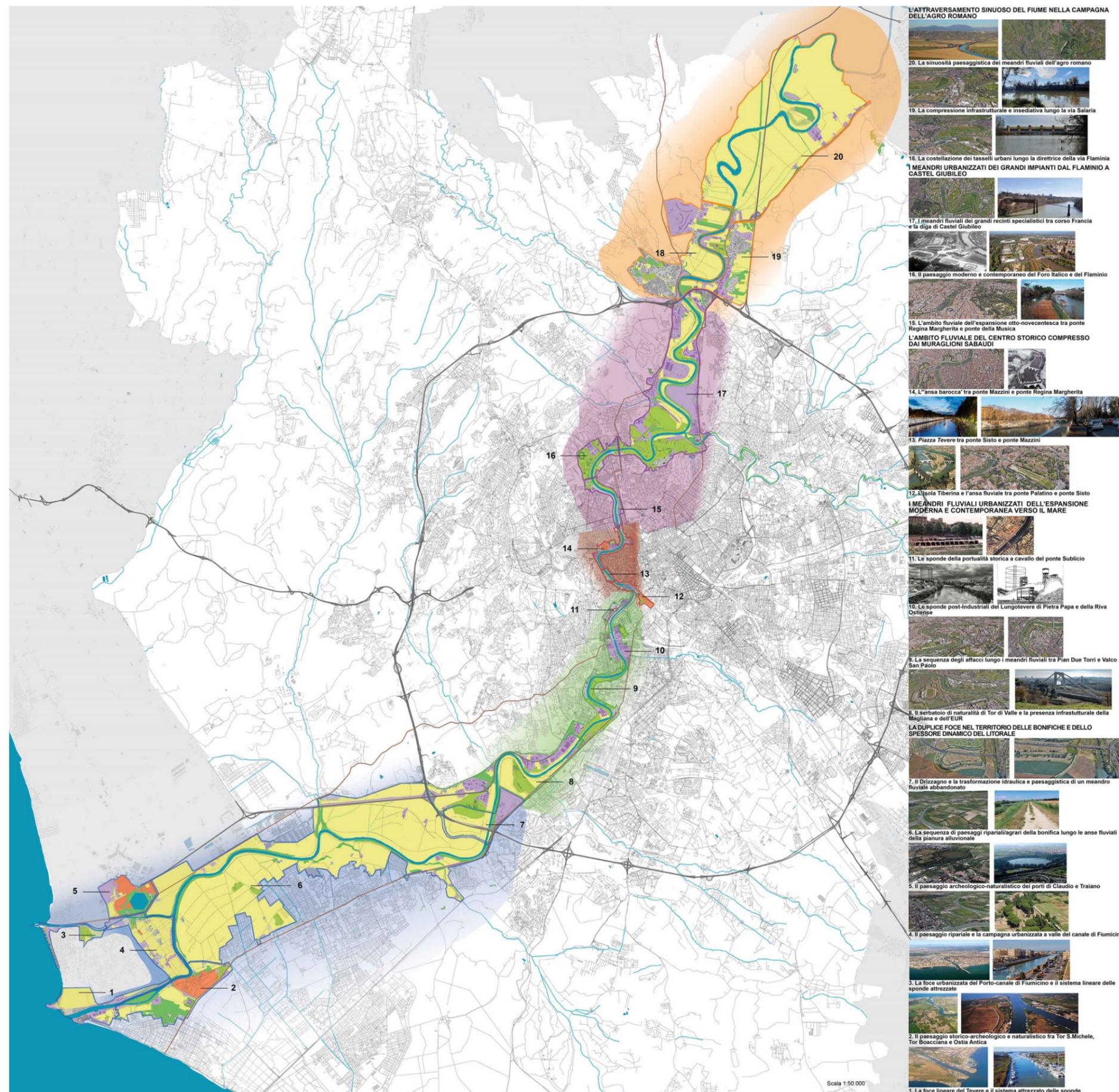
Fonte: Comune di Roma, PRG 2008, Carta Uso del suolo

-  Paesaggi agrari
-  Verde urbano (Parchi d'affaccio, parchi urbani, aree sportive attrezzate)
-  Aree boscate (Boschi e cespuglieti)
-  Sistemi dunali
-  Il Tevere e i tributari

CONTESTI PAESAGGISTICI DEL TEVERE

Fonti: varie

-  La duplice foce nel territorio delle bonifiche e dello spessore dinamico del litorale
-  I meandri urbanizzati dell'espansione moderna e contemporanea verso il mare
-  L'ambito fluviale del centro storico compresso dai muraglioni sabaudi
-  I meandri dei grandi impianti dal Flaminio a Castel Giubileo
-  Il fiume nella campagna dell'agro romano
-  Perimetri dei paesaggi fluviali del PSO



- L'ATTRAVERSO SINUOSO DEL FIUME NELLA CAMPAGNA DELL'AGRO ROMANO
20. La sinuosità paesaggistica dei meandri fluviali dell'agro romano
 19. La compressione infrastrutturale e insediativa lungo la via Salaria
 18. La costellazione dei tasselli urbani lungo la direttrice della via Flaminia
 17. I meandri fluviali dei grandi impianti specialistici tra corso Francia e la diga di Castel Giubileo
 16. Il passaggio moderno e contemporaneo del Foro Italico e del Flaminio
 15. L'ambito fluviale dell'espansione otto-novecentesca tra ponte Regina Margherita e ponte della Musica
 14. L'ansa barocca tra ponte Mazzini e ponte Regina Margherita
 13. Piazza Tevere tra ponte Sisto e ponte Mazzini
 12. L'isola Tiberina e l'ansa fluviale tra ponte Palatino e ponte Sisto
 11. Le sponde della portualità storica a cavallo del ponte Sublicio
 10. Le sponde post-industriali del Lungotevere di Pietra Papa e della Riva Ostiense
 9. La sequenza degli affacci lungo i meandri fluviali tra Pian Due Torri e Valco San Paolo
 8. Il serbatoio di naturalità di Tor di Valle e la presenza infrastrutturale della Magliana e dell'EUR
 7. Il Drizzagno e la trasformazione idraulica e paesaggistica di un meandro fluviale abbandonato
 6. La sequenza di paesaggi ripariali/agrari della bonifica lungo le anse fluviali della pianura alluvionale
 5. Il paesaggio archeologico-naturalistico dei porti di Claudio e Traiano
 4. Il paesaggio ripariale e la campagna urbanizzata a valle del canale di Fiumicino
 3. La foce urbanizzata del Porto-canale di Fiumicino e il sistema lineare delle sponde attrezzate
 2. Il paesaggio storico-archeologico e naturalistico tra Tor S. Michele, Tor Boacciana e Ostia Antica
 1. La foce lineare del Tevere e il sistema attrezzato delle sponde

Scala 1:50 000

C1a – Scala 1:50.000 e altre

Schema 1 – I contesti paesaggistici del Tevere e i paesaggi fluviali locali

5 - Il fiume nella campagna dell'Agro romano

20. La sinuosità paesaggistica dei meandri fluviali nell'Agro romano | 19. La compressione infrastrutturale e insediativa lungo la via Salaria | 18. La costellazione dei tasselli urbani lungo la direttrice della via Flaminia

4 - I meandri urbanizzati dei grandi impianti dal Flaminio a Castel Giubileo

17. I meandri fluviali dei grandi recinti specialistici tra corso Francia e la diga di Castel Giubileo | 16. Il paesaggio moderno e contemporaneo del Foro Italo e del Flaminio | 15. L'ambito fluviale dell'espansione otto-novecentesca tra Ponte Regina Margherita e Ponte della Musica

3 - L'ambito fluviale del centro storico compreso dai muraglioni sabaudi

14. L'ansa barocca tra Ponte Mazzini e Ponte Regina Margherita | 13. Piazza Tevere tra Ponte Sisto e Ponte Mazzini | 12. L'Isola Tiberina e l'ansa fluviale tra Ponte Palatino e Ponte Sisto

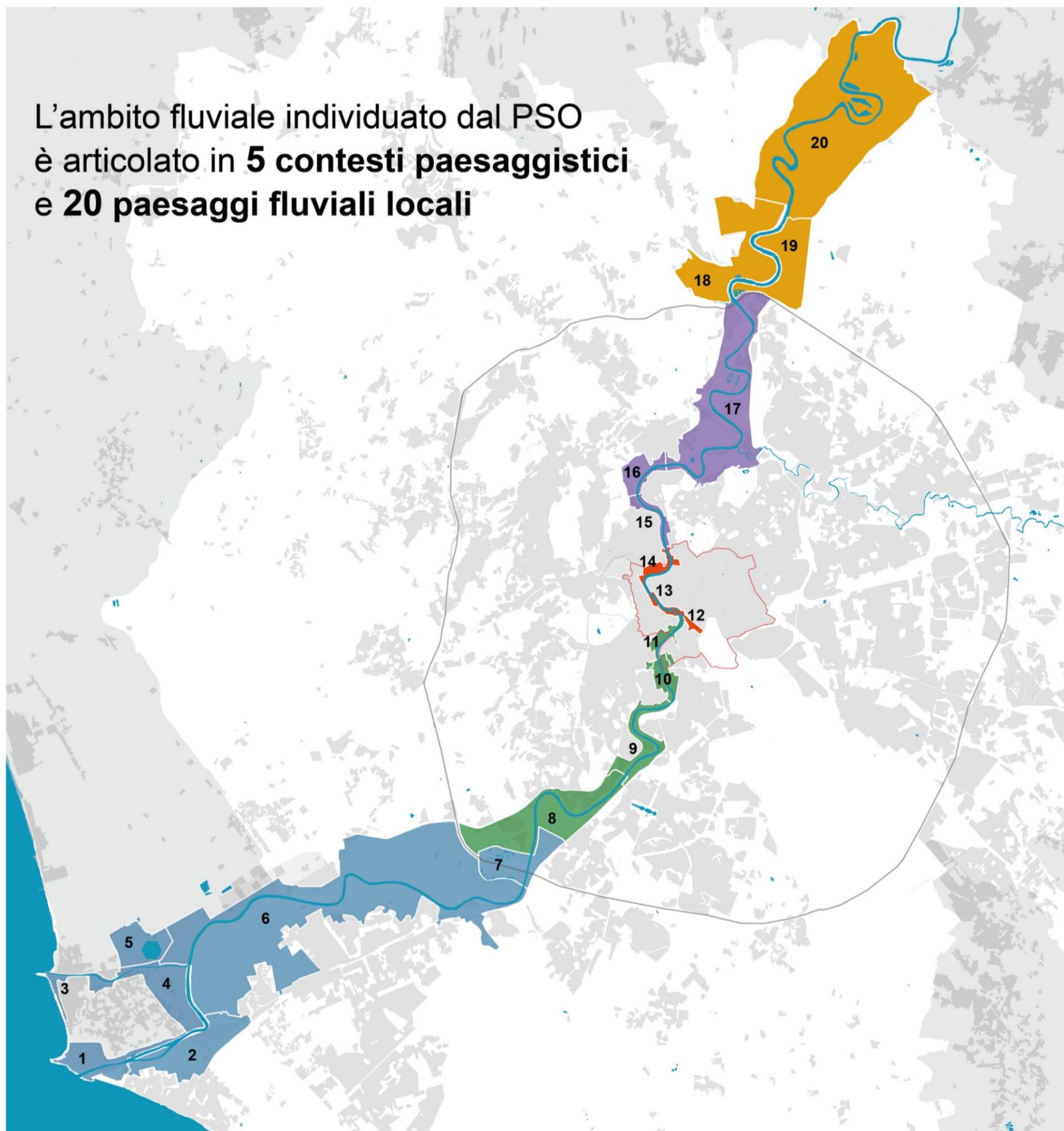
2 - I meandri urbanizzati dell'espansione moderna e contemporanea verso il mare

