

STRATEGIE TERRITORIALI – PR FESR LAZIO 2021-2027



PROGRAMMA DI RIGENERAZIONE DEL LITORALE DI OSTIA

OSTIA MARE DI ROMA

I. Rapporto Territoriale

Indice

1	ANAGRAFICA DEL COMUNE E CONTATTI DEL RAPPRESENTANTE DELLA STRATEGIA.....	1
2	AREA GEOGRAFICA INTERESSATA DALLA STRATEGIA	2
2.1	La storia di Ostia moderna	2
3	IL PIANO STRATEGICO METROPOLITANO DI ROMA CAPITALE (PSM)	7
3.1	Obiettivi ed assi tematici e direttrici strategiche del PSM	7
3.2	La coerenza delle strategie territoriali del litorale di Ostia con il Piano Strategico metropolitano	9
4	ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE.....	11
4.1	Il sistema insediativo e ambientale	11
4.2	Il sistema turistico	12
4.3	Il sistema della mobilità.....	13
4.4	Il sistema socioeconomico.....	13
4.5	Il sistema dei servizi locali	14
4.6	I dati socio-demografici	15
5	ATTI E STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE.....	16
5.1	Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR).....	16
5.2	Il Piano Regolatore Generale (PRG).....	17
5.3	I piani di settore	19
5.4	Beni culturali - Vincoli.....	19
5.5	Piani di settore	21
6	ALTRE LINEE DI FINANZIAMENTO PER PROGETTI DI SVILUPPO URBANO	24
6.1	Interventi sulla mobilità	24
6.2	Il progetto Mobility as a Service_MaaS_Roma.....	25
6.3	Gli interventi sull'ambiente	27
6.4	Interventi finanziati dal PNRR per il contrasto alla marginalità sociale.....	27
6.5	Gli interventi sul sistema insediativo.....	28
7	PARTENARIATO LOCALE	31
7.1	Partenariato locale	31
8	ESIGENZE DI SVILUPPO E POTENZIALITA' DELL'AREA – MATRICE SWOT	33
8.1	I punti di forza del territorio.....	33
8.2	I punti di debolezza del territorio.....	34
8.3	Le opportunità da valorizzare.....	34
8.4	I rischi (minacce) da considerare.....	34
9	IL PROGETTO DI TERRITORIO	35
9.1	La Vision	35
9.2	I macroambiti di intervento.....	35
9.3	Turismo sostenibile e Rigenerazione urbana	36
9.4	Potenziamento mobilità urbana sostenibile e integrazione con TPL	36
9.5	Inclusione sociale e sicurezza	38
9.6	Promozione dell'offerta culturale e della formazione	38
9.7	I progetti bandiera.....	39

1 ANAGRAFICA DEL COMUNE E CONTATTI DEL RAPPRESENTANTE DELLA STRATEGIA

Comune	ROMA CAPITALE
Sede	DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE URBANISTICA
Rappresentante Strategia Territoriale	DOTT. RAFFAELE BARBATO
Indirizzo	VIA OSTIENSE 131/L – 00154 ROMA
Indirizzo mail	segreteria.pnrr@comune.roma.it
PEC	protocollo.pnrr@pec.comune.roma.it
Telefono	06671077501

2 AREA GEOGRAFICA INTERESSATA DALLA STRATEGIA

La strategia territoriale interessa l'ambito urbano di Ostia Lido, che rientra nel territorio del Municipio X di Roma. Ostia è prevalentemente una località turistica affacciata sul mar Tirreno e lambita dal fiume Tevere, che costituisce il confine naturale con il comune di Fiumicino e delimitata da una vasta Pineta, la pineta di Castel Fusano. E' costituita dai quartieri di Ostia Levante, ostia Ponente e Castel Fusano. La maggior parte della zona è stata edificata nei primi anni del '900, non lontano dai resti della "prima" Ostia di epoca antica, a termine della bonifica dell'area avviata dopo l'annessione di Roma al Regno d'Italia.

