

ROMA



STRATEGIE TERRITORIALI PR FESR LAZIO 2021-2027 INTERVENTO: PARCO DEL MARE

Documento Indirizzo Progettazione

Assessorato Urbanistica

Assessore: Maurizio Veloccia

**Dipartimento Programmazione e Attuazione
Urbanistica**

Direttore del Dipartimento: Gianni Gianfrancesco

Direzione Trasformazione Urbana

Direttore: Paolo Ferraro

U.O. Rigenerazione e Progetti Speciali

Coordinatore tecnico delle Strategie Territoriali

Direttore: Enrica de Paulis

Dipartimento Pianificazione Strategica e P.N.R.R.

Direttore: Raffaele Barbato

Risorse per Roma SpA

Amministratore Unico: Albino Ruberti

Unità Strategie Territoriali

Responsabile: Paolo Grillo

Gruppo di lavoro

Chiara Amato

Debora Bastianini

Laura Di Benedetto

Roberto Olivari

Aspetti Urbanistici

Marco Tamburini

Roberta Ierardi

Pisanu Andreuccia

Gianfrancesco Greco

Aspetti Ambientali e Archeologici

Mariangela Meola

Silvia Panti

Michele Valente

Aspetti catastali e proprietà

Nadia Michetti

Massimo Renzoni

INDICE

1. PREMESSA	3
1.1 Le criticità del territorio e i macroambiti di intervento.....	6
2. STATO DEI LUOGHI.....	7
2.1 Inquadramento territoriale	7
2.2 Identificativi catastali	10
3. OBIETTIVI.....	11
3.1 Obiettivi generali	11
3.2 Obiettivi generali di sostenibilità ambientale	21
3.3 Obiettivi di qualità dell'inserimento paesaggistico	22
3.4 Obiettivi relativi alla gestione e manutenzione delle opere	22
4. REQUISITI E SPECIFICHE TECNICHE	22
5. PROGETTAZIONE	24
5.1 Livelli di progettazione da sviluppare	24
5.2 Tempi previsti per la redazione dei livelli di progettazione	24
5.3 Elaborati da produrre	24
5.4 Raccomandazioni per la progettazione	26
5.4.1 Nuovo ponte carrabile canale dei pescatori.....	26
5.4.2 Ambito di intervento	26
5.4.3 Mobilità	28
5.4.4 Progettazione sostenibile	28
5.4.5 Progettazione parco delle dune	29
6 LIMITI ECONOMICI	29
7 TEMPI	30
8 INDICAZIONE DELLA PROCEDURA DEL CONTRAENTE.....	30
Allegati	31

1. PREMESSA

Nell'ambito delle politiche regionali per la coesione territoriale e, nello specifico, attraverso il Programma Regionale FESR (Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale) 2021-2027, la Regione Lazio sostiene e promuove lo sviluppo urbano attraverso le Strategie Territoriali (ST) su scala locale, in coerenza con quanto previsto dal quadro regolamentare europeo e con quanto stabilito dall'Accordo di Partenariato (AdP) della politica di coesione europea 2021-2027 dell'Italia. La ST, si configura come uno strumento di programmazione, ovvero come un Piano strategico, di sintesi e di pianificazione degli interventi di sviluppo urbano a livello locale che interessano diversi settori di policy. Con Delibera Consiglio Metropolitan di Città metropolitana di Roma Capitale n. 76 del 14/12/2022 è stato approvato il "Piano Strategico Metropolitan (PSM) di Roma Capitale 2022-2024. ROMA, METROPOLI AL FUTURO. INNOVATIVA, SOSTENIBILE, INCLUSIVA". Tale Piano costituisce per Roma Capitale lo strumento di programmazione e pianificazione degli interventi di sviluppo urbano ai cui le ST fanno riferimento. Il Piano *"si pone l'obiettivo di valorizzare il territorio, raccogliere le istanze e sostenere linee di sviluppo in grado di ridurre i gap sociali ed economici e di integrare i programmi e le modalità di governo di Roma Capitale e dei Comuni del territorio metropolitano"* attraverso tre assi tematici prioritari, innovazione, sostenibilità e inclusione. Il suddetto PSM, individua alcuni ambiti urbani d'intervento prioritario finalizzato al riequilibrio territoriale, fra cui:

- l'ambito di Ostia Lido: un luogo caratterizzato dalle forti diseguaglianze connesse alla struttura fisica della città in quanto periferica rispetto una maggiore offerta culturale e di incontro, caratterizzato da un'alta presenza di ERP, e da condizioni di fragilità socio-economica, ma anche da una rilevante produzione sociale, (pratiche di innovazione sociali, di esperienze funzionali allo sviluppo locale, progettualità del welfare informale, generativo, comunitario), fattori che concorrono a definirlo come un ambito prioritario d'intervento finalizzato al riequilibrio territoriale.

Inoltre il PSM indica tra le azioni strategiche da mettere in campo il rafforzamento dei centri del litorale come Ostia, promuovendo la riqualificazione e riprogettazione dei lungomare come nodi di rigenerazione urbana, attraverso interventi integrati e di sviluppo sostenibile di aree con un forte potenziale turistico non ancora completamente sfruttato, favorendo così una migliore distribuzione dei flussi turistici all'interno dell'area metropolitana, con l'obiettivo del rafforzamento dell'identità attrattiva e del potenziale turistico dell'area.

La U.O. Rigenerazione e Progetti Speciali - Direzione Trasformazione Urbana - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica di Roma Capitale, in coerenza con i documenti di programmazione dell'ente e su indicazioni dell'Amministrazione, ha redatto le Strategie Territoriali relative al suddetto ambito urbano di Ostia Lido, costituite dai seguenti documenti:

- a. Rapporto Territoriale: documento in cui sono riportati le analisi del contesto territoriale, la rilevazione dei fabbisogni, delle criticità e delle potenzialità del territorio, la vision di sviluppo delle Strategie Territoriali e i macroambiti d'intervento;
- b. Capacità amministrativa: documento in cui è riportata la struttura di gestione e coordinamento delle Strategie e i profili professionali necessari per il rafforzamento della struttura amministrativa comunale, a valere sui finanziamenti delle ST;
- c. Schede progettuali: documento che contiene le schede informative di dettaglio di ciascun intervento previsto.

Con Deliberazione di Giunta Capitolina n. 226/2023 Roma Capitale ha deliberato di candidare al finanziamento relativo alle Strategie territoriali, di cui al Programma Regionale Lazio FSR 2021-2027, in coerenza con quanto previsto dal Piano strategico metropolitano, l'Ambito Ostia Lido; e di approvare, di conseguenza, le Strategie Territoriali definite dai seguenti elaborati:

- Rapporto Territoriale
- Capacità amministrativa
- Schede progettuali

Gli interventi inclusi in ciascuna Strategia sono distinti in “prima fase” e “seconda fase”, come disciplinato nelle Linee Guida delle Strategie Territoriali, approvate con DGR 1159/2022. Per la ST “Ostia mare di Roma” è stato definito il quadro degli interventi previsti per la I^a fase e la II^a fase e tra gli interventi previsti in I^a fase è stato inserito l’intervento “Parco del mare”, oggetto del presente documento.

Con D.G.C. n.212 del 20 giugno 2024 l’intervento Parco del Mare è stato confermato come intervento di prima fase relativo alle ST dell’ambito Ostia Lido

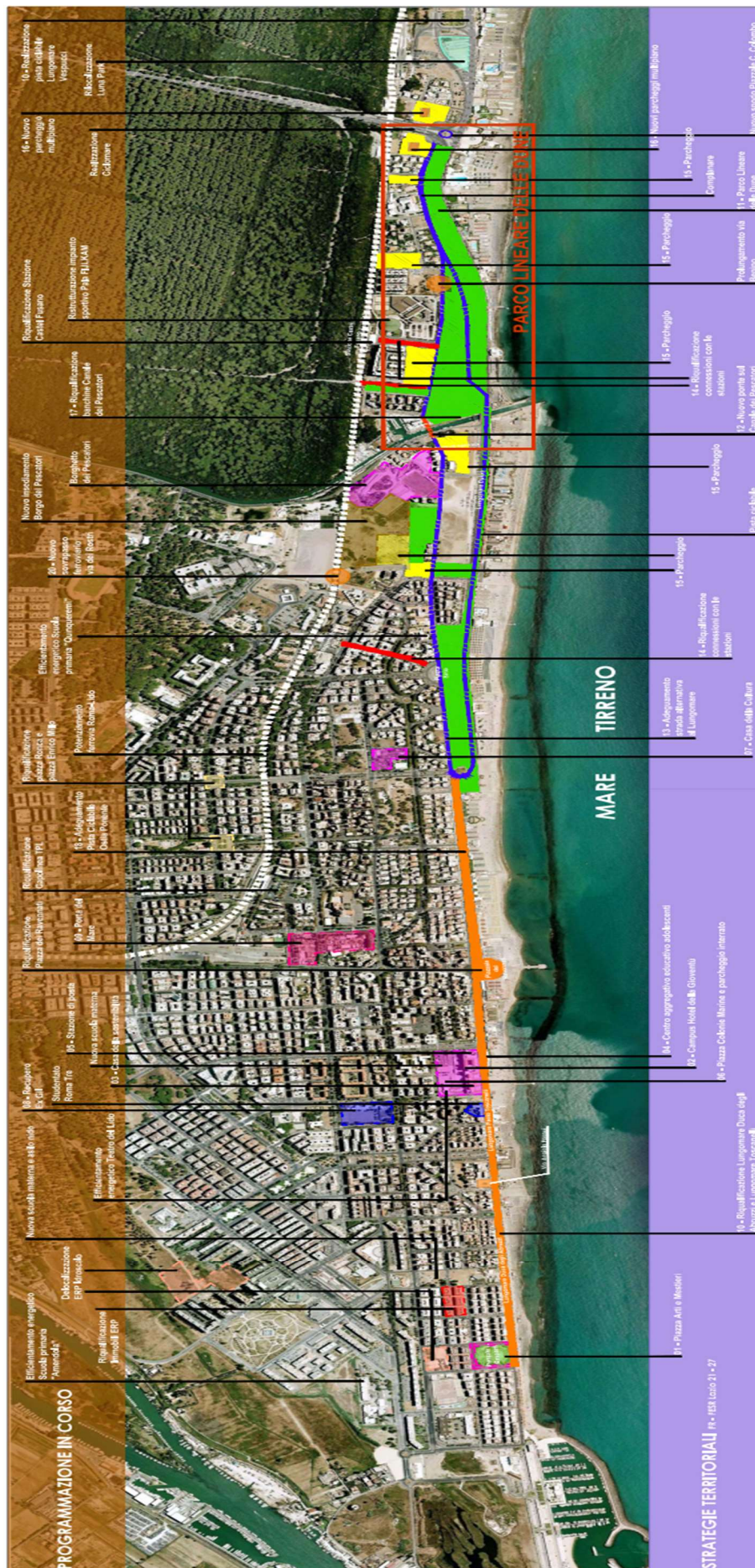
Per l’intervento “Parco del mare” il Dip. Pau, con nota prot. QI 211608 del 28/11/2023, ha fatta richiesta al Commissario Straordinario di Governo per il Giubileo della Chiesa Cattolica 2025 di inserirlo nella nuova programmazione degli interventi all’interno del nuovo DPCM. L’intervento è stato inserito nella nuova programmazione degli interventi con DPCM 11 giugno 2024.

