



PIANO STRATEGICO E OPERATIVO DEL TEVERE

Risorse. Quadro descrittivo e interpretativo. Mappe interpretative (C)

ACCESSIBILITÀ estesa e di prossimità e CENTRALITÀ urbane e locali - Quadro complessivo



C3.a

Ambito di Programmazione Strategica TEVERE

CENTRALITÀ

Centralità urbane e territoriali

Esistenti
 Fonti: Comune di Roma, PRG 2008, ecc.

- Multifunzionali
- Monofunzionali

Paesaggistiche e ambientali

- Ville storiche e Parchi urbani territoriali
- Riserve Naturali
- Grandi distretti complessi della cultura, della formazione, della ricerca, dello sport e del tempo libero
 "Distretto del Contemporaneo" - Flaminio - Foro Italico
 "Distretto dell'innovazione" - Ostiense - Marconi

Pianificate/programmate

"Centralità metropolitane e urbane" previste dal PRG (Ex Art. 65 delle NTA)
 Fonti: Comune di Roma, PRG, Sistemi e Regole

Polarità urbane di specifici ambiti del PRG
 "Ambiti di valorizzazione" con luoghi/funzioni centrali (ex Art. 43 e Appendice 1 delle NTA)
 Aree a "Verde privato attrezzato" di rilievo urbano (ex Art. 67 delle NTA)

Eventi temporanei e mercati di rilevanza urbana e territoriale

Fonti: Comune di Roma, Dip. Cultura, Pubblico spettacolo, Ufficio commercio su aree pubbliche; ecc.

- Mercati, eventi, fiere all'aperto, sagre, ecc.

Centralità locali

- Esistenti
- Principali giardini/parchi di quartiere
 Fonti: Comune di Roma
- Mercati di quartiere

Pianificate/programmate

"Centralità locali" previste dal PRG e non ancora realizzate
 Ex Art. 66 delle NTA

Polarità locali di specifici ambiti del PRG
 "Ambiti di valorizzazione" con luoghi/funzioni locali (ex Art. 43 e Appendice 1 delle NTA)

Parchi di affaccio previsti dal Piano di bacino (PSS)
 Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, Piano di bacino del Fiume Tevere, Stralcio per il tratto metropolitano da Castel Giubileo alla foce (PSS)

Programmate e potenziali

- Ambiti e interventi per la "Città dei 15 minuti"
- Parchi di affaccio giubiliari

Eventi temporanei e mercati di rilevanza locale

Fonti: Comune di Roma, Dip. Cultura, Pubblico spettacolo, Ufficio commercio su aree pubbliche; ecc.

- Mercati, eventi, fiere all'aperto, sagre, ecc.