11. Le sponde della portualità storica a cavallo del Ponte Sublicio | 10. Le sponde post-Industriali del Lungotevere di Pietra Papa e Ostiense | 9. La sequenza degli affacci lungo i meandri fluviali tra Pian Due Torri e Valco San Paolo | 8. Il serbatoio di naturalità di Tor di Valle e la presenza infrastrutturale della Magliana e dell'Eur

1 - La duplice foce nel territorio delle bonifiche e dello spessore dinamico del litorale

7. Il Drizzagno e la trasformazione idraulica e paesaggistica di un meandro fluviale abbandonato | 6. La sequenza di paesaggi ripariali/ agrari della bonifica lungo le anse fluviali della pianura alluvionale | 5. Il paesaggio archeologico-naturalistico dei porti di Claudio e Traiano | 4. Il paesaggio ripariale e la campagna urbanizzata a valle del canale di Fiumicino | 3. La foce urbanizzata del Porto canale di Fiumicino e il sistema lineare delle sponde | 2. Il Paesaggio Storico-Archeologico e naturalistico fra Tor S. Michele, Tor Boacciana e Ostia Antica | 1. La foce urbanizzata del Tevere e il sistema lineare attrezzato delle sponde

L'ambito fluviale individuato dal PSO è articolato in **5 contesti paesaggistici** e **20 paesaggi fluviali locali**

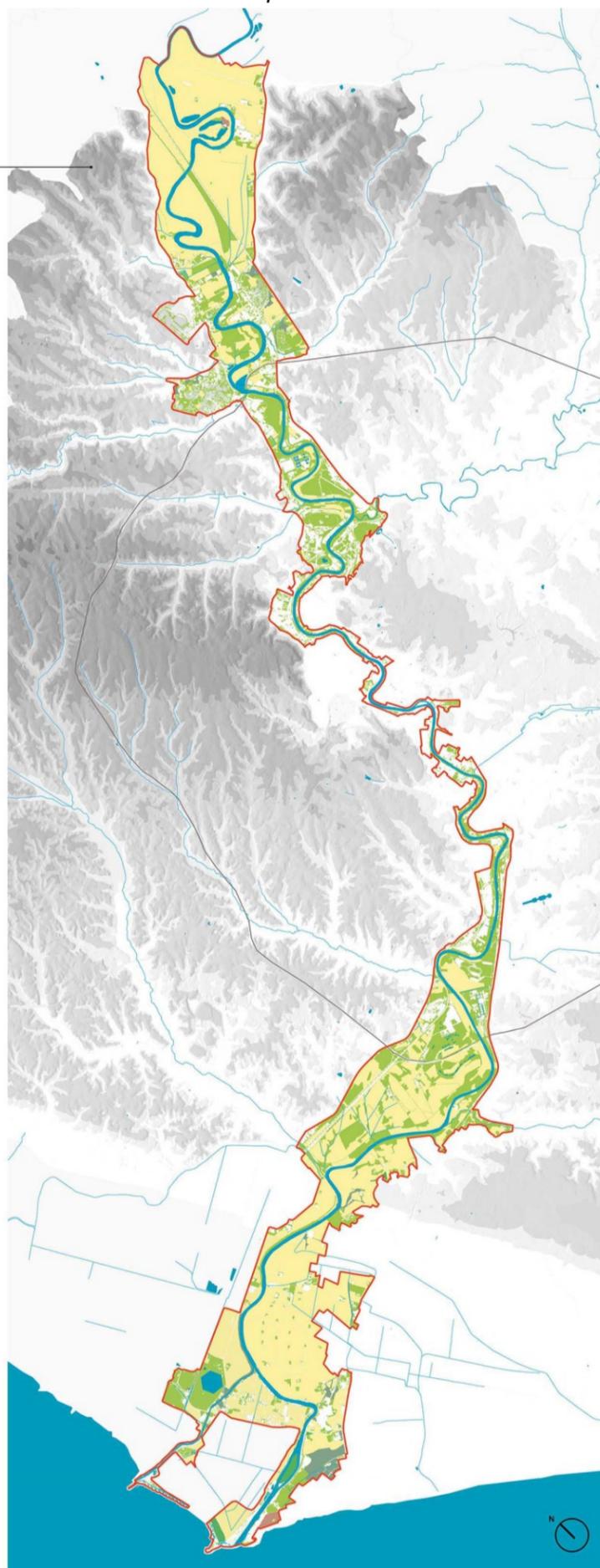


C1.b – Scala 1:50.000 e altre – Schemi interpretativi

SCHEMA 1
ECOSISTEMI AGRICOLI E NATURALI
Fonte: ISPRA, Carta Nazionale di copertura del suolo, Ecosistemi, 2018

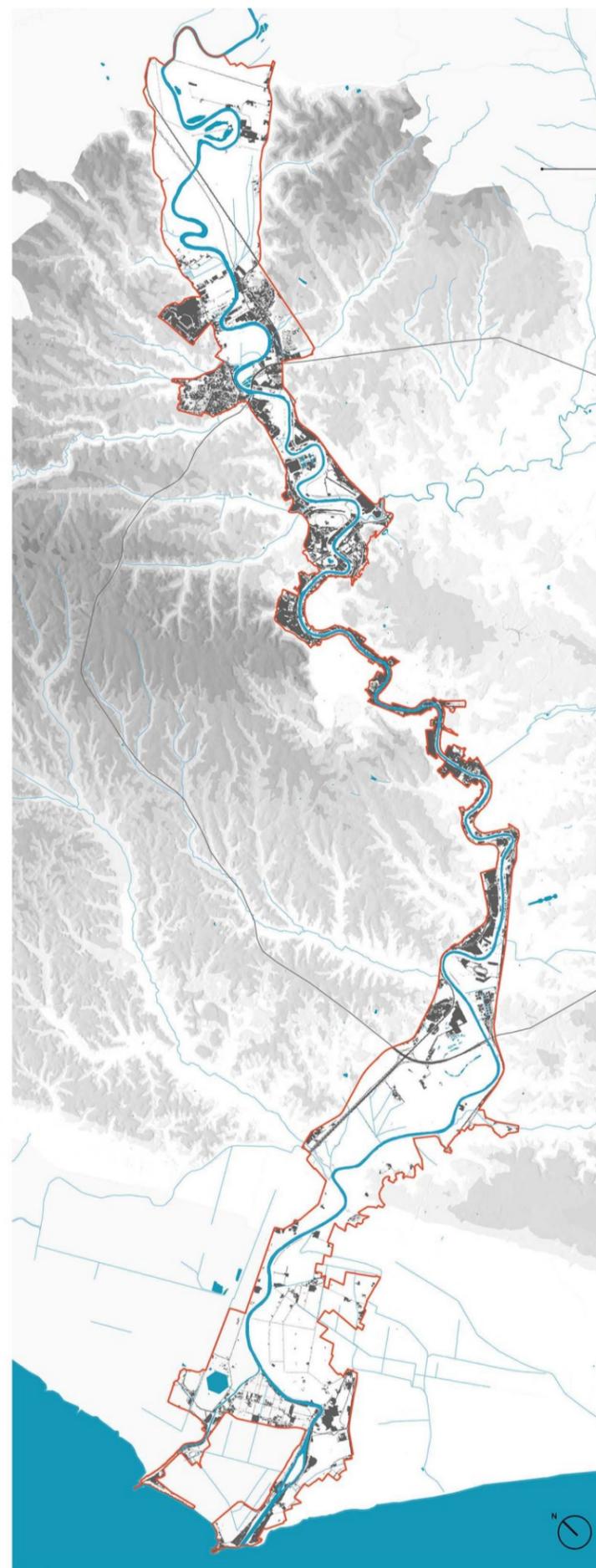
- Aree agricole (classe ISPRA 2)
 - Pascoli e prati seminaturali e naturali (classe ISPRA 3)
 - Foresta e bosco (classe ISPRA 4)
 - Brughiera e arbusteti (classe ISPRA 5)
 - Zone umide interne (classe ISPRA 7)
 - Spiagge, dune e zone umide costiere (classe ISPRA 11)
 - Ecosistemi marini (classe ISPRA 12)
 - Fiumi, canali e laghi (classe ISPRA 13)
- Perimetro dei paesaggi fluviali del PSO

All'interno di questa articolata famiglia di aree, rientrante nel perimetro dei paesaggi fluviali locali del PSO, le Aree agricole occupano da sole più della metà della superficie complessiva (**48,2 kmq** pari al **56,4%**) seguite da Pascoli e prati seminaturali e naturali (**27,6 kmq** pari al **32,3%**) per un peso complessivo di queste due tipologie di aree pari a poco meno del **90%**.



SCHEMA 2
INSEDIAMENTI E ALTRE AREE ARTIFICIALI
Fonte: ISPRA, Carta Nazionale di copertura del suolo, Ecosistemi, 2018

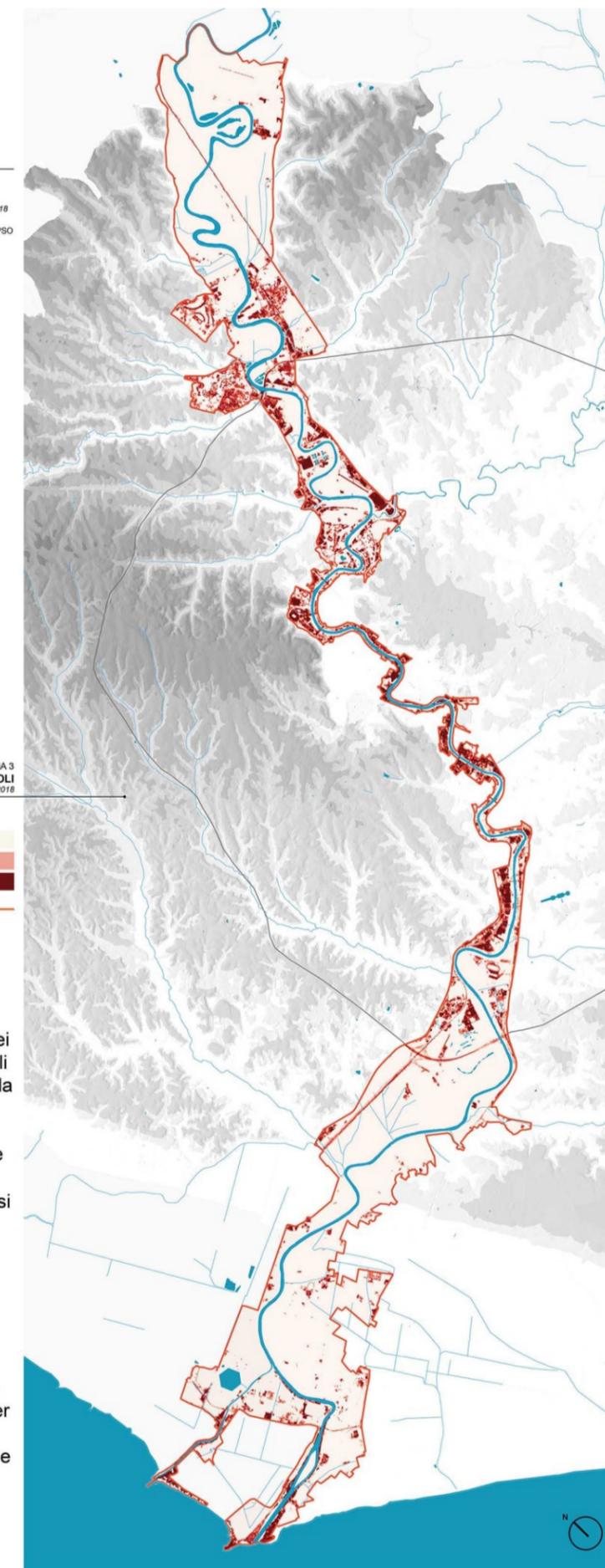
- Insediamenti e altre aree artificiali (classe ISPRA 1)
- Perimetro dei paesaggi fluviali del PSO