Il progetto del Parco del Mare quindi fa parte di una Strategia Territoriale che definisce un programma di rigenerazione urbana del litorale di Ostia, in sinergia e accordo con il Municipio, utilizzando un approccio integrato e intersettoriale. La vocazione turistica del territorio è un elemento radicato nel tempo, irrinunciabile che, tuttavia, richiede un’evoluzione identitaria e innovativa in grado di consolidare il rapporto con il centro urbano. Pertanto, oltre a una connotazione turistico-balneare l’area di Ostia è orientata anche alla creazione di opportunità di rivitalizzazione delle funzioni culturali e ambientali. Il processo di valorizzazione territoriale proposto risponde in modo sinergico a diverse esigenze del territorio che comprendono la cura dell’ambiente, il contrasto ai cambiamenti climatici, il potenziamento delle infrastrutture commerciali e turistiche, il rafforzamento dei servizi di trasporto pubblico (anche in termini di qualità e di sostenibilità). La strategia si articola in 46 interventi finanziabili attraverso un utilizzo complementare delle risorse del FESR, del FSE+ e di ulteriori fondi (PNRR, PN Metro Plus 2021-2027, fondi propri, ecc.).

Per maggiore comprensione vedere la figura, di seguito riportata, del masterplan di rigenerazione del litorale di Ostia estrapolato dagli allegati della Deliberazione di Giunta Capitolina n. 226/2023.

Il presente Documento di indirizzo alla progettazione, di seguito «DIP», è redatto in coerenza con il quadro esigenziale (contenuto nel documento Rapporto Territoriale della Strategia Territoriale Ostia Lido - deliberazione di Giunta Capitolina n.226/2023), con la soluzione progettuale individuata dall’Amministrazione e con i criteri e gli obiettivi indicati nelle linee Guida allegate alla D.C.G. n. 212 del 20 giugno 2024.

STRATEGIE TERRITORIALI - PR FERS LAZIO 2021-2027
RIGENERAZIONE LUNGOMARE E MOBILITA' SOSTENIBILE



1.1 Le criticità del territorio e i macroambiti di intervento

La definizione degli interventi proposti nella strategia discende, oltre che dall'adozione del Piano Strategico Metropolitano (dicembre 2022), dalle valutazioni e dalle analisi svolte in merito ai punti di forza e alle criticità del territorio (cfr. Analisi SWOT del Rapporto Territoriale della Strategia Territoriale Ostia Lido - deliberazione di Giunta Capitolina n.226/2023). In particolare, è possibile evidenziare alcuni fattori di criticità che hanno inciso in modo preponderante nella definizione dei progetti proposti, ossia:

- presenza di degrado fisico, urbano ed edilizio dell'area target (seppur differenziato fra Ponente e Levante);
- perdita di competitività delle imprese economiche e turistiche;
- rilevazione di fattori indici di degrado sociale (dipendente anche da manifestazioni di eventi criminosi e dalla presenza di infiltrazioni della criminalità organizzata);
- declino funzionale e di attrattività delle strutture turistiche (che non sfruttano appieno le potenzialità offerte del territorio);
- scarsa connessione con i territori limitrofi, in particolare l'area di Fiumicino (ad esempio, si cita il "ponte della Scafa" che costituisce l'unico passaggio fra i due settori urbani a cavallo del Tevere);
- scarsa permeabilità e interconnessione fra le stazioni della linea metropolitana (Roma-Ostia) e diversi nodi del territorio (*bike sharing* attivo solo dal 2022, *car sharing* non attivo, ecc.);
- presenza di elementi di criticità intrinseci del territorio e rischi ambientali riferiti a:
 - fenomeno di erosione della spiaggia (che indirettamente è dipendente dal cambiamento climatico in corso);
 - precarietà idrogeologica della vasta pianura costiera (legata all'alto carico antropico che determina una forte impermeabilizzazione del suolo);
- forte eterogeneità socioeconomica delle Zone Urbanistiche coinvolte (13f- Ostia Nord Ponente ha una popolazione con un tasso di popolazione più giovane ma un livello di istruzione medio-basso e 13g- Ostia Sud Levante in cui si registra la residenza di fasce di popolazione riconducibili al cd. ceto medio).

A fronte delle analisi svolte si è giunti allo sviluppo della strategia territoriale con la definizione di una serie di progetti che vengono rappresentati organicamente in **sei macroambiti** di intervento (cfr. paragrafo 9.2, pagina 35, del Rapporto Territoriale) di seguito riproposti:

1. **sviluppo turismo sostenibile** (prevedendo progetti di valorizzazione paesaggistica e ambientale del Lungomare attraverso, ad esempio, la pedonalizzazione di lunghi tratti di costa);
2. **rigenerazione urbana** (attraverso interventi volti alla riqualificazione di edifici a destinazione turistico-culturale);
3. **contrasto al cambiamento climatico e salvaguardia della biodiversità** (prevedendo la realizzazione di un nuovo parco urbano a ridosso della spiaggia, e individuando soluzioni che favoriscano la mitigazione del rischio idrogeologico);
4. **rafforzamento mobilità urbana sostenibile** (creando opportunità di potenziamento del trasporto privato alimentato da fonti rinnovabili, in connessione con la mobilità ciclabile e pedonale);
5. **inclusione sociale e sicurezza** (prevedendo interventi volti a ridurre la vulnerabilità di fasce di popolazione fragile, a rafforzare la coesione sociale e ad aumentare la sicurezza degli spazi pubblici);
6. **promozione dell'offerta culturale e formativa** (con l'incentivazione alla microimprenditorialità legata all'artigianato e sostenendo lo sviluppo delle imprese e iniziative culturali).

2. STATO DEI LUOGHI

2.1 Inquadramento territoriale

L'intervento interessa l'ambito urbano di Ostia Lido, nel territorio del Municipio Roma X, che si affaccia sul Mar Tirreno a circa 25 km da Roma, alla foce del Tevere, che la separa a nord-ovest dal limitrofo Comune di Fiumicino. A sud-est è delimitata dalla vasta Pineta di Castel Fusano – Castelporziano, compresa nella Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, ambito di grande pregio ambientale e paesaggistico, inserito nella Rete Ecologica Europea Natura 2000 dalle direttive comunitarie, con l'individuazione di aree SIC (Siti di Importanza Comunitaria) designate come "Zona Speciale di Conservazione (ZSC)" e "Zona di Protezione Speciale (ZPS)".

L'impianto urbano risale ai primi anni del '900 al termine della bonifica dell'area avviata dopo l'annessione di Roma al Regno d'Italia.

Per quanto riguarda il sistema della mobilità, Ostia si avvale di un sistema eterogeneo di percorsi il cui andamento è sostanzialmente legato allo sviluppo radiale della Roma Imperiale e al disegno territoriale definito dagli interventi di bonifica. Elementi forti di questo assetto sono i fasci della mobilità carrabile e ferroviaria che dal centro di Roma si estendono verso il mare. L'andamento di tali percorsi trova sviluppo in tre sistemi infrastrutturali: il primo costituito dall'accostamento e dall'intersezione dell'A91, della linea ferroviaria FL1 Roma – Aeroporto di Fiumicino; il secondo formato dal fascio viabilistico della Via del Mare e della Via Ostiense - ferrovia Roma-Lido ed il terzo costituito dalla Via Cristoforo Colombo.

L'intervento "Parco del Mare" si estende sul Lungomare di Ostia, dal Porto turistico di Roma, a nord-ovest, fino a Piazzale Cristoforo Colombo, a sud-est, includendo i Lungomare Duca degli Abruzzi, Paolo Toscanelli, Caio Duilio, Lutazio Catulo, nonché le aree di Piazzale Magellano, Piazza dei Canotti, Via della Bussola e un'ampia area compresa tra il Canale dei Pescatori, Via dei Sandolini e Lungomare Lutazio Catulo.

Il Litorale di Roma, che si estende per circa 18 km di fronte mare, è caratterizzato da una serie di contesti territoriali molto eterogenei, partendo dall'area del delta del Tevere, con fasce contrassegnate da un elevato stato di degrado edilizio (Idroscalo), continuando con l'area del Porto, la zona costiera prospiciente il centro urbano di Ostia, fino alle zone costiere fuori dallo spazio edificato e a quelle caratterizzate da un alto valore ambientale come Castelporziano e Capocotta.

Con specifico riferimento all'area di intervento si individuano i seguenti ambiti:

- Lungomare Duca degli Abruzzi - impostato su un originario impianto urbano di fondazione con una pianificazione modificata da interventi di edilizia residenziale pubblica, nella zona di Ostia Ponente, che presenta visuale aperta sul mare e battigia soggetta a modifiche costanti della linea di costa;
- Lungomare Paolo Toscanelli - presenta impianto urbano di fondazione realizzato negli anni 1920-30, nella zona dell'ex colonia Vittorio Emanuele III e, nella parte di Piazza dei Ravennati, passaggi e visuali liberi sull'arenile "storico" che originariamente ospitava gli stabilimenti in legno degli anni '20;
- Giardini di Piazzale Magellano - Lungomare Caio Duilio - caratterizzato dalla presenza di spazi aperti che, per caratteristiche di disegno, articolazione dello spazio, riferimento morfologico-funzionale per i tessuti edilizi prospicienti, rappresentano componenti strutturanti e riconoscibili dell'identità urbana ulteriormente definita dalla presenza di edifici balneari storici con valore architettonico, riferibili ai concorsi indetti dalla Capitaneria di porto negli anni '30, realizzati sull'arenile originariamente destinato a "stabilimenti signorili";

- Canale dei Pescatori Lungomare Caio Duilio - Lungomare Lutazio Catulo - caratterizzato dalla presenza del Canale dei Pescatori e ampi spazi urbani pubblici con un impianto a lotti incongruenti rispetto al piano particolareggiato originario. L'arenile è definito originariamente dagli stabilimenti "signorili" anni '50;
- Rotonda - Cristoforo Colombo - Lungomare Lutazio Catulo - caratterizzato dalla Via Cristoforo Colombo, dai giardini configurati, dal Piazzale Cristoforo Colombo. L'Ambito ad originario uso per stabilimenti signorili anni '60, su impianto urbano storico di ampliamento del Piano Regolatore di Castel Fusano del 1933, è caratterizzato da un arenile con impianti moderni con margine lineare da definire.

Il rapporto tra Lungomare e arenile presenta limiti tipologici differenti a seconda dell'ambito di riferimento con situazioni diversificate anche all'interno dello stesso ambito. Nella prima parte del Lungomare, coincidente con Lungomare Duca degli Abruzzi, la visuale è completamente libera e il limite tra Lungomare ed arenile è esclusivamente definito da una ringhiera orizzontale con pilastri in travertino. Procedendo verso Lungomare Paolo Toscanelli le delimitazioni variano e la visuale del mare viene via via ostacolata da barriere fisiche e visive costituite da recinzioni aggiuntive, sia trasparenti che opache, posizionate sui parapetti originari, da recinzioni con siepi, utilizzate come elemento di mitigazione paesaggistica che in realtà costituiscono barriera visiva verso il mare, fino a giungere a lunghi tratti che presentano fronti continui costruiti compatti, in particolar modo in corrispondenza della parte storica dove le strutture degli stabilimenti balneari si susseguono senza soluzione di continuità, costituendo il cosiddetto "lungomuro" che separa Ostia dal suo mare.