Il litorale di Ostia costituisce a tutti gli effetti un'autentica "città nella città" che nel corso del Novecento, a partire dalla rifondazione urbana, ha assunto diverse identità attraversando cicli di sviluppo e di crisi e dilatandosi in un'espansione urbana tumultuosa e spesso disordinata. Quello dell'evoluzione identitaria, funzionale e urbana dell'area del litorale ostiense e del rapporto di Roma con il mare è un tema che ancora attende un'analisi puntuale e di ampio respiro: da centro balneare a città giardino negli anni prima e a cavallo della Grande Guerra; poi quartiere moderno e razionalista in età fascista; luogo simbolo del boom e della Dolce Vita romana nel secondo dopoguerra; periferia deformata dalla speculazione e dall'edilizia intensiva, minacciata dall'aumento del degrado e della criminalità negli anni Sessanta-Ottanta; infine, capace di recuperare con successo la originaria vocazione turistico-balneare a partire dagli anni Novanta. Una realtà territoriale sfaccettata e dissonante, capace di costruirsi un'identità autonoma, dunque, anche se al tempo stesso indissolubilmente legata, e dipendente, da un'entità urbana forte come quella di Roma: per questi motivi, un caso di studio di notevole interesse e di grandi potenzialità, perché consente di mettere in atto su una scala territoriale ridotta (ma non "riduttiva") un'analisi dei processi di trasformazione sociale, economica e urbana, al tempo stesso inquadrandone i caratteri e i risultati all'interno di una dinamica ben più vasta e complessa com'è quella romana.

2.1 La storia di Ostia moderna¹

La storia di Ostia moderna, come città di fondazione, è legata sin dalla nascita a numerose progettualità urbanistiche pubbliche, diverse tra loro per gli obiettivi di sviluppo economico e sociale che ipotizzavano o per le fasi storiche e politiche di cui erano espressione. Nessuna di esse è riuscita però a dare alla città quella fisionomia unica e riconoscibile risultante dalla fusione dei suoi elementi più caratterizzanti: il mare, il fiume, l'archeologia, la storia antica, le ricchezze naturalistiche e paesaggistiche.



Figura 1 - Piano regolatore del 1916 (da "Centenario di Roma Marittima, Cento anni di Architettura")

¹ Testo liberamente tratto da "Roma verso il mare. Lo sviluppo del litorale ostiense in età contemporanea" di Micaela Antonucci, Alma Mater Studiorum – Università di Bologna

Tali elementi, pur notevolissimi singolarmente, non sono mai stati inseriti in una rete che li mettesse in comunicazione tra loro e che, soprattutto, desse significato pieno ad un territorio così ricco di testimonianze storiche e biodiversità. Come conseguenza, la risorsa mare, la più redditizia, ha via via egemonizzato tutti gli sforzi progettuali delle varie amministrazioni succedutesi nel tempo, in ossequio ad una illusione turistica alimentata spesso da pochi beneficiari.

Già nella prima fase di Ostia moderna, seguita alla bonifica delle paludi malariche, predomina la presenza dell'elemento mare, che si traduce in poco tempo nella vocazione a diventare elegante centro balneare. Nel primo progetto di piano regolatore approvato nel 1916, la "città giardino" risponde essenzialmente alla funzione di luogo di villeggiatura, con villini, strade sinuose e abbondanza di spazi verdi. Risalta subito, nel progetto di Ostia Nuova, l'assenza di una continuità, ideale o territoriale, con l'antico abitato di Ostia, avamposto militare alla foce del Tevere divenuto nei secoli successivi la porta di Roma sul Mediterraneo, crocevia di commerci, genti e culture. Segue, dopo pochi anni, il cambio di destinazione d'uso voluto dal regime fascista, da "città giardino" a "quartiere di Roma sul Tirreno" con proprie funzioni residenziali, produttive e amministrative. La retorica propagandistica sostituisce le morbide traiettorie della "città giardino", con un reticolo ad assi paralleli e ortogonali alla costa, funzionali alle nuove esigenze di espansione dell'Urbe verso il mare.

Lo sviluppo edilizio pubblico, infrastrutturale e industriale di quel periodo fa di Ostia una vetrina per le mire imperialistiche del regime.