SCHEMA 3
PERMEABILITÀ DEI SUOLI
Fonte: ISPRA, HRL, Imperviousness, 2018

- Gradiente della permeabilità dei suoli
- Alto
- Medio
- Basso
- Perimetro dei paesaggi fluviali del PSO

La permeabilità dei suoli nel perimetro dei paesaggi fluviali locali del PSO, al netto della superficie 'convenzionale' occupata dalle acque del Tevere, è pari a **80,3%**, un dato che si conferma con un leggero incremento nel corridoio fluviale (**82%**) come anche nelle aree golenali (**82,4%**) nelle quali tuttavia sarebbe auspicabile un livello più vicino al 100% per un più efficace drenaggio delle acque



C1.b – Scala 1:10.000

COMPONENTI CARATTERIZZANTI, QUALIFICANTI E CRITICHE DEI PAESAGGI FLUVIALI

Territorio urbanizzato

- Insedimenti residenziali storici e consolidati
- Insedimenti residenziali ex abusivi (zone "O", "Toponimi")

Ambiti di criticità

- Campi abusivi, baraccamenti provvisori, discariche legali e abusive

Insedimenti industriali, artigianali e commerciali

- Grandi impianti di servizi pubblici e privati, ospedali, cimiteri
- Impianti tecnologici, reti distribuzione elettrica, idrica, reti stradali e ferroviarie
- Porti/Aeroporti, rimessaggi e cantieri navali

Ambiti di criticità

- Recinti impiantistici speciali (depuratori, diga di Castel Giubileo)
- Aree estrattive
- Edifici, infrastrutture e aree dismesse, abbandonate e in stato di forte degrado
- Autodemolitori e rottamatori

Verde urbano

- Parchi e ville storiche
- Attrezzature sportive e verde attrezzato
- Filari alberati dei Lungotevere

Ambiti di criticità

- Parchi e giardini in cattivo stato di manutenzione o abbandonati

Edifici e complessi di interesse storico, archeologico e monumentale

Capisaldi storico-architettonici

Aree archeologiche

Preesistenze archeologiche visibili (dimensioni superiori a 2 metri)

Preesistenze certe da perimetrare

Edifici e complessi di archeologia industriale

Ambiti di criticità

- Edifici, infrastrutture e aree dismesse, abbandonate e in stato di forte degrado

Territorio agricolo

Campi coltivati a seminativi, colture permanenti ed eterogenee

Prati stabili

Filari alberati

Territorio boscato

Aree boscate

Boschi ripariali

Radura arbustiva e/o erbacea

Cespuglieti e Arbusteti

Canneti

Territorio delle acque

Acque continentali

Confluenze fossi

ELEMENTI CARATTERIZZANTI E CRITICI DELLA LINEARITA' DEL FIUME

Ormeggi

Idonei

Interdetti

Sponde

Margini duri

Banchine con muraglione

Banchine con argini

Cantieristica, rimessaggio e stazionamento barche

Tessuti residenziali/produttivi da riqualificare

Margini malleabili

Fascia di naturalità

Verde di protezione depuratori

Arenile

Argini

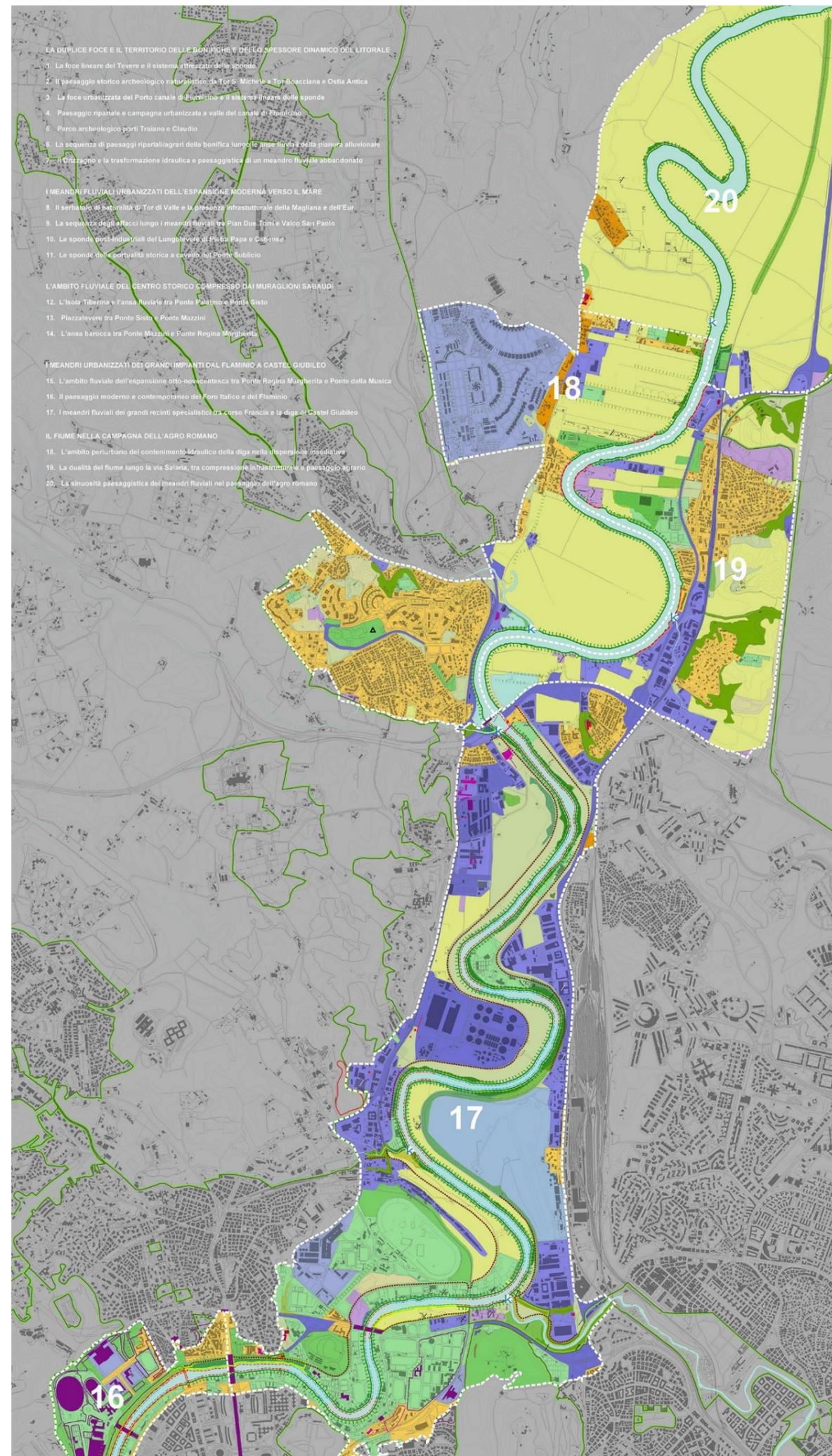
Argini percorribili

Scarpate

RELAZIONI VERSO LA CITTA'

Parchi di affaccio

Oasi naturalistiche





LA DUPLICE FOCE E IL TERRITORIO DELLE BONIFICHE E DELLO SPESSORE DINAMICO DEL LITORALE

- 1. La foce lineare del Tevere e il sistema attrezzato delle sponde
- 2. Il paesaggio storico archeologico naturalistico da Tor S. Michele a Tor Boacciana e Ostia Antica
- 3. La foce urbanizzata del Porto canale di Fiumicino e il sistema lineare delle sponde
- 4. Paesaggio ripariale e campagna urbanizzata a valle del canale di Fiumicino
- 5. Parco archeologico porti Traiano e Claudio
- 6. La sequenza di paesaggi ripariali/agrari della bonifica lungo le anse fluviali della pianura alluvionale
- 7. Il Drizzagno e la trasformazione idraulica e paesaggistica di un meandro fluviale abbandonato

I MEANDRI FLUVIALI URBANIZZATI DELL'ESPANSIONE MODERNA VERSO IL MARE

- 8. Il serbatoio di naturalità di Tor di Valle e la presenza infrastrutturale della Magliana e dell'Eur
- 9. La sequenza degli affacci lungo i meandri fluviali tra Pian Due Torri e Valco San Paolo
- 10. Le sponde post-Industriali del Lungotevere di Pietra Papa e Ostiense
- 11. Le sponde della portualità storica a cavallo del Ponte Sublicio

L'AMBITO FLUVIALE DEL CENTRO STORICO COMPRESO DAI MURAGLIONI SABAUDI

- 12. L'Isola Tiberina e l'ansa fluviale tra Ponte Palatino e Ponte Sisto
- 13. Piazzatevere tra Ponte Sisto e Ponte Mazzini
- 14. L'ansa barocca tra Ponte Mazzini e Ponte Regina Margherita

I MEANDRI URBANIZZATI DEI GRANDI IMPIANTI DAL FLAMINIO A CASTEL GIUBILEO

- 15. L'ambito fluviale dell'espansione otto-novecentesca tra Ponte Regina Margherita e Ponte della Musica
- 16. Il paesaggio moderno e contemporaneo del Foro Italico e del Flaminio
- 17. I meandri fluviali dei grandi recinti specialistici tra corso Francia e la diga di Castel Giubileo

IL FIUME NELLA CAMPAGNA DELL'AGRO ROMANO

- 18. L'ambito periurbano del contenimento idraulico della diga nella dispersione insediativa
- 19. La dualità del fiume lungo la via Salaria, tra compressione infrastrutturale e paesaggio agrario
- 20. La sinuosità paesaggistica dei meandri fluviali nel paesaggio dell'agro romano