Per quanto riguarda nello specifico la mobilità è fondamentale tener presente che nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) di Roma Capitale, approvato con Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 14 del 22 febbraio 2022, all'elaborato "Rapporto Ambientale: Allegato 4 - Schede di Valutazione" per la "Zona 14" (compresa tra il fiume Tevere a nord-ovest, dal via Cristoforo Colombo e dalla Tenuta di Castel Porziano a sud-est, dal litorale di Ostia a sud-ovest) rientrano le seguenti categorie di azioni:

Scenario di Riferimento

- B - I. interventi sulla rete infrastrutturale stradale
- C - I. azioni di sviluppo sul nodo ferroviario
- C - 2. azioni di sviluppo della rete metropolitana
- D - I. sistemi di mobilità ciclistica

Scenario di Piano

- B - I. interventi sulla rete infrastrutturale stradale
- C - 2. azioni di sviluppo della rete metropolitana
- C - 6. corridoi della mobilità
- D - I. sistemi di mobilità ciclistica
- D - 2. sistemi di mobilità pedonale

ZONA 14

ZONA 14		
► AZIONI B - Viabilità e infrastrutture per l'intermodalità		
► ► 1. INTERVENTI SULLA RETE INFRASTRUTTURALE STRADALE		
SCENARIO DI RIFERIMENTO	SCENARIO DI PIANO A (MARZO)	SCENARIO DI PIANO B (INTEGRATO)
V1-08 - Realizzazione sottopasso della via Cristoforo Colombo in corrispondenza di via di Malafede V1-10 - Nuovo ponte della Scafa e relativa viabilità di collegamento V1-22 - Realizzazione del parcheggio di scambio Acilia Sud	V2-11 - Realizzazione del ponte di Dragona V2-12 - Realizzazione complanari via Cristoforo Colombo V2-13 - Realizzazione sottopasso via C. Colombo - via di Acilia V2-14 - Realizzazione sottopasso via C. Colombo - via Pindaro/Wolf Ferrari	V2-10 - Realizzazione del ponte di Dragona V2-11 - Realizzazione complanari via Cristoforo Colombo V2-12 - Realizzazione sottopasso via C. Colombo - via di Acilia V2-13 - Realizzazione sottopasso via C. Colombo - via Pindaro/Wolf Ferrari
► AZIONI C - Sviluppo della mobilità collettiva		
► ► 1) AZIONI DI SVILUPPO SUL NODO FERROVIARIO		
SCENARIO DI RIFERIMENTO	SCENARIO DI PIANO A (MARZO)	SCENARIO DI PIANO B (INTEGRATO)
M1-03 - Stazione Acilia Sud sulla Roma Lido		
► ► 2. AZIONI DI SVILUPPO DELLA RETE METROPOLITANA		
SCENARIO DI RIFERIMENTO	SCENARIO DI PIANO A (MARZO)	SCENARIO DI PIANO B (INTEGRATO)
M2-03 - ME, potenziamento e adeguamento della linea ferroviaria Roma Lido e trasformazione in Metro E	ME, nuove stazioni sulla Roma-Lido M2-05 - Giardini di Roma	M2-03 - ME, potenziamento ed adeguamento della linea ferroviaria Roma-Lido e trasformazione in Metro E ME, nuove stazioni sulla Roma-Lido M2-08 - Giardini di Roma
► ► 4) AZIONI DI SVILUPPO DELLA RETE TRAMVIARIA		
SCENARIO DI RIFERIMENTO	SCENARIO DI PIANO A (MARZO)	SCENARIO DI PIANO B (INTEGRATO)
► ► 6) CORRIDOI DELLA MOBILITÀ		
SCENARIO DI RIFERIMENTO	SCENARIO DI PIANO A (MARZO)	SCENARIO DI PIANO B (INTEGRATO)
	M2-27 - Corridoio Colombo-Casal Palocco/Castel Porziano-Ostia M2-28 - Corridoio Casal Palocco/Castel Porziano-Acilia Sud-Dragona-Fiumicino Aeroporto	M2-31 - Corridoio Colombo-Casal Palocco/Castel Porziano-Ostia M2-32 - Corridoio Casal Palocco/Castel Porziano-Acilia Sud-Dragona-Fiumicino Aeroporto
► AZIONI D - Sviluppo dei sistemi di mobilità e ciclistica		
► ► 1. SISTEMI DI MOBILITÀ CICLISTICA		
SCENARIO DI RIFERIMENTO	SCENARIO DI PIANO A (MARZO)	SCENARIO DI PIANO B (INTEGRATO)
Realizzazione di nuovi Bike Parking nei principali nodi di scambio con il TP ed in particolare presso le fermate della metropolitana C1-61 - Castel Fusano C1-71 - Ostia Lido Centro C1-89 - Ostia Stella Polare C1-91 - Casal Bernocchi C1-93 - Ostia Antica C1-94 - Acilia	Realizzazione di direttrici radiali e tangenziali di valenza cittadina C2-51 - dorsale Colombo (intersezione Laurentina-Ostia) C2-64 - Lungomare Toscanelli C2-65 - via della Piana Bella - via dei Romagnoli C2-66 - Infernetto - Casal Palocco	Realizzazione di direttrici radiali e tangenziali di valenza cittadina C2-51 - dorsale Colombo (intersezione Laurentina-Ostia) C2-64 - Lungomare Toscanelli C2-65 - via della Piana Bella - via dei Romagnoli C2-66 - Infernetto - Casal Palocco
► ► 2. SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE		
SCENARIO DI RIFERIMENTO	SCENARIO DI PIANO A (MARZO)	SCENARIO DI PIANO B (INTEGRATO)
	Piano delle "isole Ambientali" per lo sviluppo della mobilità pedonale, della vivibilità del contesto urbano e della sicurezza stradale a. Aree per le quali si stanno già progettando interventi per	Piano delle "isole Ambientali" per lo sviluppo della mobilità pedonale, della vivibilità del contesto urbano e della sicurezza stradale a. Aree per le quali si stanno già progettando interventi per



Il Lungomare, contestualmente punto di accesso al mare e asse viario di primaria importanza per il collegamento con le altre località della costa e, mediante il sistema di trasversali, con gli altri municipi di Roma, svolge tali funzioni con contenuta efficacia e costituisce elemento di discontinuità tra centro abitato e litorale, configurandosi come linea di interruzione tra differenti componenti della mobilità, a dispetto del suo valore potenziale quale boulevard di connessione (viaria e paesaggistica) longitudinale, fortemente permeabile nella dimensione trasversale. La zona del lungomare presenta, inoltre, un marcato degrado fisico, urbano ed edilizio che denuncia una perdita di competitività delle imprese economiche e turistiche che, inevitabilmente, si ripercuote anche sul tessuto sociale.

L'intervento "Parco del Mare" si pone ad Ostia Lido nel tratto di lungomare, a S della foce del fiume Tevere, compreso tra piazzale dei Gasparri e via Cristoforo Colombo e nel territorio immediatamente retrostante. Dal punto di vista geomorfologico e storico la fascia costiera è il risultato di un processo di progradazione del delta del Tevere, cioè del suo avanzamento verso il mare, con continui apporti di materiale sedimentario (sabbie e limi); tale processo, iniziato 6000 anni fa, ha fatto sì che dall'età romana imperiale ad oggi la linea di costa avanzasse di circa 3000 m verso O. L'intervento in oggetto si pone pertanto su terreni formati in epoca moderna, ove in epoca antica e medievale vi era il mare.

2.2 Identificativi catastali

I fogli e le particelle ricadenti nel perimetro dell'intervento previsto sono:

Particelle intestate al Demanio dello Stato

Foglio 1085 - particelle: 659;

Foglio 1086 - particelle: 602;

Foglio 1090 – particelle: 422, 421, 397, 393;

Foglio 1091 - particella: 97;

Foglio 1102 -particelle: 186, 187, 184, 189, 202, 183, 182, 280, 451, 188, 9, 10;

Foglio 1120 -particelle: 349, 515, 516, 514, 117, 119, 604, 133, 8, 134, 135, 136, 120, 605, 512, 513, 161, 163, 608, 162, 609, 457, 170, 453, 515, 517;

Foglio 1123- particelle:1079

Particelle intestate a Roma Capitale

Foglio 1084 - particelle: 17;

Foglio 1090 – particelle: 19, 20;

Foglio 1102 -particelle: 58, 218, 12, 284, 282, 283;

Foglio 1120 -particelle: 167, 165, 350, 107, 611, 612, 166, 34, 168, 202, 18;

Foglio 1123-particelle: 59,575.

Viabilità pubblica ricadente nei seguenti fogli:

Fogli 1083, 1084, 1085, 1086, 1087, 1089, 1090, 1093, 1102, 1120, 1123.

Tutte le aree che ricadono all'interno dell'intervento "Parco del Mare" sono pubbliche: Demanio dello Stato, Roma Capitale e viabilità pubblica.

3. OBIETTIVI

3.1 Obiettivi generali

La Strategia Territoriale per il Litorale di Ostia assume come obiettivo primario il rilancio di Ostia come un asset strategico per l'intero territorio romano, puntando sul mare di Roma. Una grande risorsa naturale da tutelare, valorizzare e rendere parte integrante del tessuto urbano della capitale, trasformandolo in una risorsa economica basata sullo sviluppo di un turismo sostenibile, che coniughi crescita economica e salvaguardia del delicato equilibrio ambientale. L'obiettivo è quello di definire una nuova configurazione dell'affaccio di Roma sul mar Tirreno che sia finalmente consona al rango della città capitale d'Italia, in un nuovo rapporto con il mare. L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo parco, ottenuto attraverso la rinaturalizzazione di un lungo tratto stradale del lungomare e la ricostituzione della duna marina, estesa anche alle aree verdi esistenti, che consentirà di riconquistare nuovi spazi aperti naturali di uso pubblico a diretto contatto con la spiaggia, dove sviluppare nuove attività e su cui spostare alcune attività che oggi affollano l'arenile ed impediscono la visuale libera verso il mare. Le azioni previste sono finalizzate a trasformare la fascia costiera di Ostia come una sorta di grande parco lineare dedicato al turismo, allo sport, alla cultura e al tempo libero. La trasformazione è accompagnata dalla riduzione della pressione del sistema insediativo ottenuta mediante una rete di mobilità sostenibile su tutta la fascia litoranea con conseguente spostamento a monte della circolazione veicolare e ricollocazione della sosta.

Per meglio comprendere gli elementi della S.T. (analisi contesto territoriale, atti e strumenti di pianificazione, le esigenze di sviluppo e potenzialità dell'area etc..) si rimanda al documento "Rapporto Territoriale" allegato.

La realizzazione del Parco del Mare, inserito all'interno della S.T., ottenuto attraverso la rinaturalizzazione del fascio stradale del lungomare e la ricostituzione della duna marina, estesa anche alle aree verdi esistenti, consentirà di riconquistare nuovi spazi aperti naturali di uso pubblico, totalmente pedonali e ciclabili e a diretto contatto con la spiaggia, dove sviluppare nuove attività e su cui spostare alcune attività che oggi affollano l'arenile ed impediscono la visuale libera verso il mare. Per perseguire questa finalità è necessario ridisegnare il sistema della viabilità complanare, delle intersezioni e degli spazi prossimi e interclusi, con adeguato spazio per la ciclabilità e, anche disgiuntamente, per la pedonalità, con identificazione di un adeguato corridoio dedicato al trasporto collettivo. In particolare sarà necessario garantire la viabilità complanare, attraverso la realizzazione di un nuovo ponte sul canale dei Pescatori e la realizzazione di un tratto di viabilità di collegamento tra Via Benino e Via dei Sandolini in direzione di via delle Quinqueremi, oltre che la sistemazione del nodo in corrispondenza della Cristoforo Colombo. La fruibilità pedonale del Lungomare di Ostia è concretizzabile anche mediante il potenziamento della viabilità trasversale che lo collega ai punti di approdo, siano essi stazioni ferroviarie metropolitane o direttrici di viabilità panoramiche. Sono state quindi individuate alcune vie che necessitano di riqualificazione affinché diventino la via di accesso preferenziale per il fruitore o visitatore del litorale. L'intervento prevede inoltre l'individuazione di grandi aree da destinare a parcheggio pubblico per liberare l'attuale Lungomare dall'occupazione dei veicoli privati e ridisegnare la passeggiata sul Litorale. Il risultato principale consiste nel rendere sostenibile la mobilità lungo la costa agevolando la pedonalizzazione.