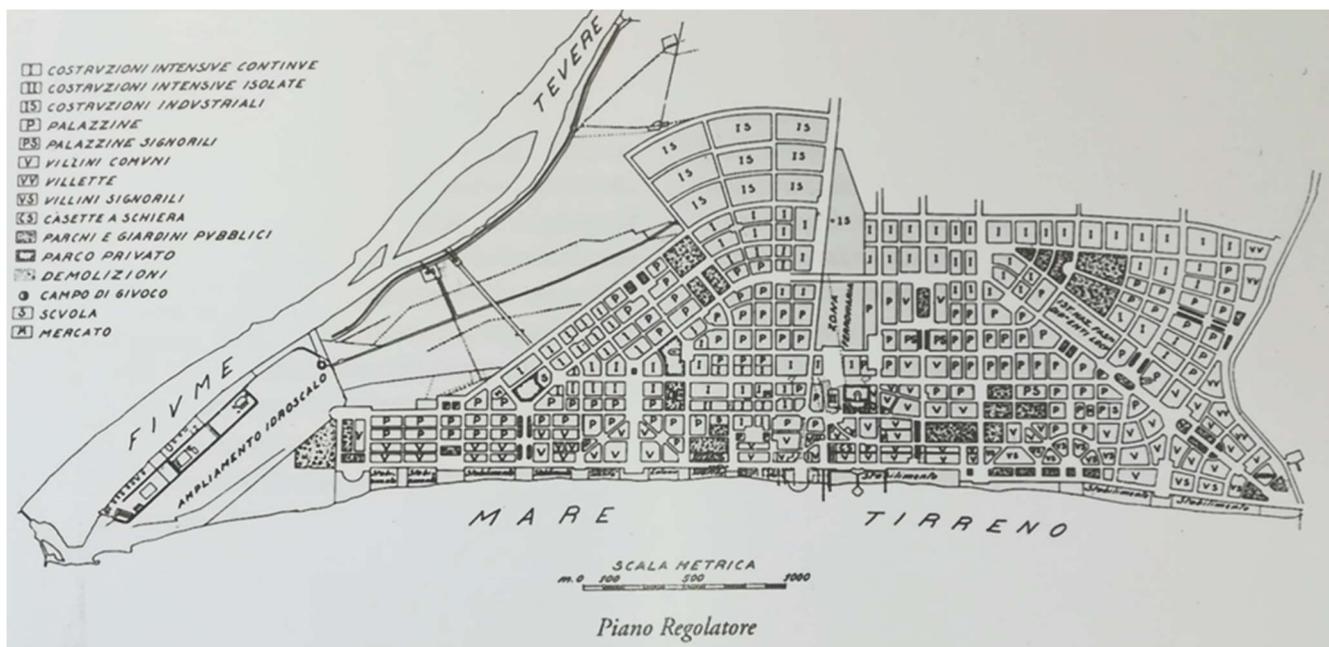


Figura 2 - Piano Particolareggiato per Ostia, PRG 1931-1936

Gli interventi pubblici più incisivi per raggiungere questo obiettivo si concentrano da subito sulla dotazione di moderne e adeguate infrastrutture: la ferrovia Roma-Ostia Mare (operativa già nel 1924); l'autostrada della via del Mare (aperta al traffico nel 1928); il prolungamento della via dell'Impero verso l'area della futura Esposizione Universale del 1942 e da lì fino al mare (inaugurato nel 1938); l'idroscalo di Ostia (1930). Alla costruzione della nuova "Roma sul mare" vengono chiamati alcuni dei più importanti architetti italiani attivi in quegli anni, che la arricchiscono di edifici pubblici e privati, stabilimenti balneari e sistemazioni a scala urbana. La modernità rivoluzionaria del razionalismo e dei nuovi lessici architettonici si affianca alle costruzioni eclettiche dei decenni precedenti e alle opere pubbliche in "stile littorio", in una sorta di "sperimentazione operante" che vede materializzarsi il confronto e lo scontro tra le diverse culture architettoniche romane e italiane. Tra i giovani architetti che portano a Ostia il linguaggio della modernità sono Angiolo Mazzoni (palazzo delle Poste, 1933-1934), Ignazio Guidi (scuola elementare "G. ed E. Garrone", 1934), Adalberto Libera (Villini per la Società Tirrena, 1933-1935) e Luigi Moretti (stabilimento balneare "Caio Duilio", 1937-1939), i quali si affiancano a professionisti più fedeli allo stile "littorio" ma che sembrano subire l'influenza delle loro opere, come Enrico Del Debbio (stabilimento balneare Rex, 1933).