C1.f – Scala 1:10.000



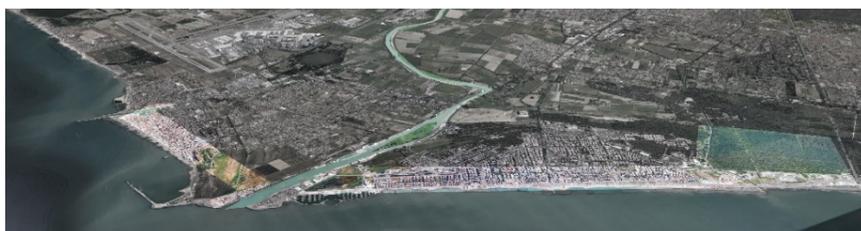
2.6 TRASVERSALITÀ urbane e territoriali delle relazioni fluviali (elaborato C2)

La mappa interpretativa riconosce il Tevere come struttura portante di valore strategico di una densa e qualificata sequenza di relazioni spaziali, ecologiche, funzionali e di senso, a profondità variabile, tra il fiume e i territori contigui dell'urbano, del periurbano, dell'archeologia, dell'agricoltura e della naturalità. Questo telaio implicito o esplicito, latente o già consolidato, costituisce una potenzialità indiscutibile di rigenerazione urbana. Non solo per rappresentare l'articolazione complessa dei luoghi con cui i diversi paesaggi fluviali possono relazionarsi, configurando un 'racconto' ancor più ricco. Ma anche per i tanti luoghi dell'abitare che faticano a scoprire e valorizzare il Tevere come grande infrastruttura verde e blu, capace di fertilizzare la moltitudine di frammenti del territorio storico e della città moderna e contemporanea. Le 26 trasversali individuate nella mappa costituiscono un'occasione di grande importanza per riappropriarsi delle opportunità relazionali tra fiume e città che si offrono lungo i 75 chilometri sinuosi del Tevere, alimentando un repertorio di possibili progetti piccoli e grandi di valore strategico, in una prospettiva di integrazione e complementarità.

L'obiettivo è quello di evidenziare le potenzialità fertili di una struttura urbana policentrica (consolidata progettualmente nell'elaborato D1 relativo alla Visione strategica d'assieme), aggrappata al fiume e ai suoi paesaggi (rappresentati nell'elaborato C1), da riconoscere come infrastruttura ambientale di riferimento. La mappa individua sia le trasversali latenti e potenziali da sviluppare, sia le trasversali consolidate da rafforzare, indicate con toponimi o indicazioni topologiche prevalenti. Le relazioni trasversali sono relative a diverse situazioni: insediative con quartieri/microcittà, centralità urbane/locali, ambientali, tracciati *green & blue* esistenti o potenziali di connessione con il fiume.

1 Dalla 'foce urbanizzata' di Ostia alle grandi riserve di naturalità lungo il litorale ostiense

La trasversale mette in relazione la 'foce urbanizzata' della sponda sinistra e l'adiacente fascia alberata in cui ricadono Tor San Michele e l'Oasi della LIPU, con il tessuto urbano costiero di Ostia e i prospicienti arenili, innervati dalla pista ciclabile del lungomare, intercettando la stazione Cristoforo Colombo della Linea ferroviaria Metromare e le Tenute di Castel Fusano e Castel Porziano.



2 Dai Parchi archeologici dei porti di Claudio e Traiano e di Ostia Antica alla tenuta di Castel Porziano

La trasversale mette in relazione i Parchi Archeologici dei Porti di Claudio e Traiano e di Ostia Antica – con l'adiacente attracco fluviale in corrispondenza di Tor Boacciana lungo il sistema storico-naturalistico che si protende fino alla Tor San Michele – intercettando la stazione Ostia Antica della Linea ferroviaria Metromare e lambendo la Tenuta di Castel Fusano fino alla Tenuta di Castel Porziano.



3 Dalle 'foci urbanizzate' di Fiumicino e Ostia all'arenile di Isola Sacra

È una trasversale complessa che mette in relazione la sponda destra della foce tiberina di Ostia e quella sinistra di Fiumicino con la campagna urbanizzata ricompresa tra i due corsi d'acqua e l'arenile tra il Porticciolo dei Bilancioni da pesca e il Molo di Levante del Porto-Canale di Fiumicino. Questa trasversalità è condizionata dalla programmata realizzazione di due porti – quello per grandi navi da crociera, yacht e imbarcazioni da diporto in corrispondenza del Porto dei bilancioni a sud, e il porto commerciale in corrispondenza del Molo di Levante a nord – che rende di fatto incerto il futuro ecologico-ambientale, paesaggistico e socio-economico dell'arenile di Isola Sacra e, più complessivamente, di tutta la fascia costiera.



4 Dal 'Sentiero Pasolini' lungo il Tevere a Ostia Antica e al Castello di Giulio II

La trasversale valorizza le relazioni potenziali tra la sponda fluviale sinistra in corrispondenza del 'Sentiero Pasolini' e il borgo storico di Ostia Antica con il Castello di Giulio II, rafforzando il ruolo della pista ciclabile esistente che attraversa l'omonimo quartiere realizzato a partire dagli anni '70 e l'accessibilità

all'ambito programmato della 'Città dei 15 minuti' nel Municipio X con il nuovo Parco Evans.



5 Dalle grandi centralità lungo l'Autostrada A91 a Dragona e Dragoncello fino alla Tenuta di Castel Porziano

Questa lunga trasversale interpreta una relazione spaziale e funzionale potenziale tra le due sponde oggi non connesse, tra la sequenza dei grandi insediamenti commerciali, dell'intrattenimento, fieristici e abitativi sulla riva destra - posti lungo le direttrici dell'autostrada Roma-Fiumicino e la via Portuense - e i due quartieri di Dragona e Dragoncello sulla riva sinistra, accomunati dal valore identitario e comunitario del Parco del Drago. Proiettandosi verso la Tenuta di Castel Porziano, attraversa il denso sistema di infrastrutture parallele della mobilità (via del Mare, via Ostiense, Linea ferroviaria Metromare e via Cristoforo Colombo) e intercetta Acilia e Madonnetta con il parco omonimo. La prospettiva del nuovo ponte sul Tevere all'altezza di Parco Leonardo e di un tracciato ciclopedonale lungo l'intera tra direttrice, garantisce un'accessibilità *no carbon* al fiume e alle centralità adiacenti per gli abitanti de quartieri interessati.



6 Dal Tevere a Vitinia e alla Tenuta di Castel Porziano

La trasversale suggerisce l'opportunità di rafforzamento delle relazioni latenti con il Tevere lungo il Fosso di Decima e la proiezione verso le Riserve naturali di Decima e Castel Porziano, facendo leva sui tracciati ciclabili già esistenti e finanziati. Può inoltre raccordarsi con la connessione prevista dalla trasversale di Mezzocammino e l'ambito di interesse naturalistico del paleo-meandro di Spinaceto sulla sponda opposta del Tevere.



7 Tra il meandro-relitto di Spinaceto e il Parco di Decima Malafede

La trasversale interpreta una domanda latente del quartiere di Mezzocammino e degli insediamenti abitativi adiacenti, di un'adeguata relazione con le sponde fluviali, il tracciato ciclopedonale della Dorsale Tevere e l'area protetta del meandro-relitto attraverso lo storico ponte 'moderno' di Mezzocammino parallelo al GRA. Sulla sponda sinistra, la trasversale attraversa la sequenza di infrastrutture parallele della mobilità fino alla via Pontina, servendo anche Spinaceto (con l'ambito programmato della 'Città dei 15 minuti' nel Municipio IX), Casal Brunori e alcuni paesaggi agrari interclusi approdando al Parco di Decima Malafede.





8 Tra la Magliana e la Tenuta dei Massimi attraverso l'ansa di Tor di Valle

La trasversale definisce un attraversamento est-ovest dell'ansa verde di Tor di Valle destinata ad attrezzature e servizi, lungo la direttrice di un'invasiva infrastruttura lineare di smaltimento delle acque con recapito nel depuratore di Roma sud, in un ambito periurbano compresso e sovrastato anche dalla stratificazione di interventi infrastrutturali non coordinati, con esiti paesaggistici discutibili se si esclude la qualità architettonica e ingegneristica del Ponte Morandi.



9 Dalla confluenza del fosso di Vallerano nel Tevere alla Riserva Naturale Laurentino Acqua Acetosa

La trasversale risale dal Tevere, lungo il fosso di Vallerano, ai quartieri di edilizia pubblica di Decima, Casale del Castellaccio e Poggio del Torrino, proiettandosi verso la Riserva Naturale Laurentino Acqua Acetosa in prossimità dell'insediamento pubblico Laurentino 38 – dove scorrono le acque del Fosso dell'Acqua Acetosa, provenienti dall'omonima sorgente, ed è localizzato il sito archeologico di un'importante città preromana e dell'adiacente necropoli – in un ambito urbano in cui sono previste alcune piste ciclabili di connessione col Tevere.



10 Tra la Valle dei Casali e l'EUR

La trasversale mette in relazione il Trullo, la Valle dei Casali sulla sponda destra del Tevere e il Parco di Monte Cucco che comprende la Torre Righetti, alla grande centralità multifunzionale dell'EUR, dei suoi parchi e capisaldi architettonici e urbani sulla sponda opposta, attraverso il sistema di due ponti (quello esistente della Magliana e quello programmato dei Congressi) intercettando la stazione Magliana della Linea FL1 e la stazione EUR-Magliana della Metropolitana Linea B. In questa proiezione verso l'EUR attraverso il Ponte dei Congressi, la trasversale si biforca in due direttrici distinte: quella a sud dell'insediamento

urbano che approda al sistema verde e blu del lago e delle aree a parco attrezzate adiacenti (avendo intercettato anche l'area dell'ex velodromo demolito), e quella a nord che approda sullo speculare sistema di parchi e giardini alberati e attrezzati. In corrispondenza della stazione EUR-Magliana della Metropolitana, la programmata funivia EUR-Magliana – Villa Bonelli (con fermata intermedia in piazza Certaldo) offre la possibilità di connettersi con il quartiere Magliana Nuova e con la Linea FL1 Roma-Civitavecchia, intercettando la trasversale 11.



11 Tra Garbatella e Pian due Torri attraverso Valco San Paolo

Questa densa trasversale mette in relazione il quartiere Garbatella (la stazione omonima della Metropolitana Linea B e il contiguo Parco Caduti del Mare) e il quartiere Magliana Nuova a Pian due Torri, intercettando il Parco Shuster, le sedi universitarie di Roma Tre e la Basilica di San Paolo e penetrando nell'ansa di Valco San Paolo fino ad attraversare il fiume con la passerella pedonale già programmata che si collega al tracciato ciclopedonale Dorsale Tevere lungo la sponda destra. Lungo questa direttrice vengono coinvolti anche l'ambito programmato della 'Città dei 15 minuti' nel Municipio XI e quello nel Municipio VIII che coincide con l'omonima centralità multifunzionale di livello urbano localizzata nella mappa C3.