Gli interventi che ruotano intorno alla realizzazione del c.d. "Parco del mare" sono espressione di un'unica volontà progettuale. In tal senso, devono essere valutati con un'unica visione d'insieme: essi contemplano la realizzazione del Parco con interventi di restyling e di riqualificazione ambientale e urbana del lungomare, connotata anche da aspetti di rifunzionalizzazione degli spazi esterni, di revisione dell'assetto della viabilità

e del sistema della sosta. L'intervento "Parco del Mare" quindi è un progetto integrato ambizioso che vede interessate diverse linee di azione tutte correlate tra loro e funzionali all'attuazione dell'intervento unitario parco del mare. Per la riuscita dell'intervento l'Amministrazione comunale ritiene che lo sviluppo del progetto debba essere a carico di un unico soggetto e che gli indirizzi progettuali vengano attuati da un unico soggetto attuatore. Di seguito vengono riportate le linee di azioni previste.

Riqualificazione del lungomare Duca degli Abruzzi, Toscanelli e piazza Ravennati

Descrizione dell'intervento

Il Lungomare di Ostia ponente oggetto di studio è quel tratto del litorale che parte da piazza dei Ravennati, con il suo pontile, e percorre Lungomare Paolo Toscanelli e a seguire Lungomare Duca degli Abruzzi fino a piazzale Lorenzo Gasparri. L'intervento proposto prevede la riqualificazione funzionale del Lungomare con interventi volti al miglioramento delle condizioni del manto stradale, dell'illuminazione, dell'arredo urbano e del verde nonché al potenziamento della mobilità sostenibile, finalizzati ad una migliore fruizione del Lungomare. Già alcuni interventi di manutenzione straordinaria sono stati finanziati sia per piazza dei Ravennati che per Lungomare Paolo Toscanelli ma si rende necessario pensare ad un intervento unitario affinché l'intero tratto di litorale possa configurarsi come una nuova arteria vitale capace di attrarre il visitatore sia esso turista o cittadino della capitale ed evitare di andare ad intervenire solo in piccoli interventi di risanamento locale. Il lungomare, elemento propulsore della nuova vitalità ed offerta turistica di Ostia, deve acquisire una nuova immagine per permettere la creazione di un'ampia passeggiata sul Mare.

Finalità dell'intervento

Il progetto si propone di raggiungere i seguenti obiettivi:

1. ridefinizione del rapporto fra edificato ed elemento "mare" mediante il restyling del lungomare che da barriera carrabile si trasforma in elemento di ricucitura con il sistema degli accessi diretti;
2. riqualificazione della sede viaria con la razionalizzazione dei parcheggi, della carrabilità e della ciclabilità, nonché con la precisa individuazione di spazi relativi al passeggio (in prossimità dell'arenile), alla sosta (in corrispondenza delle esistenti piazze adiacenti), ai servizi igienici pubblici ed a spazi adibiti a "verde", piantumati con essenze tipiche della vegetazione mediterranea;
3. potenziamento dell'illuminazione e dell'arredo urbano con elementi di "design" per identificare l'intero tratto del litorale nord e la sua storia.

Risultati attesi dalla realizzazione dell'intervento

Il risultato della complessiva riqualificazione del litorale di Ostia Ponente coincide con uno degli obiettivi della strategia territoriale complessiva, ossia la nuova visione del Lungomare come un continuum urbano tra la città edificata e l'elemento naturale. Il collegamento con il Parco del Mare, che si svilupperà sul tratto sud della costa, è obbligato e favorito da una nuova visione strategica della costa del litorale di Ostia in cui è necessario utilizzare il progetto urbano come modalità utile per intervenire sull'obsolescenza dell'area costiera turistica così degradata. In questo modo la qualità progettuale e di innovazione degli spazi pubblici incrementerà il valore immobiliare dei quartieri a margine degli interventi e permetterà di raggiungere tutti gli obiettivi della Strategia Territoriale generale.

Parco delle Dune

Descrizione dell'intervento

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo parco, ottenuto attraverso la rinaturalizzazione di un lungo tratto stradale del lungomare e la ricostruzione della duna marina, estesa anche alle aree verdi esistenti, che consentirà di riconquistare nuovi spazi aperti naturali di uso pubblico, totalmente pedonali e ciclabili e a diretto contatto con la spiaggia, dove sviluppare nuove attività e su cui spostare alcune attività che oggi

affollano l'arenile ed impediscono la visuale libera verso il mare. Le azioni previste sono finalizzate a trasformare la fascia costiera di Ostia come una sorta di grande parco lineare dedicato al turismo, allo sport, alla cultura e al tempo libero.

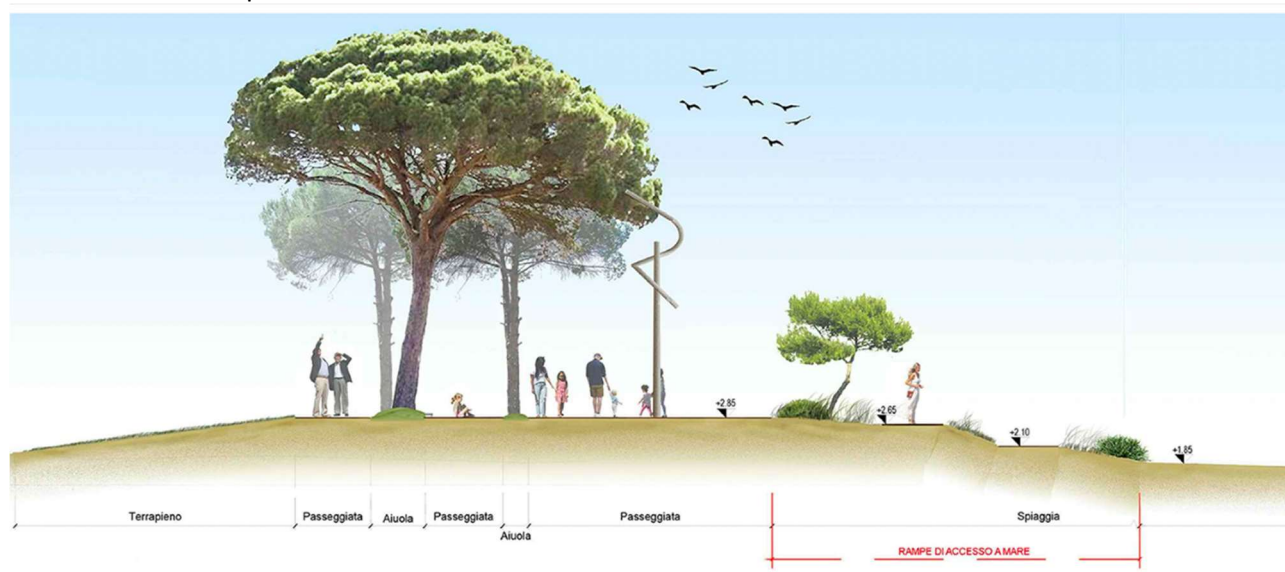


Figura 1 - Esempio di riproposizione dunale (progetto preliminare Rimini)

La trasformazione è accompagnata dalla riduzione della pressione del sistema insediativo ottenuta mediante una rete di mobilità sostenibile su tutta la fascia litoranea con conseguente spostamento a monte della circolazione veicolare e ricollocazione della sosta. L'area verrà destinata prioritariamente alla mobilità attiva (pedonale e ciclabile). Lungo l'intera estensione dell'intervento si sviluppa, inoltre, un percorso lineare a prevalente uso ciclabile, per facilitare e stimolare l'utilizzo della bicicletta. La scelta della vegetazione sarà dettata dalla considerazione del ruolo che determinate specie svolgono nel plasmare la memoria collettiva di un luogo e dalla necessità di adattamento ambientale delle specie stesse. Verrà messa a dimora vegetazione costiera dunale autoctona (psammofila), in grado di diffondersi spontaneamente in questi luoghi, a pochi metri dalla spiaggia, qualora lasciata al corso naturale degli eventi.

L'intervento in sostanza recupera uno spazio naturale che verrà messo a disposizione di cittadini e turisti, dotato di aree verdi per il passeggio, la sosta, l'attività fisica e di servizi integrativi a quelli oggi offerti lungo l'arenile. Il progetto prevede infatti la predisposizione di isole (dolia) che potranno ospitare funzioni culturali quali spazi espositivi all'aperto o stanze all'aperto e aree fitness, ma anche alcune attività attualmente presenti sull'arenile, come i chioschi bar che potranno spostarsi per aprire la visuale libera sul mare, previa concessione dello spazio a seguito di gara pubblica.



Figura 2- Le dolia di Ostia Antica

È previsto lo sviluppo delle seguenti attività:

- Redazione del capitolato e delle linee guida per la gestione delle “dolia” e la realizzazione delle strutture da parte degli operatori;
- Bando di concessione delle “dolia” ai gestori delle concessioni balneari che propongono lo spostamento dall’arenile di alcune delle loro strutture.

Finalità dell’intervento

- favorire la resilienza costiera del tratto di litorale interessato, ovvero la capacità della costa di adattarsi alle variazioni indotte dalla risalita del livello del mare, dagli eventi estremi e dagli impatti antropici occasionali, attraverso la rinaturalizzazione del lungomare e la ricostituzione del sistema dunale;
- soddisfare le esigenze degli utenti, riqualificando tutto il fronte mare tramite la riorganizzazione delle attività turistico-ricettive in un’area verde attrezzata, di alto livello quantitativo e qualitativo;
- liberare la spiaggia e la visuale del mare dalle strutture di servizio dei bagni, collocandole sotto la nuova passeggiata pedonale;
- liberare il lungomare dal traffico veicolare eliminando attività che generano situazioni di pericolo, rumorosità ed inquinamento in un ambiente naturale di pregio.

Risultati attesi dalla realizzazione dell’intervento

Un nuovo Parco Urbano lungo il litorale, che contenga funzioni e servizi che trasformi il lungomare, anche grazie alla sua posizione strategica tra la città e la spiaggia, in una nuova “Agorà” cittadina, dotata di spazi pubblici accoglienti, attrattivi e identitari, luogo vocato all’incontro e alla relazione tra i residenti, tra e con i turisti, destinato allo svago, al tempo libero e ai vari eventi e manifestazioni all’aperto. In virtù della sua posizione strategica tra la città e la spiaggia, si auspica che il Lungomare diventi un nuovo scenario per l’incontro tra la città e il mare e non più come una barriera invalicabile, pericolosa, rumorosa ed inquinante a causa del traffico intenso che finora lo ha caratterizzato.

