

Il tema progettuale

L'attuale sistema viario dei lungotevere si sviluppa in continuità tra ponte Flaminio e ponte Sublicio per una lunghezza complessiva di oltre 20 chilometri. I lungotevere furono realizzati, sul modello dei boulevard parigini, a partire dalla fine dell'800 per contenere le frequenti esondazioni. Ulteriori completamenti risalgono: all'espansione della città dei primi del '900 con i quartieri di Flaminio e Testaccio, ai Giochi Olimpici del 1960 e al Grande Giubileo del 2000 con il sottopasso di Castel Sant'Angelo.

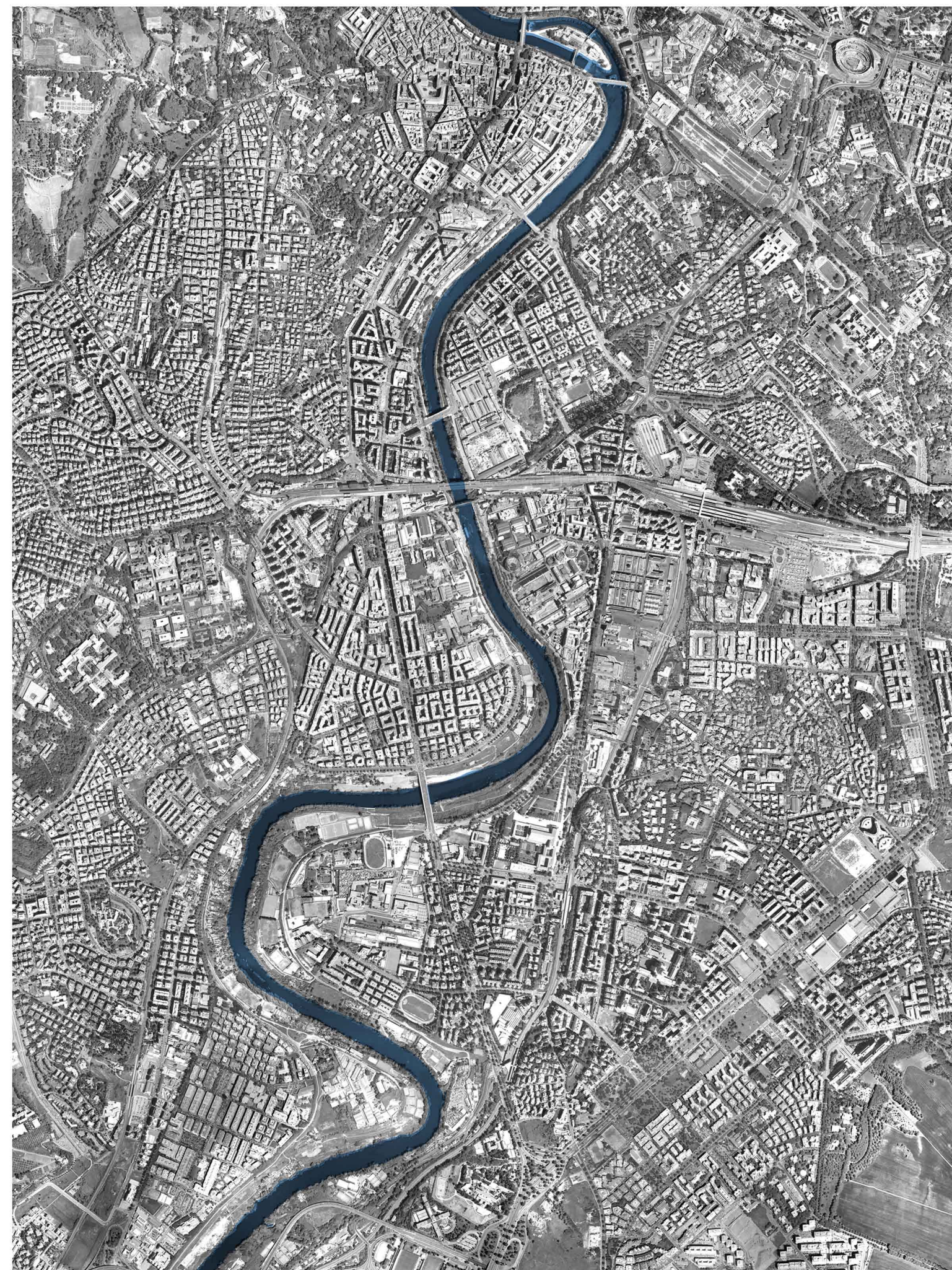
Oggi, oltre ponte Sublicio, i Lungotevere mancano della continuità funzionale.