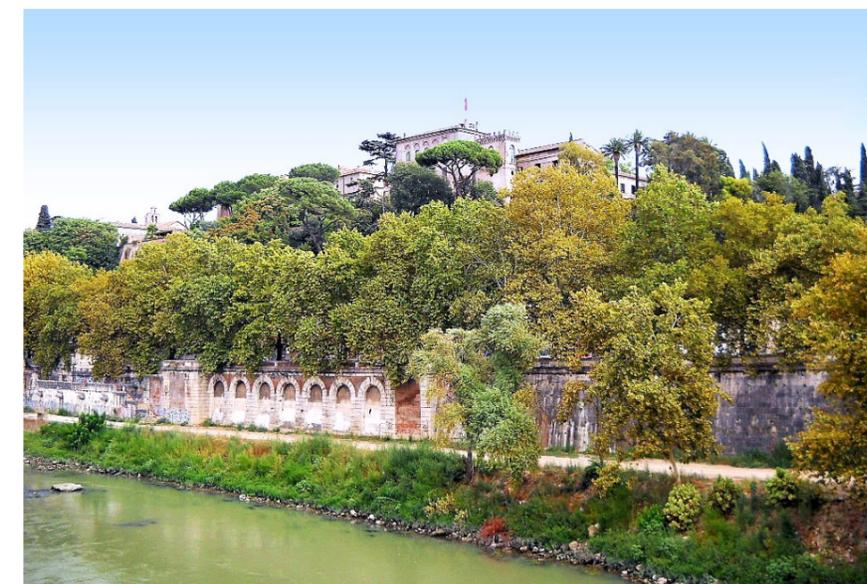
12 Tra le stazioni di Trastevere e Ostiense e l'ex quartiere industriale

La trasversale mette in relazione le due sponde urbanizzate per lo sviluppo industriale della città tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento, oggi corrispondenti alla Riva Ostiense e al Lungotevere Vittorio Gassman, rientranti nella centralità di livello urbano definita 'Distretto dell'Innovazione' nella mappa C3. La trasversale si articola in due direttrici convergenti: quella che collega le stazioni FS di Trastevere e Ostiense (con gli irrisolti ambiti urbani ad esse prospicienti) lungo il ponte dell'Industria e quella che attraversa il tessuto urbano ex industriale del quartiere Ostiense, dagli ex Mercati Generali al Ponte della Scienza e all'ex stabilimento Mira Lanza sulla sponda destra, che intercetta anche altri edifici dismessi di valore storico-architettonico (come i Gazometri, la Centrale Elettrica Montemartini, l'Arsenale del Porto Fluviale, la Reale Dogana e il Lavatoio Lanario Sonnino) ricongiungendosi poi alla prima direttrice.



13 Tra l'Aventino e Monteverde Vecchio

La trasversale mette in relazione i due colli, dalle pendici fluviali dell'Aventino (e dal progetto incompleto di accesso al Giardino degli Aranci dal lungotevere, attraverso il parco delle pendici dell'architetto De Vico recentemente recuperato) a Monteverde vecchio (lungo la direttrice critica di via Ugo Bassi e il versante franoso di Villa Sciarra fino all'ambito programmato della 'Città dei 15 minuti' nel Municipio XII). Intercetta il Ponte Sublicio (a valle del quale sono visibili i resti dell'antico porto fluviale Emporium sulla sponda sinistra), le Mura residue dall'altezza di Porta Portese fino a Villa Sciarra con le loro adiacenze (Caserme di via Anicia, Complesso del San Michele e Porto di Ripa Grande) e il Programma di rigenerazione "Porta Portese" individuato come Centralità urbana nella mappa C3 (con l'ex Arsenale Pontificio, l'ex GIL e il Deposito ATAC).



14 Dall'isola Tiberina al Parco dell'Appia Antica

Questa trasversale assume come riferimento primario l'isola Tiberina – l'unica del Tevere nel territorio comunale – e si proietta verso sud-est in direzione della via Appia Antica e del suo parco, in una sequenza che comprende il Circo Massimo (con il progetto della Nuova Passeggiata Archeologica ai piedi del Palatino), Porta Capena (con la Casina Vignola Boccapaduli da rifunzionalizzare e le connessioni all'intero Centro Archeologico Monumentale, dal Campidoglio al Palatino, dall'Esquilino al Colle Oppio, al Celio e all'Aventino), viale delle Terme di Caracalla (con la prospettiva di un ridisegno della sezione stradale capace di potenziare i sistemi vegetali lineari lungo i controviali), via di Porta San Sebastiano e l'omonima porta lungo le mura Aureliane, la via Appia Antica con il suo parco.



15 Tra il Gianicolo e l'ansa barocca' fino a Castel S. Angelo e al Palazzaccio

La trasversale incrocia il Tevere in due diversi tratti. Da un lato, il grande vaso fluviale di Piazza Tevere, perfettamente rettangolare, delimitato dai Ponti Sisto e Mazzini e dai Lungotevere degli Ubaldi e della Farnesina all'interno dello storico parallelismo tra via Giulia e via della Lungara. Dall'altro, l'invaseo ricompreso tra i Ponti di Castel S. Angelo e Umberto I, tra i Lungotevere Marzio e Castello. Dal primo invaseo la trasversale risale la pendice est del Gianicolo e si connette al crinale del colle, al circuito murario storico e alla 'Passeggiata del Gianicolo' tardo-ottocentesca, con recapito finale a Villa Pamphili. In direzione opposta, la trasversale penetra nell'ansa barocca' lungo due direttrici che si connettono al secondo invaseo: la direttrice di Palazzo Farnese-via dei Baullari che conduce a Piazza Navona e al Lungotevere Marzio fino al Palazzaccio lungo il ponte Umberto I; la direttrice Moretta-via Banchi Vecchi che si dirige verso Castel S. Angelo lungo l'omonimo ponte.

16 Tra i Musei Vaticani e il parco del Pincio

La trasversale mette in relazione il nodo urbano e monumentale dei Musei Vaticani (rientrante nella centralità urbana 'San Pietro-Castel Sant'Angelo localizzata nella mappa C3) con Villa Borghese, lungo la sequenza costituita da Piazza Risorgimento, via Cola di Rienzo, il Tevere all'altezza di Ponte Regina Margherita – tra i Lungotevere Michelangelo e Arnaldo da Brescia e l'adiacente Piazza della Libertà – per poi proiettarsi verso il Giardino del Pincio attraverso Piazza del Popolo e la sistemazione del versante progettato da Valadier.



17 Da Villa Borghese ai parchi del Pineto e di Monte Ciocchi

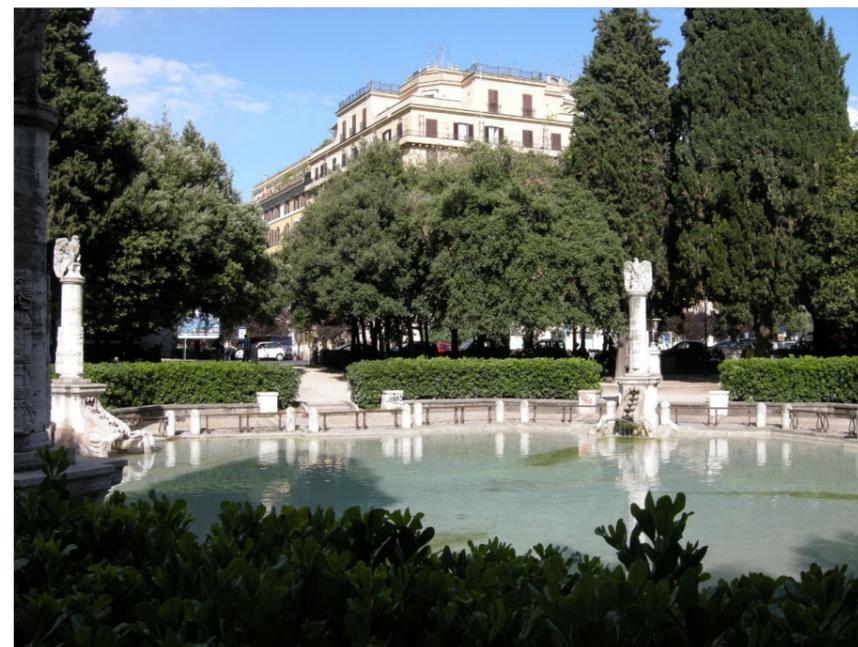
La trasversale mette in relazione i due parchi ad ovest del Tevere, localizzati nel "PRU Valle Aurelia", a Villa Borghese ad est. Lungo questa direttrice, dalla Valle Aurelia e dall'omonimo nodo intermodale, intercetta in Prati i viali paralleli Giulio Cesare (con il nodo intermodale in cui confluirà anche la Linea Metro C) e delle Milizie, con le Caserme intercluse (inserite in un Ambito di Valorizzazione del PRG per la realizzazione di una centralità urbana multifunzionale) fino al Tevere. Attraverso il Ponte Pietro Nenni, sulla sponda sinistra intercetta la centralità urbana "Via Flaminia-Borghetto Flaminio" individuata nella mappa C3, il nodo intermodale delle stazioni 'Flaminio' della Metropolitana Linea A e 'Piazzale Flaminio' della Linea FS/Astral FC3 Roma-Viterbo, fino al versante meridionale di Villa Borghese lungo il Muro Torto.





18 Tra le pendici meridionali di Monte Mario e Villa Borghese attraverso il quartiere Mazzini e Valle Giulia

La trasversale mette in relazione le propaggini meridionali della Riserva naturale di Monte Mario, connotate da condizioni di fragilità ambientale (incendi e versanti franosi), con il margine settentrionale del Parco di Villa Borghese lungo la direttrice Viale Mazzini-Ponte Risorgimento-Viale delle Belle Arti. Quest'ultimo rappresenta un attrattore lineare di centralità della cultura e della natura (Museo Nazionale Etrusco, Università, Galleria Nazionale d'Arte Moderna e Contemporanea, Accademie, Bioparco, lo stesso Parco di Villa Borghese) oltre a numerose Ambasciate.



19 Tra le pendici orientali di Monte Mario e Villa Ada attraverso il quartiere Flaminio

La trasversale riprende quella est-ovest già prevista e parzialmente realizzata con il "Progetto Urbano Flaminio" e costituisce una componente fondamentale del 'Distretto del Contemporaneo' individuato nella mappa C3. Grazie anche alla recente costruzione del Ponte della Musica, mette in relazione le grandi risorse ambientali della Riserva Naturale di Monte Mario e i parchi Villa Glori e Villa Ada intercettando, lungo la direttrice Via Guido Reni-Viale Maresciallo Pilsudski-Viale Parioli, una sequenza rilevante di centralità esistenti e potenziali: sulla sponda destra, l'ambito programmato della 'Città dei 15 minuti' 'Prato Falcone' nel Municipio I con una nuova piazza e l'ex Accademia della Scherma (in corso di recupero come centro eventi); sulla sponda sinistra, il 'Grande MAXXI' (come ampliamento di quello esistente per nuove destinazioni multifunzionali) e le Caserme di via Guido Reni (da recuperare e rifunzionalizzare come Città della Scienza), lo Stadio Flaminio da rigenerare e il Palazzetto dello sport (con la nuova piazza dell'ambito programmato della 'Città dei 15 minuti' 'Villaggio Olimpico' nel Municipio II), l'Auditorium con la piazza pubblica antistante in corso di realizzazione.