Nuova strada alternativa al lungomare e nuovo ponte canale dei pescatori

Descrizione dell'intervento

La realizzazione del Parco del Mare, ottenuto attraverso la rinaturalizzazione del fascio stradale del lungomare e la ricostituzione della duna marina, estesa anche alle aree verdi esistenti, consentirà di riconquistare nuovi spazi aperti naturali di uso pubblico, totalmente pedonali e ciclabili e a diretto contatto con la spiaggia, dove sviluppare nuove attività e su cui spostare alcune attività che oggi affollano l'arenile ed impediscono la visuale libera verso il mare. Per perseguire questa finalità è necessario ridisegnare il sistema della viabilità complanare, delle intersezioni e degli spazi prossimi e interclusi, con adeguato spazio per la ciclabilità e, anche disgiuntamente, per la pedonalità, con identificazione di un adeguato corridoio dedicato al trasporto collettivo. In particolare sarà necessario garantire la realizzazione della viabilità complanare attraverso la realizzazione di un nuovo ponte sul canale dei pescatori e la realizzazione di un tratto di viabilità di collegamento tra Via Benino e Via dei Sandolini in direzione di via delle Quinqueremi oltre la sistemazione del nodo in corrispondenza della Cristoforo Colombo.

Principali attività previste

Il nuovo percorso della viabilità complanare per il trasporto su gomma prevede la ridefinizione di un nuovo snodo infrastrutturale nel tratto terminale della Cristoforo Colombo, che ridefinisce l'assetto viabilistico in modo da consentire da un lato gli spostamenti ciclopedonali del lungomare e dall'altro l'innesto veicolare in direzione di Ostia Ponente su quella che oggi è via Alessandro Geraldini, che subito diventa via Bernardino da Monticastro e poi via Niccolò Benino. Il percorso prosegue dunque su un nuovo tratto di viabilità, ad oggi mancante, in prosecuzione di via Benino per allacciarsi a tutta via dei Sandolini fino al canale dei Pescatori. Qui una nuova opera infrastrutturale, il "nuovo ponte carrabile sul canale dei Pescatori", consentirà il collegamento diretto con via delle Quinqueremi che termina su Piazza Sirio.

Sarà necessario garantire gli accessi carrabili.

L'intervento prevede il completo adeguamento della nuova sede stradale alternativa a questo tratto di Lungomare, con la realizzazione di una sezione stradale con doppia corsia per ogni carreggiata e marciapiede regolamentare. E' possibile prevedere l'inserimento di una corsia dedicata alla navetta elettrica per la mobilità pubblica all'interno della sede stradale solo per il tratto che parte dalla Colombo e arriva fino a Viale Mediterraneo. Qui la navetta elettrica devierà il suo percorso rispetto alla nuova complanare, percorrendo viale Mediterraneo per allacciarsi all'esistente ponte sul Canale dei Pescatori e proseguire poi sull'attuale Lungomare Duilio verso Nord. L'intervento si concretizza mediante la redazione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica del ponte e della rete viaria che individui le opportune caratteristiche dimensionali e strutturali, e i vari scenari possibili, con tutti gli studi e le verifiche che ne conseguono per lo sviluppo del successivo livello progettuale.

A seguire lo schema della mobilità post operam e lo schema della viabilità provvisoria, una volta realizzato il parco delle Dune, nelle more di realizzazione del Ponte sul canale dei Pescatori.

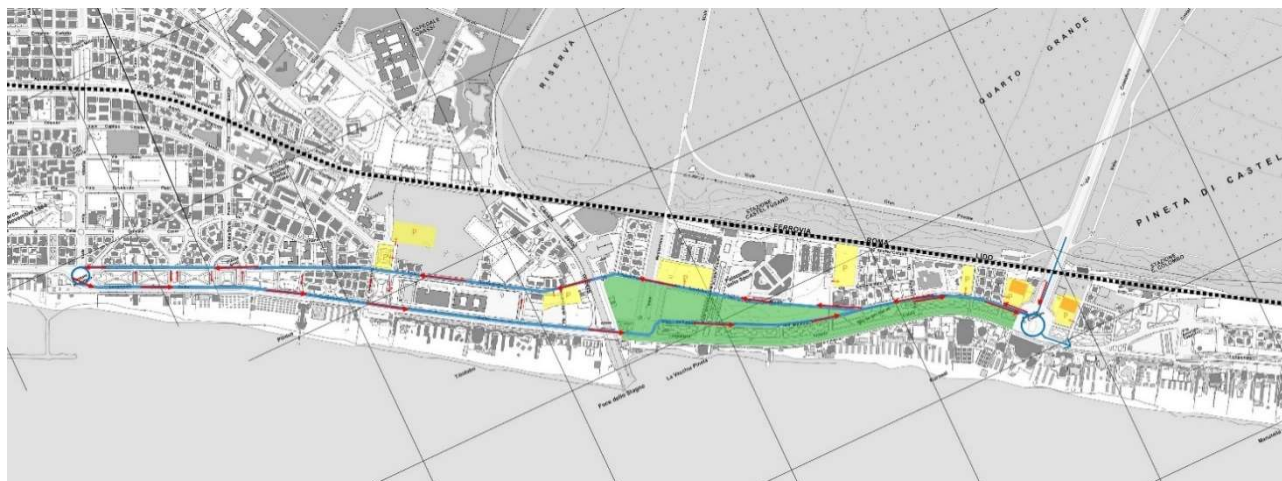


Figura 3 - Schema viabilità post operam

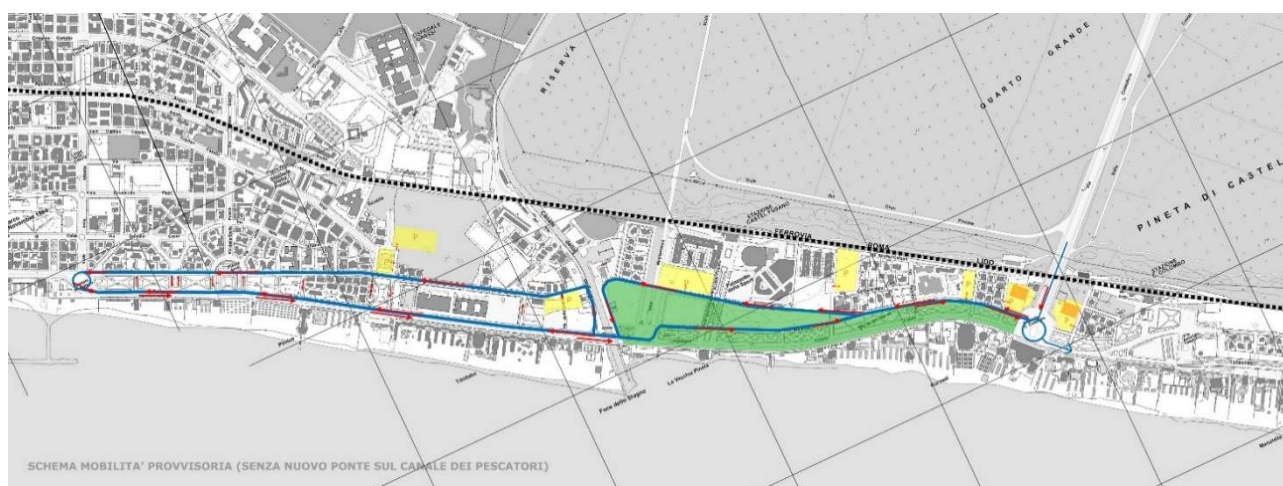


Figura 4 - Schema viabilità provvisoria

Finalità dell'intervento

Il progetto si propone di raggiungere i seguenti obiettivi:

1. ridefinizione dei percorsi di accesso e fruibilità del Lungomare mediante la separazione dei flussi veicolari veloci dalla mobilità dolce;
2. riqualificazione generale del tratto stradale alternativo al Lungomare per la mobilità veicolare;
3. nuova realizzazione di sede viaria nel tratto di collegamento tra via Benino e via dei Sandolini;
4. introduzione della corsia dedicata alla navetta elettrica del trasporto pubblico.

Risultati attesi

L'intervento si inserisce nella Strategia Territoriale generale per Ostia come presupposto fondamentale per la realizzazione di un tratto strategico del nuovo "Parco del Mare". Solo attraverso la separazione del flusso veicolare privato rispetto alla pedonabilità del Lungomare è possibile ampliare la fruibilità del Parco e riproporre l'assetto dunale del litorale. Il risultato globale è quello di una riorganizzazione del sistema della mobilità attraverso l'integrazione di interventi di valorizzazione paesaggistica e ambientale del Lungomare (pedonalizzazione e rinaturalizzazione) e di interventi che potenzino il trasporto collettivo alimentato da fonti rinnovabili, combinato con mobilità ciclabile e pedonale (mobilità sostenibile).

Riqualificazione connessioni con le stazioni

Descrizione dell'intervento

La fruibilità pedonale del Lungomare di Ostia è concretizzabile mediante il potenziamento della viabilità trasversale che lo collega ai punti di approdo, siano essi stazioni ferroviarie metropolitane o direttrici di viabilità panoramiche. Sono state individuate alcune vie che necessitano di interventi di riqualificazione urbana affinché diventino la via di accesso preferenziale per il fruitore o visitatore del litorale.

1. Via della Tolda

È la strada di collegamento tra la Stazione “Stella Polare”, fermata della ferrovia Roma-Lido, e Piazza Sirio che si affaccia sul Lungomare Duilio.

2. Viale Mediterraneo

È la bellissima via che, partendo da Castello Chigi, attraversa la pineta di Castel Fusano per giungere fino al litorale di Ostia all'altezza della foce del canale dei pescatori.

3. Viale della Stazione di Castel Fusano

È il viale molto ampio che collega la Stazione “Castel Fusano”, fermata della ferrovia Roma-Lido, al litorale di Ostia.

Principali attività previste

L'intervento propone il miglioramento delle condizioni del manto stradale, dell'illuminazione, dell'arredo urbano e del verde, con la possibilità di creare, dove possibile, le condizioni per un'ottimale percorribilità pedonale. Ciò si concretizza allargando l'ampiezza dei marciapiedi per creare un comodo percorso protetto, potenziando la presenza di alberi con chiome ombreggianti, eliminando le barriere architettoniche per favorire l'accessibilità dello spazio pubblico e installando adeguata segnaletica.

1. Per via della Tolda si prevede l'allargamento della sede protetta del marciapiede e la messa a dimora di alberi con chioma ombreggiante;



Figura 5 - Via della Tolda (estrapolazione da Google Maps)

2. per viale Mediterraneo l'intervento si concentra nel tratto finale esterno alla pineta di Castel Fusano e consiste nella realizzazione del marciapiede, attualmente inesistente, e nel completamento dell'impianto di illuminazione pubblica;



Figura 6 - Viale Mediterraneo (estrapolazione tramite Google Maps)

3. per viale della Stazione di Castel Fusano, caratterizzata da doppia carreggiata con interposta aiuola a verde, si propone di individuare un fronte privilegiato per il percorso pedonale differenziandolo con pavimentazione differente e creare aree di sosta nella zona verde con particolare cura nella scelta delle nuove piantumazioni da inserire.



Figura 7 - Viale della Stazione di Castel Fusano (estrapolazione tramite Google Maps)

L'intervento si concretizza mediante la redazione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica che individui ciascun ambito di riqualificazione e predisponga le azioni da mettere in campo.

Finalità dell'intervento

Il progetto si propone di raggiungere i seguenti obiettivi:

1. ridefinizione del rapporto fra le porte di accesso al litorale e l'elemento "mare" mediante il restyling degli assi di collegamento pedonale;
2. garantire l'accessibilità diretta e confortevole a tutti i visitatori con particolare attenzione ai diversamente abili;
3. invitare al maggiore utilizzo dei sistemi di mobilità pubblici migliorando le percorrenze a piedi;
4. riqualificazione e potenziamento del verde di arredo e di mitigazione.