Lo Studio di Fattibilità è stato condotto da un Gruppo di Lavoro Interdipartimentale che ha coinvolto i seguenti Uffici:

- Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica
 - U.O. Città Storica
 - U.O. Pianificazione e Mobilità Infrastrutture
- Dipartimento Mobilità e Trasporti
- Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana
- Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali
- Ufficio del Commissario Delegato all'Emergenza Traffico e Mobilità, Progetti Strategici e Programma Roma Capitale

Il supporto tecnico è stato fornito da:

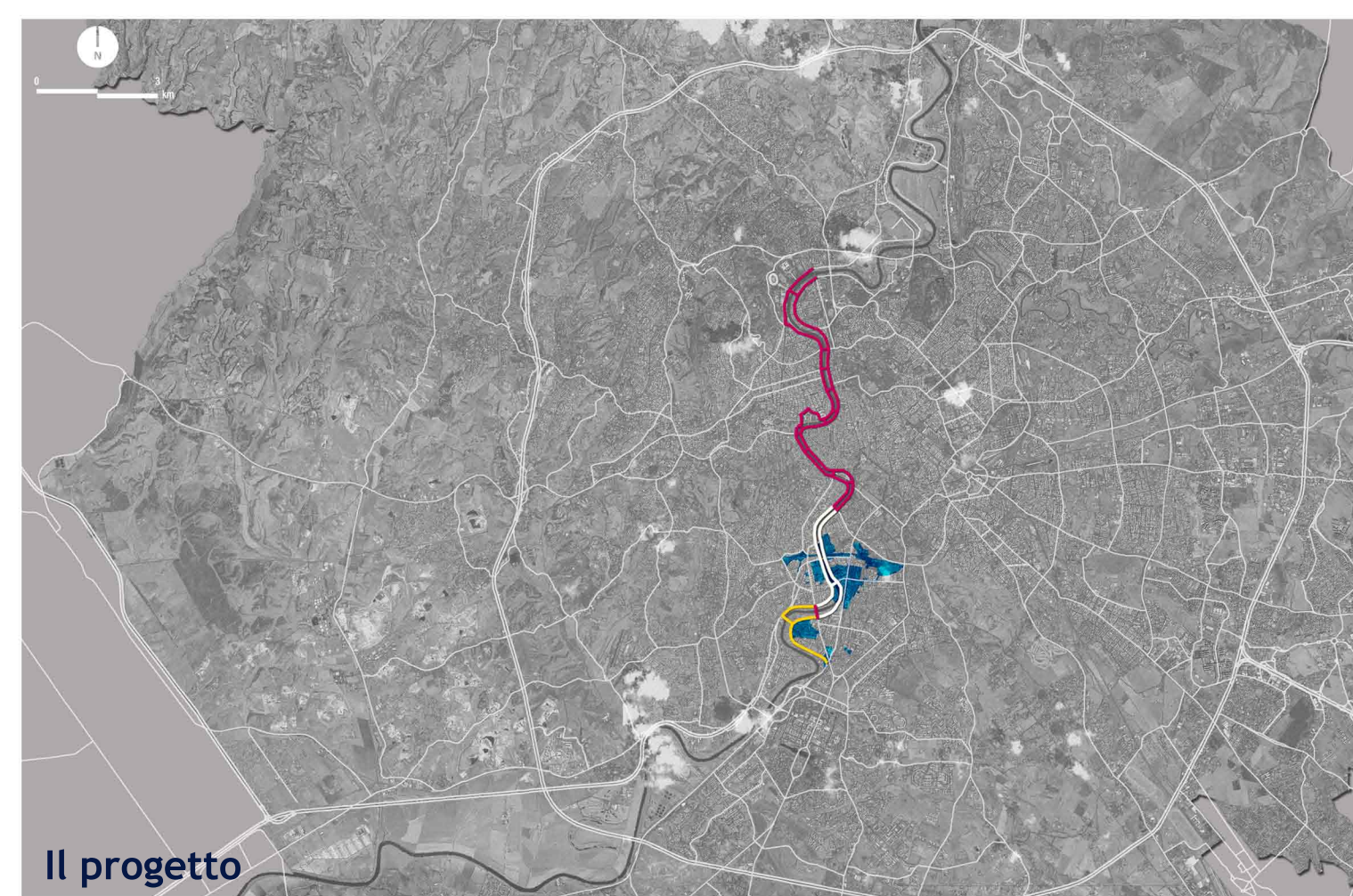
- Risorse per Roma S.p.A.
- Roma Servizi per la Mobilità S.r.l.