Dopo gli eventi bellici, la fase di ricostruzione del litorale si innesta sul *boom* economico degli anni '50, che determina soprattutto ingenti investimenti edilizi, spesso speculativi.

Il boom economico che esplose in Italia e a Roma negli anni Cinquanta vede Ostia con il suo mare e le estese aree verdi sempre più protagonista dei momenti di evasione e dell'immaginario collettivo, grazie anche al cinema che la propone come uno dei luoghi della Dolce Vita. L'industria cinematografica aveva d'altronde a Roma, com'è noto, il suo centro di produzione maggiore in quegli anni, e il genere della "commedia all'italiana" concentra gran parte dei set proprio nell'Urbe, declinata nella "commedia alla romana". Sul litorale ostiense si girano capolavori come *Lo sceicco bianco* e *I vitelloni* di Federico Fellini negli anni 1952-1953; *Il sorpasso* di Dino Risi nel 1962 (indimenticabile la celebre scena di Vittorio Gassman e Jean-Louis Trintignant che sfrecciano sulla decappottabile sportiva lungo la litoranea sbeffeggiando i "lavoratori"); *Domenica d'estate* con Ugo Tognazzi del 1961. Ostia è anche il set privilegiato delle commedie d'autore "estive" con attori di razza come Aldo Fabrizi, Peppino De Filippo e Ave Ninchi (*Domenica d'agosto*, 1949; *La famiglia passaguai*, 1951) o Walter Chiari (*Ferragosto in bikini*, 1960) e dei film più leggeri e commerciali della serie "poveri ma belli". Il trampolino dello stabilimento balneare Kursaal di Attilio La Padula e Pier Luigi Nervi (1950), che accoglie con il suo inconfondibile profilo i visitatori al termine della via Cristoforo Colombo, diventa uno dei simboli più noti di Ostia, della sua architettura e del suo boom. La realizzazione dell'aeroporto internazionale "Leonardo da Vinci" nella vicina Fiumicino in occasione dei Giochi olimpici di Roma del 1960, apre una finestra sul mondo agli ostiensi vecchi e nuovi e offre loro l'immediata moltiplicazione delle possibilità di lavoro. Ma l'impetuosa crescita porta anche il rovescio della medaglia di uno sviluppo urbano vorace e incontrollato, soprattutto nell'entroterra, con la nascita di interi nuovi quartieri e borgate abusive lungo gli assi urbani delle vie del Mare e Cristoforo Colombo

A partire dagli anni '60, il litorale della capitale sfugge ad ogni tentativo di pianificazione urbanistica, lasciando campo libero ad una crescita incontrollata. Sorgono interi nuovi quartieri e borgate, per lo più in modo disordinato e con una proliferazione di edificazioni abusive, lungo le direttrici di comunicazione con il centro città.

La crisi dopo il boom nell'area del litorale arriva altrettanto rapida, materializzandosi nel lento declino urbano, economico e sociale che inizia tra la fine degli anni Sessanta e i primi anni Settanta: la cementificazione compatta di Ostia Ponente con anonimi blocchi di edilizia economica e popolare, la proliferazione di edificazioni abusive nell'entroterra, l'aumento esponenziale della criminalità segnano indelebilmente le tappe di un processo involutivo.

L'omicidio di Pier Paolo Pasolini, avvenuto all'Idroscalo nella notte tra l'1 e il 2 novembre 1975, è il fragoroso lampo di cronaca nera che accende d'improvviso le luci dell'attenzione nazionale e internazionale su questo pezzo di Roma, facendo di Ostia agli occhi dell'opinione pubblica il caso esemplare della periferia di una città che sta sperimentando sulla sua pelle in questi «anni di piombo» una violenza pubblica e politica pari a quella privata.