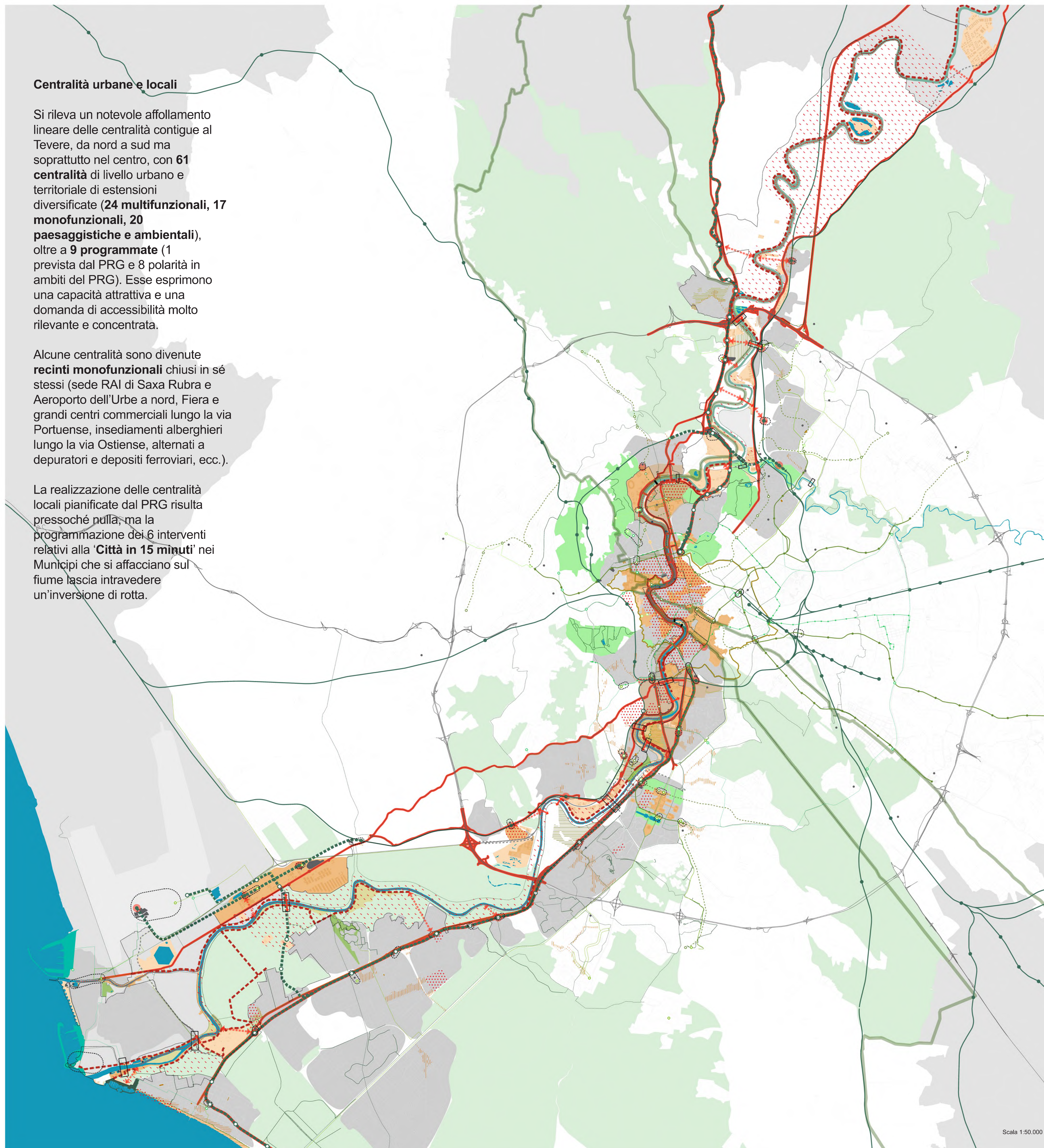
- Quartieri
- Circuito di massima estensione delle mura storiche della città
- Perimetro dei paesaggi fluviali del PSO

Centralità urbane e locali

Si rileva un notevole affollamento lineare delle centralità contigue al Tevere, da nord a sud ma soprattutto nel centro, con **61 centralità** di livello urbano e territoriale di estensioni diversificate (**24 multifunzionali, 17 monofunzionali, 20 paesaggistiche e ambientali**), oltre a **9 programmate** (1 prevista dal PRG e 8 polarità in ambiti del PRG). Esse esprimono una capacità attrattiva e una domanda di accessibilità molto rilevante e concentrata.

Alcune centralità sono divenute **recinti monofunzionali** chiusi in sé stessi (sede RAI di Saxa Rubra e Aeroporto dell'Urbe a nord, Fiera e grandi centri commerciali lungo la via Portuense, insediamenti alberghieri lungo la via Ostiense, alternati a depuratori e depositi ferroviari, ecc.).

La realizzazione delle centralità locali pianificate dal PRG risulta pressoché nulla, ma la programmazione dei 6 interventi relativi alla **'Città in 15 minuti'** nei Municipi che si affacciano sul fiume lascia intravedere un'inversione di rotta.



ACCESSIBILITÀ

Accessibilità estesa di livello urbano e territoriale

Fonti: Roma Capitale, Roma Mobilità, PUMS, ASTRAL S.p.A., ATAC, ecc.