Risultati attesi

La qualità dello spazio pubblico si identifica a partire dai percorsi di collegamento verso le principali attrazioni del litorale. Per trasformare la passeggiata del Parco del Mare è necessario partire dai punti di approdo del sistema di trasporto locale e cogliere le sensazioni del visitatore, dunque ogni risorsa impegnata per il miglioramento della qualità dei percorsi pedonali è ben convogliata se si intende perseguire gli obiettivi della Strategia Territoriale generale.

Parcheggi a raso

Descrizione dell'intervento

La Strategia Territoriale impostata per il litorale di Ostia prevede un rafforzamento del sistema della mobilità sostenibile pedonale e ciclabile. Tuttavia si rende necessario potenziare anche il sistema dei parcheggi a supporto della mobilità tradizionale su gomma. Il bacino d'utenza del litorale è destinato ad ampliarsi grazie all'attrazione di nuove e più complesse funzioni legate al mare e al potenziamento dell'offerta turistica e culturale del territorio. Si rende quindi necessario riorganizzare anche il sistema dei parcheggi per auto, motocicli e bici. Sono state dunque individuate alcune aree, dislocate lungo la fascia costiera, che si candidano ad ospitare zone di sosta così da liberare l'occupazione del Litorale che oggi invece appare del tutto invaso dalle automobili. Complessivamente sono previste nuove aree per parcheggio a raso per un totale di circa 28.000 mq, con una capacità di circa 1.000 posti auto.

Le aree individuate sono:

1. *Parcheggio alberato a raso piazza dei Canotti*

Piazza dei Canotti è posizionata in intersezione rispetto a via delle Quinqueremi, strada sulla quale sarà deviato il trasporto su gomma rispetto all'attuale Lungomare Duilio. L'area individuata si presta ad ospitare un'ampia zona di parcheggio a raso con la possibilità di inserire anche alberature in continuità con l'area a verde antistante al fine di contribuire alla mitigazione dell'esposizione solare.



2. *Parcheggio alberato a raso Via della Bussola*

L'area individuata per il parcheggio di via della Bussola si innesta in adiacenza al percorso del nuovo tracciato di viabilità principale ed offre ampi spazi per la realizzazione di un parcheggio a raso alberato.



3. *Nuovo parcheggio a raso Via Benino/via dei Sandolini*

Il parcheggio di via Benino/via dei Sandolini si attesta proprio sul tratto di viabilità di nuova realizzazione che collegherà via Benino con via dei Sandolini, a completare il nuovo tracciato della viabilità principale, alternativa al Lungomare per il trasporto su gomma. Si tratta di un'area di circa 8.000 mq in cui poter realizzare un parcheggio a raso per auto, motocicli e bici di facile accesso dalla nuova passeggiata sul mare.



4. Nuovo parcheggio alberato a raso Via de Angelis

Il parcheggio a raso di via De Angelis è posizionato in adiacenza al tratto ferroviario in parziale adiacenza al parcheggio di via dei Sandolini ed occupa un'area di circa 7000 mq.



5. Nuovo parcheggio alberato a raso Via Leopoldo Ori/via Benino

Il parcheggio a raso alberato di via Leopoldo Ori/via Benino si attesta su via Benino, che è destinata a diventare parte del nuovo tracciato della viabilità principale alternativa all'attuale Lungomare. L'area, di circa 1500 mq, risulta di immediato accesso dal Litorale.



6. Nuovo parcheggio alberato a raso Via Ferdinando D'Aragona

Il parcheggio a raso alberato di via Ferdinando D'Aragona è posizionato con accesso dall'attuale via Bernardino da Monticastro e occupa un'area di circa 2400 mq. Anch'esso è di facile accesso da chi arriva dalla via Cristoforo Colombo ed è di immediato accesso dal Litorale.



Il PFTE individuerà le opportune caratteristiche dell'importante ristrutturazione viaria con gli studi e le verifiche che ne conseguono.

Finalità dell'intervento

Il progetto si propone di raggiungere i seguenti obiettivi:

- offrire la necessaria dotazione di parcheggi pubblici per sopperire alle esigenze legate alle nuove attività legate al Parco del Mare;
- consentire la liberazione del Lungomare dalla sosta dei veicoli privati;
- destinare grandi aree pubbliche oggi dismesse all'utilizzo del cittadino;
- consentire la sosta dei mezzi privati e gestire, di conseguenza, i flussi sul Litorale mediante la pedonalizzazione, ciclabilità ed accesso ai mezzi di trasporto collettivo sostenibili.

Risultati attesi

L'intervento si inserisce nella Strategia Territoriale generale per Ostia a supporto della realizzazione del Parco del Mare. L'individuazione di grandi aree da destinare a parcheggio pubblico è indispensabile per liberare l'attuale Lungomare dall'occupazione dei veicoli privati e ridisegnare la passeggiata sul Litorale. Il risultato principale consiste nel rendere sostenibile la mobilità lungo la costa agevolando la pedonalizzazione e l'utilizzo delle navette elettriche per il trasporto pubblico.

3.2 Obiettivi generali di sostenibilità ambientale

Il progetto di fattibilità tecnico-economica dovrà contenere la relazione di sostenibilità per i seguenti aspetti:

- la verifica degli eventuali contributi significativi ad almeno uno o più dei seguenti obiettivi ambientali, come definiti nell'ambito dei regolamenti (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020 e 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, tenendo in conto il ciclo di vita dell'opera:
 - mitigazione dei cambiamenti climatici;
 - adattamento ai cambiamenti climatici;
 - uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine;
 - transizione verso un'economia circolare;
 - prevenzione e riduzione dell'inquinamento;
 - protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.
- una stima della Carbon Footprint dell'opera in relazione al ciclo di vita e il contributo al raggiungimento degli obiettivi climatici;
- una stima della valutazione del ciclo di vita dell'opera in ottica di economia circolare, seguendo le metodologie e standard internazionali (Life Cycle Assessment – LCA), con particolare riferimento alla

- definizione e all'utilizzo dei materiali da costruzione, ovvero dell'identificazione dei processi che favoriscono il riutilizzo di materia prima e seconda riducendo gli impatti in termini di rifiuti generati;
- l'analisi del consumo complessivo di energia con l'indicazione delle fonti per il soddisfacimento del bisogno energetico, anche con riferimento a criteri di progettazione bioclimatica;
- la definizione delle misure per ridurre le quantità degli approvvigionamenti esterni (riutilizzo interno all'opera) e delle opzioni di modalità sostenibili dei materiali verso/dal sito di produzione del cantiere;
- l'eventuale utilizzo di soluzioni tecnologiche innovative, ivi incluse applicazioni di sensoristica per l'uso di sistemi predittivi (struttura, geotecnica, idraulica, parametri ambientali).

La progettazione inoltre dovrà garantire l'osservanza dei Criteri Ambientali Minimi (CAM) vigenti.

3.3 Obiettivi di qualità dell'inserimento paesaggistico

L'intervento è volto al miglioramento e alla riqualificazione ambientale paesaggistica di parte del Lungomare di Ostia; in particolare, la realizzazione del Parco lineare delle dune, ottenuto attraverso la rinaturalizzazione del fascio stradale del lungomare e la ricostituzione della duna marina, estesa anche alle aree verdi esistenti, consentirà di riconquistare nuovi spazi aperti naturali di uso pubblico, totalmente pedonali e ciclabili e a diretto contatto con la spiaggia, dove sviluppare nuove attività e su cui spostare alcune attività che oggi affollano l'arenile ed impediscono la visuale libera verso il mare.

Tuttavia poiché l'intero litorale è sottoposto a DM del 1954-10-21- Fascia costiera - Ostia - Anzio – Nettuno, per l'intervento proposto, nel prosieguo dell'iter approvativo, è necessaria la richiesta di nulla osta paesaggistico, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice, corredata dalla relazione paesaggistica di cui al DPCM 12 dicembre 2005 e smi.

3.4 Obiettivi relativi alla gestione e manutenzione delle opere

La progettazione dovrà essere ispirata, anche considerando l'ubicazione dell'area d'intervento, ai principi di resistenza, durabilità, resilienza, robustezza e facilità della manutenzione.

4. REQUISITI E SPECIFICHE TECNICHE

Le attività oggetto del presente appalto dovranno essere svolte nel rispetto di tutte le discipline e Normative di riferimento vigenti sovraordinate, generali e di settore comprese le prescrizioni e i regolamenti Europei, della Regione Lazio e del Comune di Roma. A titolo non esaustivo si citano:

Disciplina Urbanistica Sovraordinata

- Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG) - Del. CP n. 1 del 18.01.2010;
- Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI) - DPCM del 10.11.2006 e ss.mm.ii.;
- Piano di Bacino del Fiume Tevere - V stralcio funzionale - Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce - P.S. 5 - DPCM del 03.03.2009 e ss.mm.ii.;
- Piano di Bacino del Fiume Tevere - VI stralcio funzionale - P.S. 6 per l'Assetto Idrogeologico (PAI - Piano stralcio di Assetto Idrogeologico) - DPCM del 10.11.2006 e ss.mm.ii.;
- Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) - Del. CR Lazio n. 5 del 21.04.2021;
- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Roma Capitale - Decreto del Sindaco metropolitano n. 220 del 28.12.2022;

- Piano Strategico Metropolitano di Roma Capitale - Del. Consiglio metropolitano n. 76 del 14.12.2022.

Vincoli

Fascia di rispetto dei fiumi, torrenti e dei corsi d'acqua iscritti negli elenchi

- D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. - art. 142, comma 1, lett.C;
- Ex R.D. 17.02.1910;

Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battaglia

- D.M. 22.05.1985;
- D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. - art. 142, comma 1, lett.b;
- Ex Legge 431 del 8 agosto 1985;

Vincolo Paesaggistico

- D.M. 21.10.1954;
- D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. - art. 136, comma 1, lett.d;
- Ex Legge 1497 del 29 giugno 1939.

Disciplina Urbanistica Comunale, strumenti di pianificazione strategica, piani di Settore

- Piano Regolatore Generale 2008 - Del. CC n. 18 del 12.02.2008;
- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) di Roma Capitale – Del. AC n. 14 del 22.02.2022;
- Piano di Utilizzazione degli Arenili (PUA) di Roma Capitale – Del. AC n. 98 del 17.11.2022 “Adozione Preliminare della Proposta di Piano di Utilizzazione degli Arenili (P.U.A.) del Litorale di Roma Capitale”.

Normativa Nazionale e Regionale, Regolamenti vigenti riguardante il Demanio Marittimo

- Codice della Navigazione - Regio Decreto n. 327 del 30.03.1942;
- Regolamento di Esecuzione della Navigazione Marittima - DPR n. 328 del 15.02.1952;
- Legge Regione Lazio n. 13 del 6 agosto 2007 e ss.mm.ii.;
- Regolamento Regione Lazio n. 19 del 12 agosto 2016 "Disciplina delle diverse tipologie di utilizzazione delle Aree Demaniali Marittime per finalità turistico-ricreative";
- Piano regionale di utilizzazione delle aree del demanio marittimo per finalità turistiche e ricreative - Del. CR Lazio n. 9 del 26.05.2021.