Con la redazione del "Progetto Litorale '83" da parte dell'Ufficio Speciale Tevere e Litorale del Comune di Roma, si assiste al primo tentativo di ripensare in chiave ambientale-naturalistica l'assetto di tutta l'area alla foce del Tevere, per rilanciarne soprattutto la valorizzazione turistica.

Il Progetto, dopo una attenta e dettagliata ricognizione delle risorse del territorio, proponeva una serie di modelli di recupero, riqualificazione e sviluppo degli insediamenti esistenti, per i quali la pubblica amministrazione doveva fungere da "regolatrice" delle forze imprenditoriali private.



STRATEGIE TERRITORIALI PR FESR LAZIO 2021-2027 : OSTIA MARE DI ROMA- RIGENERAZIONE DEL LITORALE DI OSTIA

Per l'edilizia balneare, si notava in particolare: "la vista del mare oggi è completamente impedita dalle squallide strutture fisse in cemento armato che hanno sostituito le frivole strutture in legno degli inizi del secolo".

Veniva inoltre ripresa l'idea di un porto turistico, collocato però all'interno della Fiumara Grande, anche in considerazione del fenomeno dell'erosione costiera, che già allora aveva avuto gravi conseguenze sulle spiagge. Il Porto turistico verrà invece realizzato nel 2000 sul litorale di ponente e soffrirà da subito di problemi di insabbiamento, senza peraltro apportare gli annunciati benefici al quartiere retrostante.



Nel 1988 la Soprintendenza Archeologica di Ostia presenta al Ministero per i Beni Culturali e Ambientali un "Progetto integrato archeologico-ambientale-naturalistico del litorale ostiense" con ipotesi di interventi coordinati delle varie amministrazioni per il recupero e la valorizzazione dell'intera area alla foce del Tevere: Ostia e il suo litorale, il corso del fiume, la fascia naturalistica da Coccia di Morto a Capocotta, coincidente con la presenza, senza soluzione di continuità, delle numerosissime emergenze archeologiche. Quale centro operativo e direzionale viene individuato l'edificio della ex Meccanica Romana, monumento di archeologia industriale degli anni '20. Esso sarebbe dovuto diventare sede museale, centro permanente di catalogazione e di informazione, luogo di convegni, mostre e manifestazioni culturali. L'apertura della multisala cinematografica nel 1999, accolta con enfasi da più parti come segnale di riscossa economica e d'immagine per Ostia, coincide di fatto con una grande occasione perduta per il territorio.

Negli anni '90, poco prima dello scandalo di "Tangentopoli" il litorale romano è sorprendentemente tra le realtà più attive nel contrasto alle pratiche illecite ed opache: nel novembre 1991 l'Associazione Commercianti di Ostia istituisce un numero verde contro la corruzione e in pochi giorni, travolti dalle migliaia di denunce arrivate principalmente dai commercianti, si scatena un vero e proprio terremoto istituzionale, con decine di persone coinvolte e arrestate.

La città, pur rimanendo aperti e irrisolti molti dei suoi atavici problemi, negli anni '90 conosce effettivamente un evidente cambiamento grazie all'innescare di un processo di trasformazione culturale, sociale, economica che segna, sulla scia del "rinascimento romano", anche una progressiva ripresa economica, sociale e urbana dell'area del litorale ostiense, attraverso una serie di iniziative – pubbliche e private – che riescono ancora una volta nella sua storia a cambiarne sorprendentemente il volto.

Un deciso impulso al rinnovamento viene dato da alcuni progetti a scala territoriale avviati a partire dalla fine del decennio, che riescono a innescare la rapida trasformazione di consistenti porzioni del litorale.

Nel 1998 parte la costruzione del grande porto turistico di Ostia, che dà inizio alla riqualificazione dell'intero tratto del lungomare di Ponente e di gran parte dell'area dell'ex Idroscalo – quella tradizionalmente più degradata dal punto di vista sociale e urbano.