20 Tra la centralità Foro Italico-Farnesina e il quartiere Flaminio

La trasversale definisce una doppia direttrice di connessione tra i grandi impianti pubblici del Foro Italico e dell'adiacente Farnesina – centralità urbana con una spiccata e consolidata connotazione funzionale di tipo sportivo, terziario e culturale individuata nella mappa C3 – lungo i ponti Duca D'Aosta e Milvio verso il quartiere Flaminio che converge nella direttrice nord-sud delle strade parallele Via Flaminia-Viale Tiziano fino a piazzale delle Belle Arti. In questo senso la trasversale disegna, assieme a quella est-ovest già descritta nella precedente trasversale 19, la croce di tracciati strutturanti di valore strategico del "Progetto Urbano Flaminio". Lungo questa doppia direttrice di relazioni tra le due sponde vengono intercettati: il Parco fluviale del Foro Italico in corso di realizzazione, la Torre di Ponte Milvio da rifunzionalizzare, Piazza Antonio Mancini da rigenerare (Ambito di Valorizzazione del PRG), una serie di ampie aree a parcheggio impermeabilizzate che costituiscono 'isole di calore' (tra cui quelle del Ministero degli Esteri e di viale della XVII Olimpiade), la piazza di progetto adiacente al Palazzetto dello sport oltre allo Stadio Flaminio da rigenerare già citati nella precedente trasversale 19.

A questi si aggiunge la previsione del tracciato della Linea C della Metropolitana con le fermate Farnesina e Auditorium che miglioreranno radicalmente l'accessibilità di questo settore urbano.



21 Tra il Villaggio Olimpico e Tor di Quinto

La trasversale mette in relazione l'insediamento 'moderno' del Villaggio Olimpico (strutturato attorno al Viadotto di Corso Francia) con il quartiere di Tor di Quinto e l'Ippodromo sulla sponda destra del fiume. Intercetta il parco di Tor di Quinto che costituisce una zona umida di interesse vegetazionale e faunistico strettamente connessa al Tevere, l'Oasi naturalistica tra Ponte Milvio e Ponte Flaminio' in corso di riqualificazione e l'ambito programmato della 'Città dei 15 minuti' nel Municipio II che risponde alle necessità di qualità vegetazionale ed ecosistemica degli spazi aperti del Villaggio Olimpico.



22 Dall'Ippodromo di Tor di Quinto alla Valle dell'Aniene

La trasversale si colloca su un tratto del Tevere caratterizzato da rilevanti modificazioni infrastrutturali in un luogo connotato dalla confluenza del fiume Aniene e dal suo parco lineare che attraversa il quadrante nord-orientale della città. Sulla sponda destra è fortemente segnata dalla chiusura dell'anello ferroviario FS – un progetto interrotto negli anni Trenta – e dal nuovo ponte sul Tevere che modifica l'assetto urbano interessato dal rilevato ferroviario mai completato e ingombrato nel tempo da un sistema lineare di piccole aziende (incluso nel Progetto integrato "Grottarossa-Tor di Quinto"). Questa direttrice si proietta poi fino all'Ippodromo di Tor di Quinto e all'omonima stazione ferroviaria intermodale di progetto della Linea FS/Astral FC3 Roma-Viterbo. Sulla sponda sinistra la trasversale è rafforzata dalla presenza della Riserva Naturale della Valle dell'Aniene, connotata da un paesaggio diversificato lungo il suo tracciato sinuoso, da un territorio ricco di testimonianze storico-archeologiche e dalle notevoli potenzialità di valorizzazione ambientale; ma anche da una precaria condizione ecologica delle acque e delle sponde e da una sequenza di edifici dismessi e tessuti edilizi da rigenerare. All'altezza della confluenza con il Tevere, la trasversale intercetta la Stazione FS Val D'Ala – posta lungo il tracciato dell'anello ferroviario e a servizio della Linea FL1 Fiumicino-Fara Sabina – e i tessuti terziari e commerciali da rigenerare tra la via Salaria, il Tevere e l'anello ferroviario, corrispondenti al Programma integrato "Villa Ada".



23 Dalle tombe rupestri lungo la via Flaminia ai quartieri del Nuovo Salaria

La trasversale mette in relazione i rilievi tufacei sulla sponda destra, al cui interno sono state scavate tombe rupestri tra cui i cosiddetti 'Mausolei di Saxa Rubra', e l'arcipelago di 'microcittà' sul pianoro del Nuovo Salaria connotato dalla presenza di numerosi e importanti insediamenti di edilizia pubblica (Serpentara, Vigne Nuove, Val Melaina, ecc.) separati dal Tevere dal salto di quota rispetto alla valle fluviale (con ampie aree verdi tra cui il Parco della Torricella) e dalla barriera del fascio dei binari in corrispondenza della stazione Nuovo Salaria, del Deposito Locomotive-Centro Smistamento e dell'adiacente tratto di via Salaria tra via dei Prati Fiscali e Fidene. La trasversale intercetta le stazioni Grottarossa della Linea FS/Astral FC3 Roma-Viterbo sulla sponda destra e FS Nuovo Salaria della Linea FL1 Fiumicino-Fara Sabina sulla sponda sinistra nonché il tracciato ciclabile della Dorsale Tevere destra nel tratto intorno al Depuratore Roma Nord. Attraversa il fiume lungo un ponte ciclopedonale adeguando il ponte in acciaio esistente di supporto impiantistico al Depuratore Roma Nord.



24 Tra il Parco di Veio e Fidene

La trasversale mette in relazione il Parco Regionale di Veio lungo le sue propaggini orientali con il tratto di corridoio fluviale su cui gravitano i nuclei urbani di Fidene (in corrispondenza del sito storico dell'antica città preromana) e Villa Spada, sulla sponda sinistra. Sulla sponda destra intercetta il tracciato della ciclabile Dorsale Tevere destra, il Centro RAI di Saxa Rubra e le aree agricole intercluse, l'omonima Centralità urbana adiacente prevista dal PRG, la stazione FS/Astral Centro RAI della Linea FC3 Roma-Viterbo e la risalita carrabile al pianoro del vasto Parco di Veio con le sue risorse storico-archeologiche e paesaggistico-ambientali di elevata qualità ecosistemica e biodiversità. Sulla sponda sinistra intercetta la via Salaria, il fascio dei binari con la stazione ferroviaria Fidene della Linea FL1 Fiumicino-Fara Sabina. In tal senso rafforza la previsione del PUMS di un nuovo ponte per la mobilità ciclopedonale e del TPL. Gli insediamenti residenziali di Villa Spada e Fidene, sulla sponda sinistra, costituiscono ambiti di rigenerazione urbana previsti dal PRG attraverso piani attuativi delle Zone 'O' e Programmi integrati.



25 Tra Labaro e Castel Giubileo

Definisce una trasversalità circolare a cavallo di due grandi infrastrutture, il GRA e la diga/Centrale idroelettrica di Castel Giubileo. Nella sua circolarità mette in relazione: a monte della diga e del GRA, Labaro (ambito di rigenerazione urbana previsto attraverso Print dal PRG), il fosso Cremera e la zona umida di raccolta delle acque fluviali, caratterizzata dalla presenza di laghetti dedicati alla pesca e ad attività sportive e del tempo libero; a valle, Castel Giubileo (ambito di rigenerazione urbana previsto attraverso Print dal PRG), il Ponte di ferro ottocentesco parzialmente crollato (unico attraversamento del fiume nel tratto a nord di Ponte Milvio dalla fine dell'Ottocento sino agli anni '50) di cui valutare la riattivazione come passerella ciclopedonale, il complesso di archeologia industriale della Fornace Mariani e le relative aree di pertinenza. Questa trasversale si configura quindi come un 'anello' che attraversa la barriera infrastrutturale del GRA in due punti sulle opposte le sponde del Tevere.



Ph. @ Lorenzo Grassi



26 Dall'ansa di Settebagni alla Riserva Naturale della Marcigliana

Nel territorio dell'Agro romano caratterizzato da un ridotto consumo di suolo, la trasversale mette in relazione due grandi episodi dell'urbanizzazione e della naturalità: l'ansa fluviale di

Settebagni e il quartiere omonimo – interessato dal Programma integrato "Settebagni") – con la Riserva Naturale della Marcigliana a vocazione prevalentemente agricola, con una orografia articolata di colline e vallate degradanti verso la pianura alluvionale del Tevere e segnata dalla presenza di siti archeologici importanti come la città latina di Crustumerium. La direttrice intercetta: l'ambito periurbano ricompreso tra la via Salaria e l'ansa fluviale caratterizzato da consumo di suolo a ridosso delle sponde fluviali (cava, edifici terziari e commerciali, circoli sportivi) da rigenerare, la sequenza delle infrastrutture della mobilità nord-sud (via Salaria, ferrovia FS Linea FL1 Fiumicino-Fara Sabina con stazione Settebagni, Autostrada E35) e la via dell'Inviolatella Salaria di connessione con la Riserva Naturale della Marcigliana da qualificare come porta di accesso al parco per la mobilità sostenibile.



Selezione delle principali fonti istituzionali, bibliografiche e sitografiche di riferimento per le elaborazioni interpretative e cartografiche

1 – Fonti dirette (piani sovraordinati, PRG, piani settoriali, piani attuativi, piani strategici e ulteriori strumenti) utilizzate nelle voci di legenda delle planimetrie d'assieme in scala 1:10.000 e 1:50.000

Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale (AUBAC)

- Piano stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI)
- Piano Stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce (PS5), elaborato P1bi

Città Metropolitana di Roma Capitale

- PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) della Città Metropolitana di Roma Capitale, 2022

Roma Capitale

- PRG, Carta per la Qualità (G1)
- PRG, Sistemi e Regole (SR)
- PRG, Rete Ecologica (RE)
- PRG, Carta geomorfologica (G9.2)
- PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) di Roma Capitale, 2022
- Masterplan relativo all'ambito urbano del Tevere da Ponte Tor di Quinto a Ponte della Magliana, riconosciuto come Progetto Pubblico Unitario ai sensi dell'art. 83, comma 9 delle NTA del PRG afferente alle aree con destinazione a verde pubblico e servizi pubblici di livello locale, approvato con DGC n. 275 del 27/07/2023
- Progetto preliminare Trasversale Gianicolo-Moretta, Carta delle trasversalità, Ufficio Città Storica, 2003-2006
- Progetto preliminare Trasversale Aventino-Porta Portese, Carta delle trasversalità, Ufficio Città Storica, 2003-2006
- Programma "15 Municipi 15 progetti per la città dei 15 minuti" e relativi Masterplan e PFTE

2 – Ulteriori fonti di riferimento del tipo 1 e software geografico-informativi utilizzati per l'elaborazione degli schemi interpretativi di corredo

Unione Europea

- Copernicus Corine Land Cover (CLC 2018 liv. 2)
<https://land.copernicus.eu/en/products/corine-land-cover/clc2018>
- Rete natura 2000

Regione Lazio

- Carta Uso del Suolo, agg. 2016
- Carta Tecnica Regionale (CTR)

Città metropolitana di Roma Capitale

- Carta Uso del suolo, aggiornamento 2018 (studio ISPRA)
- [https://geoportale.cittametropolitanaroma.it/approfondimenti/c](https://geoportale.cittametropolitanaroma.it/approfondimenti/cartografia/uso-e-copertura-del-suolo)
artografia/uso-e-copertura-del-suolo,