Il Quadro Programmatico

Il Piano Regolatore Generale ed il Piano Strategico della Mobilità Sostenibile hanno previsto il completamento del Sistema dei Lungotevere fino alla connessione a sud con via Ostiense e via del Mare.

Questo sistema viario costituirà inoltre l'asse portante delle trasformazioni in atto all'interno del Progetto Urbano Ostiense Marconi. Lo Studio, finanziato dalla Legge "Interventi per Roma Capitale", ha verificato la fattibilità del tratto fino a ponte Marconi, mentre la progettazione del tratto più a sud è compresa all'interno della procedura di project financing per il Nodo di scambio Marconi.



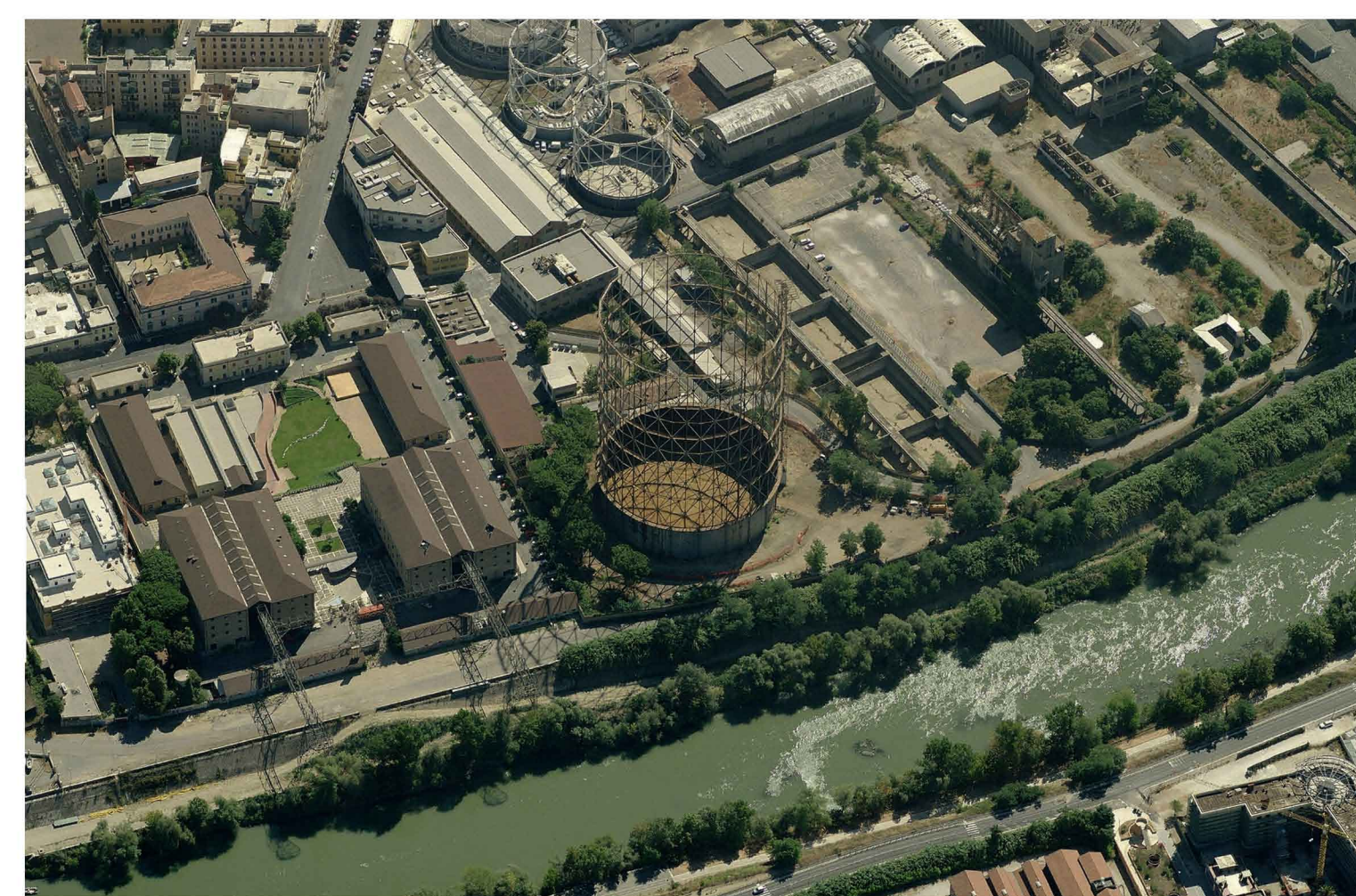
I benefici attesi

I benefici attesi a seguito del completamento dei lungotevere riguardano i temi della mobilità, della riqualificazione urbana e ambientale e della valorizzazione del patrimonio storico e architettonico.

Il contesto attraversato

La nuova infrastruttura si inserisce in un ambito fortemente caratterizzato dal corridoio fluviale del Tevere. Lungo questo percorso di circa 3 Km il contesto urbano cambia più volte. L'area più a nord è caratterizzata dalla presenza della Porta Portese, dal complesso del San Michele e dalle pendici del colle Aventino. Più a sud, in riva sinistra il quartiere Testaccio dei primi del '900 e in riva destra l'area di via Portuense.

Superato Ponte Testaccio insistono il complesso dell'ex Mattatoio e le aree industriali sorte lungo le due rive del fiume tra la fine dell'800 ed i primi del 900 attualmente oggetto di importanti azioni di trasformazione di iniziativa pubblica e privata. Infine, nei pressi della Basilica di San Paolo, l'ampia ansa del fiume dalle spiccate caratteristiche naturalistiche che conduce fino a Ponte Marconi.



Le caratteristiche dell'infrastruttura

I nuovi lungotevere, in continuità con i tratti già realizzati, oltre a proseguire il sistema di sensi unici contrapposti, avranno le caratteristiche tipiche della viabilità urbana di quartiere migliorando dove possibile il livello di esercizio e le condizioni di sicurezza.

Ad esclusione dei tratti in galleria, per i quali si mantiene invariata la sezione della carreggiata, l'assetto proposto è quello del boulevard urbano: marciapiedi alberati, percorsi pedonali e piste ciclabili lungo tutto il tracciato così come previsto dal Piano Quadro della Ciclabilità recentemente approvato.

Sezione tipo - galleria