- Mobilità su ferro e meccanizzata**
 - Rete ferroviaria
 - Esistente
 - Di progetto
 - Rete metropolitana
 - Esistente
 - Di progetto
 - Rete tram
 - Esistente
 - Di progetto
 - Funivia (di progetto)
 - TPL su gomma
 - Esistente
 - Di progetto
 - Mobilità su gomma
 - Esistente
 - Di progetto
- Tracciati ciclopedonali**
 - Esistenti
 - Di progetto
 - Eurovelo 5 e 7 (esistenti e di progetto)
- Ponti di progetto**
- Idrovie**
 - Tratti navigabili
 - Per turismo
 - Per sport
 - Interruzione della navigazione
 - Attracchi fluviali
- Porti**
 - Esistenti
 - Di progetto
- Aeroporti**

Nodi intermodali

- Esistenti
- Di progetto
- Parcheggi di interscambio**
 - Esistenti
 - Di Progetto

Criticità e potenzialità dell'accessibilità

- Livello urbano e territoriale**
 - Discontinuità della rete ciclabile di struttura
 - Assenza di connessioni trasversali tra le sponde del Tevere (ponti, passerelle ciclopedonali, ecc.)
 - Insufficienza di corse del servizio ferroviario metropolitano e del TPL
 - Insufficienza del servizio della navigabilità per il traffico turistico e TPL (corse e fermate)
 - Tratti stradali con flussi critici
- Livello di prossimità**
 - Carenza/assenza di accessibilità alle sponde (accessi interdetti /privatizzati /degradati)
 - Carenza/assenza di connessione sostenibile tra le fermate del TPL/ferro metropolitano e le sponde del Tevere
 - Ambiti urbani in condizioni di criticità ambientale a causa del traffico automobilistico
 Fonte: PUMS, isole ambientali
- Nodi intermodali**
 - Stazioni della rete ferroviaria metropolitana sottoutilizzate e da attrezzare come nodi intermodali (servizi di bike sharing, parcheggi intermodali, offerta multifunzionale, ecc.)

Accessibilità al Tevere, alle centralità e ai quartieri ad esso contigui

Si evidenzia una dotazione insufficiente di linee – riconducibili ai diversi tracciati esistenti e integrati con i relativi soggetti gestori (Metropolitane di Roma, FS e Regione Lazio) – e **stazioni** delle reti ferroviarie metropolitane a servizio del fiume (pari a **5** per le **linee A e B** della metropolitana, **8** per la **Roma-Lido**, **12** per la **Roma-Viterbo** e **9** per la **Fiumicino Aeroporto-Fara Sabina**) in rapporto alla sua estensione lineare di 75 km, alle centralità esistenti, alla popolazione che gravita sul fiume e al diverso grado di urbanizzazione dei contesti urbani attraversati da nord a sud. Questa dotazione viene irrobustita in prospettiva dalle previsioni di completamento della Linea C della Metropolitana e dalla programmata Linea D fin nel cuore del centro storico.

Esistono tuttavia molte situazioni di scarsa o nulla accessibilità alle sponde fluviali per carenza dei tracciati ciclopedonali trasversali e lineari (cfr. isocrone dei 15 minuti nell'Elaborato C3.b). L'**uso del ferro** è calato drasticamente dal 2018 al 2022 (- **41%** per la fermata **Flaminio**, - **33%** per **Lepanto**, - **42%** per **Circo Massimo**, - 39% per Marconi, con l'unico incremento di +312% per la fermata Garbatella) nonostante il recupero post-Covid. Ulteriori necessità strutturali sono: la chiusura dell'anello ferroviario, il rafforzamento di connessioni intermodali e il miglioramento della gestione e della qualità del materiale rotabile.

La rete strutturale della **ciclabilità** è incompleta lungo la linearità del fiume, soprattutto a nord e a sud, con ricadute negative sul raccordo con la rete ciclabile locale, le reti del ferro e i parcheggi intermodali.

La **mobilità idroviaria** è sostanzialmente riservata ai soli turisti con servizi esclusivamente privati, utilizzato solo da poche decine di migliaia di soli turisti. Essa non fornisce risposte ad un potenziale pendolarismo di studenti e lavoratori con linee del trasporto pubblico.

La **mobilità** privata e pubblica su **gomma**, nonostante la presenza dei lungotevere e delle vie Salaria e Flaminia a nord e Ostiense e Portuense a sud, presenta condizioni fortemente critiche di congestionamento del traffico veicolare, riducibili con il potenziamento del ferro, nuovi parcheggi intermodali esterni al centro e politiche di restrizione dei permessi nelle ZTL del centro.