- <https://g3w-suite.cittametropolitanaroma.it/it/map/uso-del-suolo/>

3 – Altre fonti (piani, programmi, documenti, pubblicazioni, studi, rapporti, ecc.) utilizzate esclusivamente per la comprensione del territorio e dei suoi fenomeni

Centro Ricerche di Mercato (CRESME)

- Ricerca sulle Microcittà per il PRG di Roma Capitale

Immagini elaborato C2

TRASVERSALITÀ urbane e territoriali delle relazioni fluviali

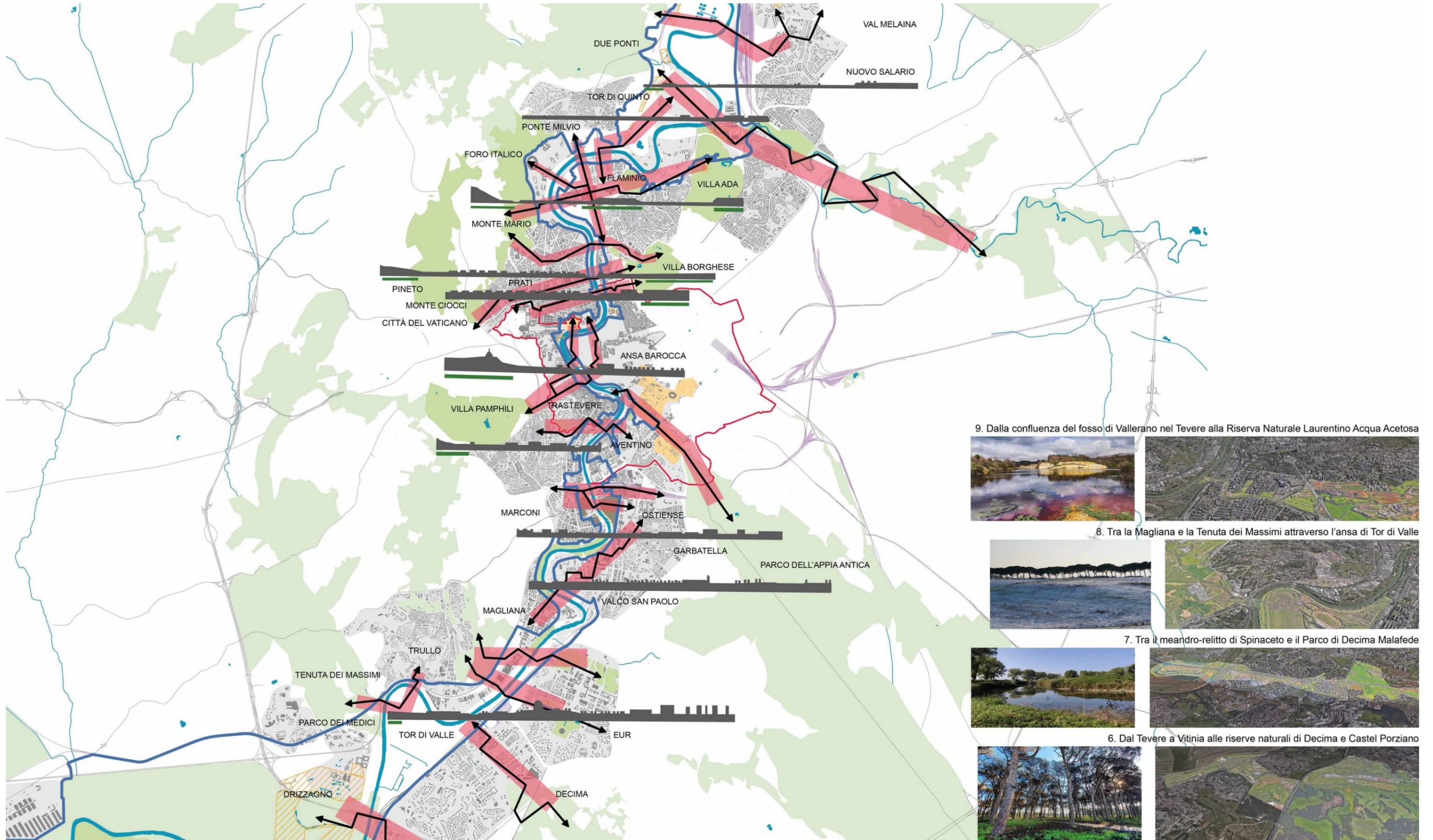
Mappe in scala 1:50.000 e altre scale

- C2 Quadro complessivo e schemi descrittivi/ interpretativi
- C2 Dettaglio
- C2 Schema 1 – Le trasversali

Mappe in scala 1:10.000

- C2.a
- C2.b

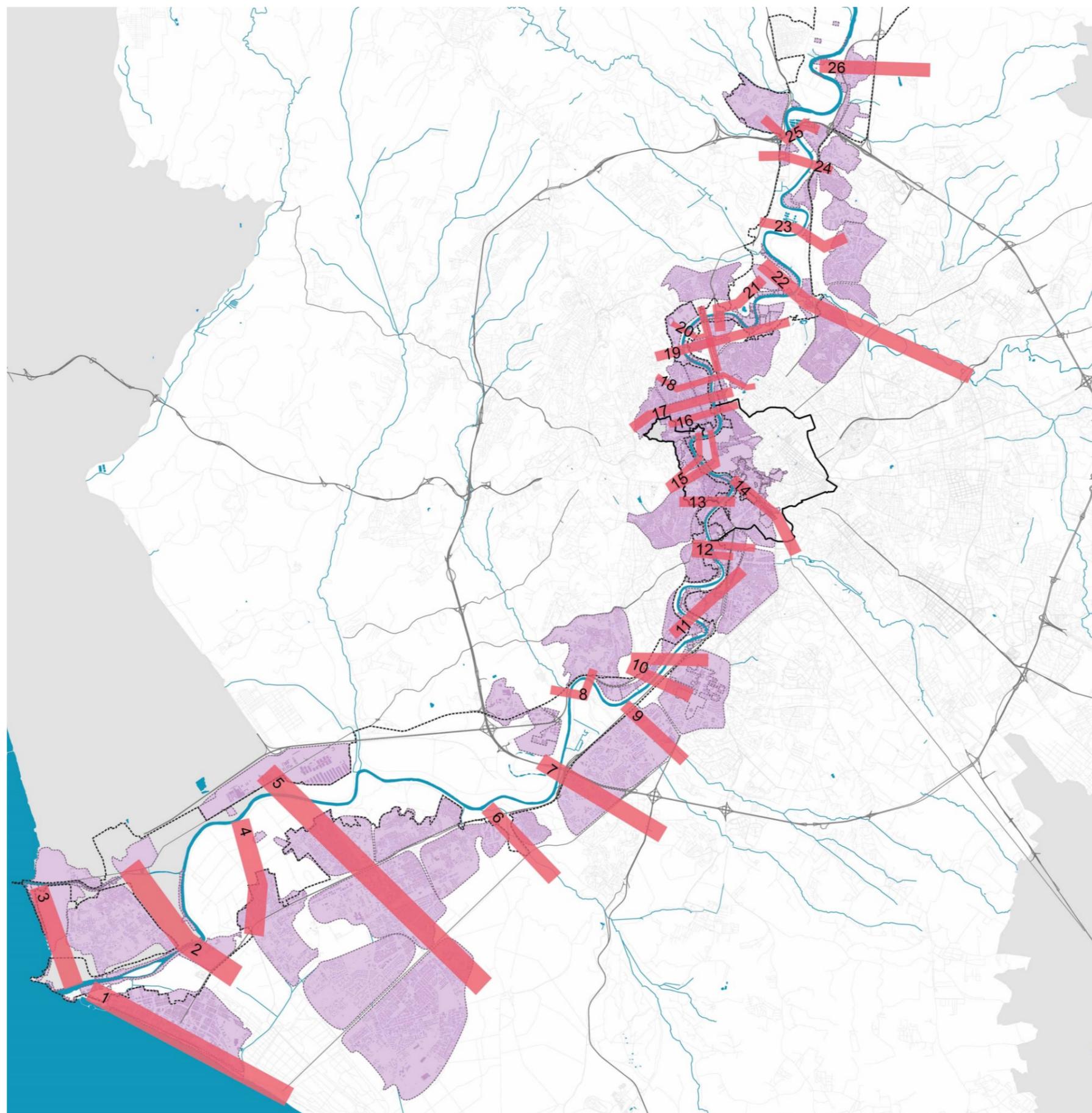
C2 – Scala 1:50.000 e altre
Dettaglio



C2 – Scala 1:50.000 e altre
Schema 1 Le Trasversali

Le Trasversali

26. Dall'ansa di Settebagni alla Riserva Naturale della Marcigliana
25. Tra Labaro e Castel Giubileo
24. Tra il Parco di Veio e Fidene
23. Dalle tombe rupestri lungo la via Flaminia ai quartieri del Nuovo Salario
22. Dall'Ippodromo di Tor di Quinto alla Valle dell'Aniene
21. Tra il Villaggio Olimpico e Tor di Quinto
20. Tra la centralità del Foro Italico-Farnesina e il quartiere Flaminio
19. Tra le pendici orientali di Monte Mario e Villa Ada attraverso il quartiere Flaminio
18. Tra le pendici meridionali di Monte Mario e Villa Borghese attraverso il quartiere Mazzini e Valle Giulia
17. Da Villa Borghese ai parchi del Pineto e di Monte Ciocchi
16. Tra i Musei Vaticani e il parco del Pincio
15. Tra il Gianicolo e l'ansa barocca' fino a Castel S. Angelo e al Palazzaccio
14. Dall'isola Tiberina al parco dell'Appia Antica
13. Tra l'Aventino e Monteverde Vecchio
12. Tra le stazioni di Trastevere e Ostiense e l'ex quartiere industriale
11. Tra Garbatella e Pian due Torri attraverso Valco San Paolo
10. Tra la Valle dei Casali e l'EUR
9. Dalla confluenza del fosso di Vallerano nel Tevere alla Riserva Naturale Laurentino Acqua Acetosa
8. Tra la Magliana e la Tenuta dei Massimi attraverso l'ansa di Tor di Valle
7. Tra il meandro-relitto di Spinaceto e il Parco di Decima Malafede
6. Dal Tevere a Vitinia e alla Tenuta di Castel Porziano
5. Dalle grandi centralità lungo l'Autostrada A91 a Dragona e Dragoncello fino alla Tenuta di Castel Porziano
4. Dal 'Sentiero Pasolini' lungo il Tevere a Ostia Antica e al Castello di Giulio II
3. Dalle 'foci urbanizzate' di Fiumicino e Ostia all'arenile di Isola Sacra
2. Dai Parchi archeologici dei porti di Claudio e Traiano e di Ostia Antica alla tenuta di Castel Porziano
1. Dalla 'foce urbanizzata' di Ostia alle grandi riserve di naturalità lungo il litorale ostiense



C2.a – Scala 1:10.000

COMPONENTI DELLA STRUTTURA TERRITORIALE

Sistema insediativo

-  Tessuti, edifici e complessi di rilevante interesse storico, architettonico e identitario
-  Luoghi della riorganizzazione policentrica del sistema insediativo metropolitano
-  Luoghi della rigenerazione dei contesti locali
-  Luoghi della cultura esistenti e/o di previsione
-  Luoghi della produzione e dei servizi metropolitani
-  Luoghi dello sport e del tempo libero
-  Luoghi della città incompleta e della fragilità insediativa