Normativa di riferimento per la VPIA

- D. Lgs. 42/2004 Codice dei Beni Culturali, art. 28, comma 4
- D. Lgs 36/2023 Codice degli Appalti, art. 41 co. 4, allegato I.8 *Verifica preventive di interesse archeologico*
- DPCM del 14/02/2022 *Linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico* (G.U. Serie Generale n. 88 del 14 aprile 2022)
- D.M. n. 60 del 20/03/2009 *Regolamento concernente la disciplina dei criteri per la tenuta e il funzionamento dell'elenco previsto dal Codice degli Appalti per i soggetti qualificati alla VPIA*
- Circolare MIC-DG-ABAP n. 32 del 12/07/2023 *Aggiornamenti normativi e procedurali in materia di verifica preventiva dell'interesse archeologico*
- Circolare MIC-DG-ABAP n. 53 del 23/12/2022 *Verifica preventive di interesse archeologico. Aggiornamenti normativi e procedurali e indicazioni tecniche.*

Regolamento Capitolino del verde pubblico e privato e del paesaggio urbano di Roma Capitale

- Del. A.C n.17 del 12.03.2021

Principio di Do No Significant Harm (DNSH)

- Al fine di sostenere interventi che contribuiscano ad attuare l'Accordo di Parigi e gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, in coerenza con il Green Deal europeo, gli interventi e l'esecuzione degli stessi devono rispettare il principio Do No Significant Harm (DNSH): a questo proposito si vedano:
- Circolare MEF del 30.12.2021 n. 32 "Guida Operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (DNSN);
- Comunicazione della Commissione 2021/C 5801 "Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio DNSH";
- art. 17 Reg. UE 2020/852 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili.

Specifiche tecniche contenute nei criteri ambientali minimi

Il progetto dovrà recepire tutte le specifiche tecniche, applicabili al progetto, contenute nei Criteri Ambientali Minimi vigenti, con particolare riferimento a:

- criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione di parchi giochi, la fornitura e la posa in opera di prodotti per l'arredo urbano e di arredi per gli esterni e l'affidamento del servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria di prodotti per arredo urbano e di arredi per esterni (adottati con DM 7 febbraio 2023, pubblicato nella G.U. n. 69 del 22 marzo 2022 - in vigore il 20 luglio 2023);
- servizio di gestione del verde pubblico e fornitura prodotti per la cura del verde (approvato con DM n. 63 del 10 marzo 2020, in G.U. n.90 del 4 aprile 2020);
- acquisizione di sorgenti luminose per illuminazione pubblica, l'acquisizione di apparecchi per illuminazione pubblica, l'affidamento del servizio di progettazione di impianti per illuminazione pubblica (approvato con DM 27 settembre 2017, in G.U. n. 244 del 18 ottobre 2017);
- affidamento di servizi di progettazione e affidamento di lavori per interventi edilizi (approvato con DM 23 giugno 2022 n. 256, GURI n. 183 del 8 agosto 2022 - in vigore dal 4 dicembre 2022).

5. PROGETTAZIONE

5.1 Livelli di progettazione da sviluppare

Ai sensi dell'art. 41 del D.Lgs. 36/2023, la progettazione si articolerà in 2 livelli:

- progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE);
- progetto esecutivo.

5.2 Tempi previsti per la redazione dei livelli di progettazione

Per la redazione dei due livelli di progettazione individuati si prevedono le seguenti tempistiche:

- Progetto fattibilità tecnica ed economica: 90 giorni dall'affidamento a valle dell'espletamento della gara di affidamento dei servizi di ingegneria e architettura
- Progetto esecutivo: 60 giorni dalla chiusura con esito positivo della conferenza dei servizi.

5.3 Elaborati da produrre

Gli elaborati da produrre, nel rispetto della normativa, saranno adeguati ai livelli di progettazione previsti. A titolo indicativo:

PFTE (Sezione II dell'Allegato I.7 del D.Lgs. 36/2023)

- relazione generale;
- relazione tecnica, corredata di rilievi, accertamenti, indagini e studi specialistici;

- relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico (articolo 28, comma 4, del codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ed eventuali indagini dirette sul terreno, anche digitalmente supportate;
- documento per l'accertamento di assoggettabilità al VPIA prodromico della verifica preventiva di interesse archeologico;
- relazione paesaggistica;
- studio di prefattibilità ambientale;
- relazione di sostenibilità dell'opera;
- rilievi plano-altimetrici e stato di consistenza delle opere esistenti e di quelle interferenti nell'immediato intorno dell'opera da progettare;
- elaborati grafici delle opere, nelle scale adeguate, integrati e coerenti con i contenuti dei modelli informativi, quando presenti;
- computo estimativo dell'opera;
- quadro economico di progetto;
- disciplinare descrittivo e prestazionale;
- cronoprogramma;
- piano di sicurezza e di coordinamento, finalizzato alla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori nei cantieri, ai sensi del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, nonché in applicazione dei vigenti accordi sindacali in materia. Stima dei costi della sicurezza. Il piano di sicurezza e di coordinamento può essere supportato da modelli informativi;
- piano preliminare di manutenzione dell'opera e delle sue parti. Il piano di manutenzione può essere supportato da modelli informativi.

PROGETTO ESECUTIVO (Sezione III dell'Allegato I.7 del nuovo Codice Appalti)

- relazione generale;
- relazioni specialistiche;
- elaborati grafici, comprensivi anche di quelli relativi alle strutture e agli impianti, nonché, ove previsti, degli elaborati relativi alla mitigazione ambientale, alla compensazione ambientale, al ripristino e al miglioramento ambientale;
- calcoli del progetto esecutivo delle strutture e degli impianti;
- piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti;
- aggiornamento del piano di sicurezza e di coordinamento di cui all'articolo 100 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81;
- quadro di incidenza della manodopera;
- cronoprogramma;
- elenco dei prezzi unitari ed eventuali analisi;
- computo metrico estimativo e quadro economico;
- schema di contratto e capitolato speciale di appalto;
- relazione tecnica ed elaborati di applicazione dei criteri minimi ambientali (CAM) di riferimento, di cui al codice, ove applicabili;
- fascicolo adattato alle caratteristiche dell'opera, recante i contenuti di cui all'allegato XVI al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.

La redazione del Documento di Valutazione Archeologica Preventiva, da effettuarsi nell'ambito dell'Assoggettabilità alla Verifica Preventiva di interesse archeologico, dovrà comprendere:

- Relazione storico archeologica;
- Carta delle Preesistenze archeologico-monumentali;
- Valutazione del Potenziale archeologico;
- Valutazione del Rischio archeologico.

5.4 Raccomandazioni per la progettazione

L'analisi dello stato dei luoghi e degli obiettivi definisce un quadro complesso per lo sviluppo del progetto. Il progetto sarà quindi elaborato da un team multidisciplinare di professionisti, con competenze adeguate alla dimensione dell'area oggetto dell'appalto e alla complessità del progetto.

5.4.1 Nuovo ponte carrabile canale dei pescatori

Stante la natura dell'opera d'arte e il contesto nel quale è previsto di inserire l'opera dovranno essere avviati con carattere prioritario degli approfondimenti e delle interlocuzioni preliminari con gli Enti preposti al fine di non compromettere il finanziamento e la funzionalità dell'intervento finanziato entro il termine di chiusura del ciclo di programmazione previsto. Stante la ristrettezza dei tempi concessi dall'Ente finanziatore gli approfondimenti e le interlocuzioni preliminari in parola dovranno essere svolti in parallelo e disgiunti dallo sviluppo del resto della progettazione relativa all'intervento "Parco del Mare".

5.4.2 Ambito di intervento

L' Ambito di intervento interessa pressoché tutta la parte urbanizzata del Litorale di Ostia estendendosi dal Porto Turistico, ad ovest, fino a Via Cristoforo Colombo ad est includendo, quindi, tutti i Lungomare nonché ampie aree limitrofe coinvolte in un ridisegno della viabilità che prevede una forte potenziamento del sistema della mobilità sostenibile, pedonale e ciclabile e, contestualmente, persegue l'obiettivo di liberare il Litorale dalla mobilità veicolare privata.

La progettazione deve tener presente, quali linee guida, prescrizioni ed indicazioni che, su questo territorio, sono state individuate dalla pianificazione urbanistica sia di livello comunale che sovraordinato. Nello specifico elementi imprescindibili di riferimento sono:

- le disposizioni del PRG vigente in merito agli "Ambiti di programmazione strategica" e, nello specifico, all'Ambito di programmazione strategica "Tevere" all'interno del quale ricade l'intervento. Quest'ultimo dovrà pertanto tener conto, secondo quanto previsto all'art. 64 delle NTA, delle indicazioni contenute negli elaborati indicativi del PRG I4.3 "Ambito di programmazione strategica Tevere-Risorse-Ostia" e I4.5 "Ambito di programmazione strategica Tevere-Obiettivi-Ostia";
- gli obiettivi che il PRG vigente individua per l'Ambito di valorizzazione della Città storica "D1- Ostia Lido" di cui agli art. 24-43 delle NTA, all'interno del quale ricade buona parte dell'intervento in oggetto:
 - a) *Ridefinizione architettonica degli spazi aperti con l'obiettivo di una maggiore continuità della fruizione pedonale, integrata con il tessuto esistente, con eventuali nuove attrezzature e alberghi con nuovi attraversamenti per l'accesso all'arenile;*
 - b) *Riqualificazione architettonica del fronte verso il mare e valorizzazione degli edifici di qualità;*
 - c) *Ridisegno del lungomare e relativa risistemazione della sede stradale e dei parcheggi;*
 - d) *Razionalizzazione delle attività balneari con l'obiettivo di una maggiore permeabilità percettiva e d'uso;*
 - e) *Riqualificazione ambientale e risanamento dell'arenile;*
- gli obiettivi di tutela e miglioramento della qualità che il PTPR indica per quanto riguarda i Paesaggi all'interno dei quali ricade l'intervento:
 - il Sistema del Paesaggio Naturale (art. 22 NTA)

Mantenimento delle caratteristiche, degli elementi costitutivi e delle morfologie del paesaggio naturale; utilizzo delle risorse idriche compatibilmente con la salvaguardia della biodiversità e del sistema delle acque inteso quale risorsa ecologica e quale elemento di connessione dei paesaggi ed elemento strutturante degli stessi; utilizzo dei territori costieri compatibilmente con il valore del paesaggio, mantenimento delle aree ancora libere; contenimento e riorganizzazione spaziale degli agglomerati urbani esistenti attraverso attenta politica di localizzazione e insediamento misure di contenimento dei frazionamenti fondiari e di utilizzazione del suolo compatibili con la protezione del paesaggio naturale; Valorizzazione dei beni naturali e culturali; mantenimento delle biodiversità, e della funzione ecologica delle aree boschive.

- il Sistema del Paesaggio Naturale - Paesaggio Naturale di Continuità (art. 24 NTA)
Mantenimento delle caratteristiche, degli elementi costitutivi e delle morfologie del paesaggio naturale; riqualificazione e recupero dei caratteri naturali propri; protezione, fruizione e valorizzazione del paesaggio naturale; valorizzazione della funzione di connessione dei paesaggi con i quali concorre a costituire complessi paesaggistici unitari; contenimento e riorganizzazione spaziale degli agglomerati urbani esistenti attraverso attenta politica di localizzazione e insediamento e utilizzazione del suolo compatibili con la protezione del paesaggio naturale; salvaguardia dei valori naturalistici che si conservano nel tessuto urbano; Conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale storico archeologico.
- il Sistema del Paesaggio Insediativo - Paesaggio degli Insediamenti Urbani (art. 28 NTA)
Gestione dell'ecosistema urbano mediante controllo dell'espansione, promozione di tessuti integrati, conservazione e riqualificazione degli elementi costitutivi del patrimonio naturale urbano (aree verdi, corsi d'acqua); riqualificazione e recupero della struttura degli insediamenti e dei paesaggi urbani mediante incentivi alla costruzione di opere contemporanee di valore architettonico, conservazione e ricomposizione di insiemi architettonici di qualità da ristrutturare, conservazione degli elementi costitutivi del patrimonio culturale, controllo e mantenimento delle visuali verso i paesaggi di pregio contigui e/o interne all'ambito urbano in relazione ai nuovi interventi.
- Sistema del Paesaggio Insediativo - Paesaggio degli Insediamenti in Evoluzione (art. 29 NTA)
Gestione dell'ecosistema urbano mediante controllo espansione, promozione di tessuti integrati, conservazione e riqualificazione degli elementi costitutivi del patrimonio naturale urbano (aree verdi, corsi d'acqua); individuazione di linee di sviluppo urbano compatibile e riqualificazione e recupero della qualità architettonica dell'insediamento in evoluzione; incentivi alla costruzione di opere contemporanee di valore architettonico; conservazione e ricomposizione di insiemi architettonici da ristrutturare; conservazione degli elementi costitutivi del patrimonio culturale; controllo e mantenimento delle visuali verso i paesaggi di pregio contigui e/o interne all'ambito urbano in relazione ai nuovi interventi.
- Le disposizioni del PTPR in merito a quanto previsto dagli articoli 34 "Protezione delle fasce costiere marittime" e 50 "Salvaguardia delle visuali" delle NTA.