Sistema ambientale

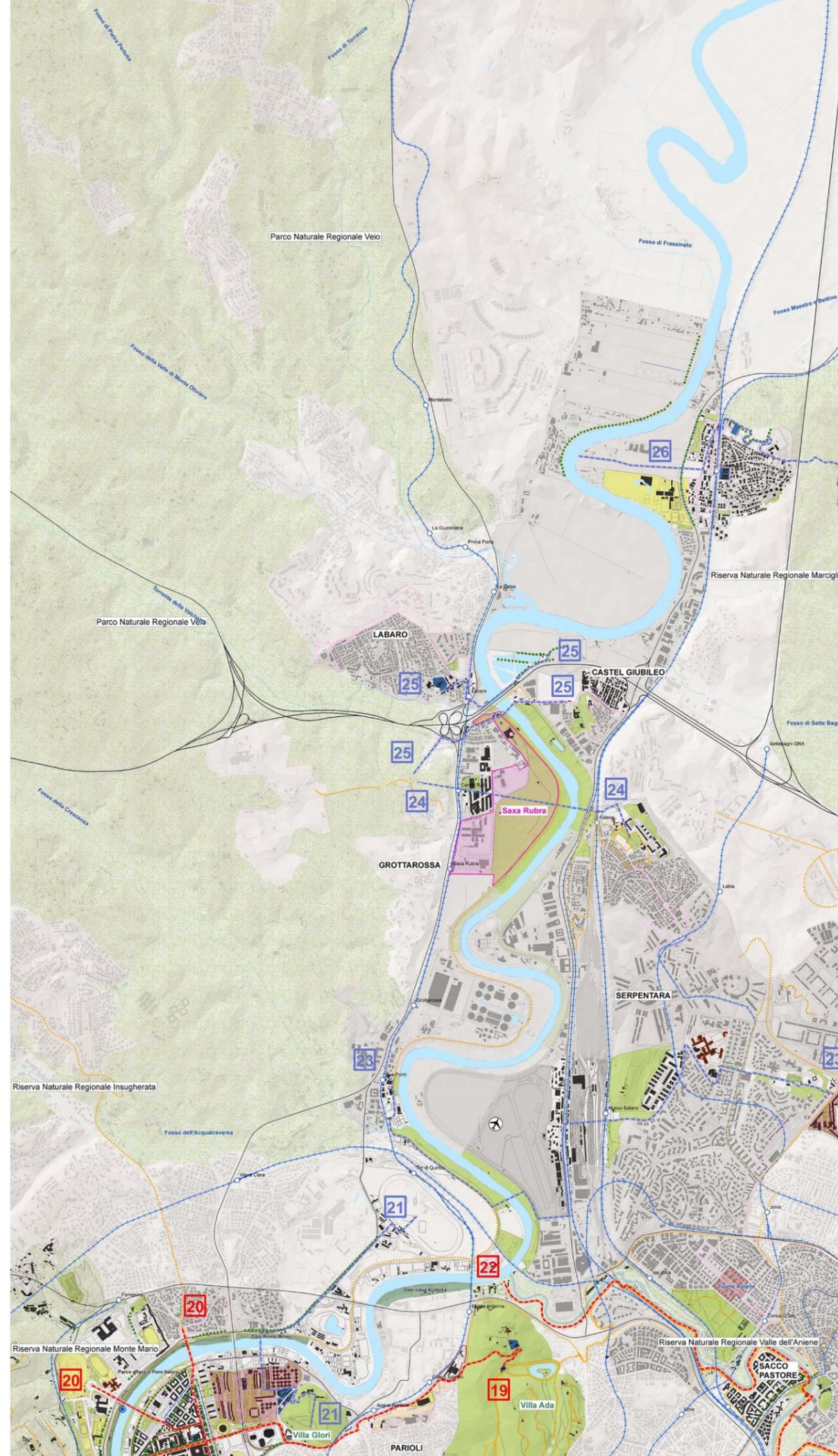
-  Sic, Riserve Naturali Statali e Regionali e Parchi pubblici
-  Reticolo Idrografico
-  Componenti della Rete ecologica
-  Parchi di affaccio esistenti e di previsione
-  Emergenze orografiche e geolitologiche
-  Viali alberati

Sistema della mobilità

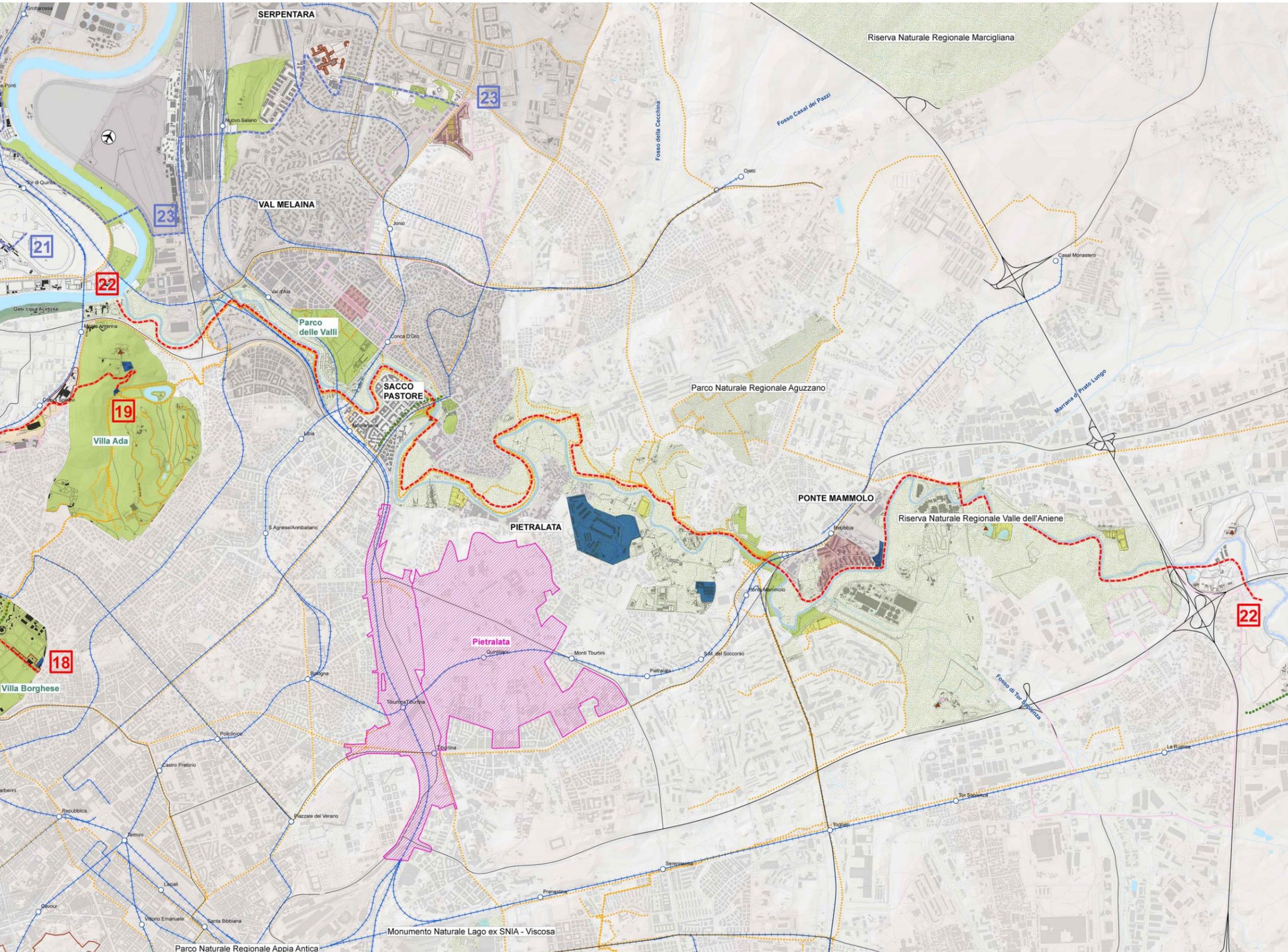
-  Ferro Metro e sistema a fune esistente e di previsione
-  Rete della mobilità dolce esistente e di previsione
-  Aeroporti e porti
-  Aeroporti
-  Porti esistenti
-  Porti di progetto
-  Approdi

Trasversalità e relazioni

-  Il sistema delle relazioni trasversali
-  Trasversali consolidate da rafforzare
-  Trasversali potenziali da sviluppare
-  **19** Dalle pendici orientali di Monte Mario a Villa Ada attraverso il quartiere Flaminio
-  **20** Dal quartiere Flaminio all'Ambito Urbano Foro Italico - Ponte Milvio - Farnesina
-  **21** Da Tor di Quinto al Villaggio Olimpico e a Villa Glori
-  **22** La grande Trasversale dell'Aniene
-  **23** Da Tor di Quinto all'Aeroporto dell'Urbe e ai quartieri di Nuovo Salario
-  **24** Dal Parco di Veio a Fidene Villa Spada
-  **25** Dal quartiere di Labaro a quello di Castel Giubileo lungo la diga e il GRA
-  **26** Dall'ansa di Settebagni alla Riserva naturale della Marcigliana



C2.b – Scala 1:10.000



Sistema insediativo

- Tessuti, edifici e complessi di rilevante interesse storico, architettonico e identitario
- Luoghi della riorganizzazione policentrica del sistema insediativo metropolitano
- Luoghi della rigenerazione dei contesti locali
- Luoghi della cultura esistenti e/o di previsione
- Luoghi della produzione e dei servizi metropolitani
- Luoghi dello sport e del tempo libero
- Luoghi della città incompleta e della fragilità insediativa

Sistema ambientale

- Sic, Riserve Naturali Statali e Regionali e Parchi pubblici
- Reticolo Idrografico
- Componenti della Rete ecologica
- Parchi di affaccio esistenti e di previsione
- Emergenze orografiche e geolitologiche
- Viali alberati

Sistema della mobilità

- Ferro Metro e sistema a fune esistente e di previsione
- Rete della mobilità dolce esistente e di previsione
- Aeroporti e porti
- Aeroporti
- Porti esistenti
- Porti di progetto
- Approdi

Trasversalità e relazioni

- Il sistema delle relazioni trasversali
- Trasversali consolidate da rafforzare
- Trasversali potenziali da sviluppare

18 Dalle pendici meridionali di Monte Mario a Villa Borghese attraverso il quartiere Mazzini e Valle Giulia

19 Dalle pendici orientali di Monte Mario a Villa Ada attraverso il quartiere Flaminio

21 Da Tor di Quinto al Villaggio Olimpico e a Villa Glori

22 La grande Trasversale dell'Aniene

23 Da Tor di Quinto all'Aeroporto dell'Urbe e ai quartieri di Nuovo Salario

24 Dal Parco di Veio a Fidene Villa Spada

25 Dal quartiere di Labaro a quello di Castel Giubileo lungo la diga e il GRA