La progettazione dovrà inoltre avere quale riferimento di particolare interesse, in merito alle trasformazioni previste, il Piano di Utilizzazione degli Arenili (PUA), adottato in via preliminare dall'AC con Del. n. 98 del 17.11.2022, e per il quale a febbraio 2023 è stato avviato il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) attualmente in corso.

Il PUA che si configura come strumento di programmazione e pianificazione dell'utilizzo delle Aree Demaniali Marittime non avente valore di Strumento Urbanistico, ha come finalità primaria quella di regolamentare la fruizione del bene demaniale per fini turistico ricreativi, compatibilmente con gli obiettivi di tutela e salvaguardia dell'ambiente costiero, fissati nelle Leggi Regione Lazio n. 24 e n. 25 del 6 luglio 1998 e ss.mm.ii.

L'intervento in oggetto deve pertanto dialogare strettamente con quelli che sono i principi ordinatori e gli indirizzi del Piano di Utilizzazione degli Arenili, definiti secondo il quadro normativo di riferimento e finalizzati

a raggiungere obiettivi di riqualificazione d'interesse pubblico, in particolare con la dotazione di spiagge di libera fruizione, anche consistenti in relazione allo spazio urbano; con l'accessibilità pubblica mediante l'individuazione di varchi di diversa tipologia in stretta relazione con le continuità morfologiche e tipologiche del tessuto urbano; con il recupero della libera visuale del mare mediante l'eliminazione del cosiddetto "lungomuro" che da sempre separa Ostia dal mare.

Le sinergie tra l'intervento previsto e il Piano di Utilizzazione degli Arenili, con l'obiettivo di valorizzare e migliorare la fruizione delle spiagge e di ricostituire un corretto rapporto tra ambiente costruito e ambiente naturale, devono essere molteplici e riguardare tutte le tematiche sia con carattere antropico che naturalistico. In particolare, gli interventi di Mobilità alle diverse scale devono rendere omogenei gli interventi di accessibilità al mare e innescare un processo di riqualificazione anche per tutta la prima fascia di costruito identificando un vero Lungomare.

Per quanto riguarda gli aspetti più strettamente legati ai caratteri ambientali e naturalistici, gli interventi di recupero e risanamento complessivo, in particolare quelli connessi strettamente con lo spazio costruito di Ostia, devono valorizzare:

- la libera visuale del mare: il PUA prevede la demolizione del cosiddetto "Lungomuro". Tale obiettivo è in piena sinergia con l'intervento in oggetto che consentirà di riconquistare nuovi spazi aperti naturali di uso pubblico, totalmente pedonali e ciclabili e a diretto contatto con la spiaggia, su cui spostare alcune attività che oggi "affollano" l'arenile ed impediscono la visuale libera verso il mare;
- la continuità tra tessuto urbano e arenile: il PUA, in perfetta sintonia con le "strategie territoriali" previste, ricostituisce il fondamentale rapporto tra tessuto urbano e arenile, individuando assialità riferibili agli stabilimenti balneari storici con valore architettonico, quelle con valenza morfologica che costituiscono il prolungamento dei principali assi insediativi del tessuto urbano e si relazionano con l'arenile anche attraverso spazi aperti configurati già presenti sul Lungomare (slarghi, piazze e giardini) e quelle con valenza naturalistica che trovano continuità ideali con il paesaggio;
- l'accessibilità pubblica: la nuova accessibilità all'arenile, garantita nel PUA dalla presenza di varchi ogni trecento metri tenendo conto delle assialità storico-tipologiche, morfologiche e naturalistiche in corrispondenza delle quali vengono localizzate le spiagge destinate alla pubblica fruizione, deve essere in piena sinergia con la trasformazione della fascia costiera di Ostia in un grande parco lineare dedicato al turismo, allo sport, alla cultura e al tempo libero, creano i presupposti per una nuova permeabilità pedonale pubblica, sia trasversale alla costa che lungo il fronte mare, conseguendo nuove condizioni di qualità morfologico-ambientale e funzionale nonché la riqualificazione ed il rilancio dell'uso pubblico di tutto il litorale.

5.4.3 Mobilità

Le scelte progettuali dovranno tener conto anche della nota allegata (prot. QG/0045436 del 06/11/2023) del Dip. Mobilità Sostenibile e Trasporti. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica della rete viaria individuerà quindi le opportune caratteristiche dimensionali, con tutti gli studi e le verifiche che ne conseguono, per lo sviluppo del successivo livello progettuale.

5.4.4 Progettazione sostenibile

Le soluzioni progettuali per la progettazione sostenibile dovranno avere quale riferimento di base:

- . Water Management
- . Miglioramento dell'aria
- . Contrasto al fenomeno isola di calore urbano

- . Controllo Microclimatico
- . Miglioramento del suolo
- . Interventi in NBS (Nature - based solutions)
- . progettazione biofilica-benessere umano ed ecologico

Le scelte progettuali dovranno trovare soluzioni per garantire, anche durante le fasi di cantiere, la limitazione:

- . emissione rumore e vibrazioni per attività macchine da cantiere
- . dei versamenti inquinanti in ambiente idrico per attività di cantiere
- . emissioni polveri da erosione eolica
- . emissioni poveri da attività da macchine movimentazione.

I materiali da utilizzare per le pavimentazione dei percorsi, per le aree sportive, per le piazze e le aree verdi, così come per i parcheggi, dovranno perseguano obiettivi di qualità architettonica e paesaggistica, resistenza, capacità drenante, facilità di manutenzione.

5.4.5 Progettazione parco delle dune

Le soluzioni progettuali per l'assetto del parco dovranno garantire:

- . la visibilità ed accessibilità agli edifici di rilevanza architettonica del lungomare;
- . l'accessibilità alle persone con disabilità motoria;
- . le relazioni tra aree libere e spazi costruiti, garantendo l'accessibilità agli edifici esistenti;
- . l'accessibilità ai mezzi di soccorso e ai mezzi per la manutenzione del parco;
- . soluzioni di contrasto ai fenomeni erosivi;
- . il maggiore spessore della linea di costa, allargando ove possibile la profondità e la fruibilità degli spazi propriamente costieri.

6 LIMITI ECONOMICI

Il finanziamento comunitario dell'intervento "Parco del Mare" è pari a 15.249.120,00 euro per i lavori (compresi oneri per la sicurezza) e a 8.583.880,00 euro per le somme a disposizione, ripartite come lo schema riportato. Tali importi rappresentano il limite economico per l'intervento. L'appalto per i lavori sarà stipulato a corpo.

QUADRO ECONOMICO	
Voce di Spesa	Importo Pre Gara (€)
Lavori	15.249.120,00 €
<i>Imprevisti, accantonamenti e adeguamento prezzi</i>	1.524.912,00 €
<i>Spese tecniche (indagini, progett., DL, supp. al Rup, etc.)</i>	3.366.306,40 €
<i>Incentivi funzioni tecniche (art. 45 Dlgs 36/2023)</i>	304.982,40 €
<i>Spese generali (allacciamenti, etc..)</i>	32.872,80 €
<i>IVA su Lavori (22%)</i>	3.354.806,40 €
Somme a disposizione	8.583.880,00 €
Totale	23.833.000,00 €

7 TEMPI

Di seguito si riporta un cronoprogramma relativo alle tempistiche previste per le principali fasi.

FASI	Quadrimestri 2024			Quadrimestri 2025			Quadrimestri 2026			Quadrimestri 2027		
	1°	2°	3°	1°	2°	3°	1°	2°	3°	1°	2°	3°
Approvazione interventi prima fase e Linee Guida intervento Parco del mare con D.G. (entro 31.05)												
Indizione ed espletamento gara senza affidamento, con criterio OEPV, per individuazione progettisti (entro 31.10)												
Affidamento della progettazione al vincitore della gara (entro il 31.10)												
Redazione PFTE (entro 15.02.2025)												
Conferenza dei servizi (entro 30.04)												
Progetto Esecutivo (entro 31.07)												
Procedura per affidamento lavori *												
Esecuzione Lavori												

*Le fasi di progettazione e affidamento lavori (stipula dal contratto con l'aggiudicatario dei lavori) si concluderanno entro 18 mesi dalla data della Convenzione siglata tra l'AdG e Roma Capitale

Modalità attuative

I progetti ammessi a finanziamento in 1ª fase, come disciplinato nelle Linee Guida delle Strategie Territoriali, approvate con DGR 1159/2022, devono essere appaltati con stipula dei relativi contratti entro 18 mesi dalla sottoscrizione della Convenzione tra Comune Beneficiario e Autorità di Gestione.

Il rispetto del termine dei 18 mesi e il raggiungimento dei risultati previsti - verificati in base a quanto indicato nell'art. 6 della Convenzione - consente di avviare il parco progetti di 2ª fase, con contestuale assegnazione delle economie di gara. Alla data del 31/12/2026 devono essere inderogabilmente sottoscritti i contratti di appalto di tutti gli interventi ammessi in 1ª fase (lavori e forniture) pena la revoca automatica del finanziamento degli interventi non ancora avviati. Tutti gli interventi ammessi a finanziamento - sia in 1ª fase che in 2ª fase - devono essere conclusi entro il termine ultimo del 31/12/2028.

Inoltre per l'intervento "Parco del mare" il Dip. Pau, con nota prot. QI 211608 del 28/11/2023, ha fatto richiesta al Commissario Straordinario di Governo per il Giubileo della Chiesa Cattolica 2025 di inserirlo nella nuova programmazione degli interventi all'interno del nuovo DPCM.

8 INDICAZIONE DELLA PROCEDURA DEL CONTRAENTE

L'amministrazione per la redazione del PFTE e del progetto esecutivo si avvarrà del supporto tecnico-amministrativo della società Risorse per Roma Spa nell'ambito un contratto di servizio in essere con il Dip. PAU. La società Risorse per Roma, stante la peculiarità dell'intervento, si avvarrà di professionalità esterne. La società Risorse per Roma individuerà l'affidatario per la redazione del PFTE e del PE mediante procedura ad evidenza pubblica nel rispetto del codice Dl.gs 36/2023

Le attività propedeutiche all'espletamento della gara di cui sopra saranno espletate senza ulteriori costi per l'Amministrazione e le attività per l'esecuzione della progettazione, affidate al completamento della procedura di cui sopra, verranno sostenute con i fondi comunitari del PR FESR Lazio 2021-2027

Allegati

- Rapporto Territoriale
- Documentazione Fotografica
- Nota Dipartimento Mobilità sostenibile e Trasporti prot. QG/2023/0045436
- Planimetria generale