Nel 1999 viene realizzata all'interno dello stabilimento dell'ex Meccanica Romana – notevole esempio di archeologia industriale – la Città del Cinema: un grande complesso con un multisala, ristoranti, attività commerciali e di svago che diventa con rapidità folgorante un polo di grande attrazione per tutta l'area circostante. Cultura e ambiente sono di nuovo due elementi trainanti dell'economia e delle attività turistico-ricettive ostiensi, grazie alla valorizzazione degli scavi archeologici di Ostia Antica, alla creazione della Riserva naturale del Litorale – dove si insediano un'oasi del WWF e un presidio della Lipu – e alla riqualificazione dell'ex colonia Vittorio Emanuele III, nella quale trovano spazio un ostello per la gioventù e la biblioteca comunale intitolata a Elsa Morante.

A partire dagli anni Novanta, la questione del recupero della fascia prossima all'arenile e dell'accessibilità visiva e fisica al mare ha prodotto numerose iniziative e proposte progettuali.

L'architetto Portughesi presentò due ipotesi (nel 1997 e nel 1999), per la riconfigurazione del *Waterfront* di Ostia. La più radicale prevedeva la trasformazione del lungomare in isola pedonale, interrando il traffico veicolare, ricreando le dune e la macchia mediterranea unendo due nuove Porte di Ostia, una presso l'ex Meccanica Romana e una al termine della via Cristoforo Colombo, e allargandosi in due Isole del Loisir, ampi spazi attrezzati per ospitare attività legate allo sport, al gioco e allo shopping. Accanto a queste "isole spaziali" ci sarebbero state delle vere e proprie "isole reali", ovvero cinque isolotti artificiali sul modello di Dubai legati da "cordoni ombelicali" alla costa.

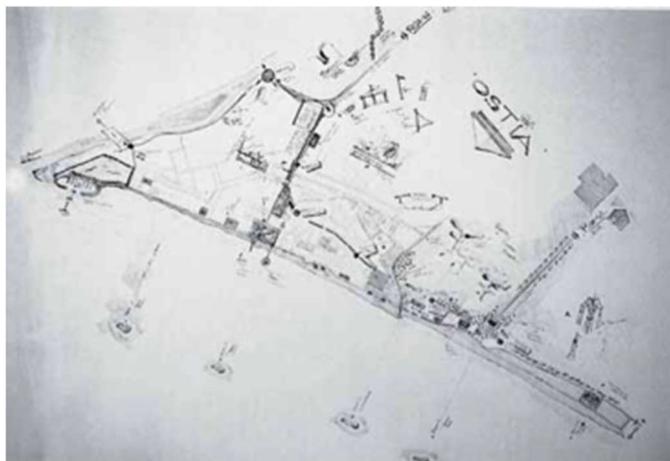


Figura 3 - Il Progetto Portughesi 1997-1999

Il progetto di Fuksas, annunciato nel 2005 in occasione del convegno "Lido di Ostia al 2015" e presentato nel 2006, prevedeva invece la realizzazione di un'ampia fascia verde a ridosso del mare, contrassegnata da due scenografiche torri-hotel collegate a un nuovo pontile al termine della Cristoforo Colombo. Le proposte delle due *archistar*, così come quelle dei meno famosi vincitori nel 2004 del concorso internazionale "Contratto di Quartiere Lungomare di Roma", pur rimanendo nel cassetto, sigillano definitivamente una visione pubblica del litorale colonizzata dalla *vocazione balneare*. Sulla medesima scia, seppur in un mutato contesto politico, si colloca il progetto del Secondo Polo Turistico di Roma (2011), il cui scopo è la creazione di un'offerta alternativa e integrativa a quella del patrimonio culturale collocato nel centro storico della città, in grado di attirare nuove tipologie di domanda e flussi internazionali verso gli *asset* turistici del futuro: i congressi, la nautica, l'*entertainment*. Il progetto prevedeva a Ostia un *Waterfront* con aree ricettive e commerciali, il polo della nautica, il distretto dello sport, una nuova passeggiata a mare e l'ampliamento del Porto Turistico. Il rilancio di Ostia come "città dei giovani" con attività sportive, locali per la vita notturna, per lo *shopping* e il divertimento tutto l'anno. In questa euforia ludica ha trovato spazio persino l'ipotesi surreale di una pista da sci.

A fronte di una tale abbondanza e varietà di proposte e stimoli, continua a mancare una progettualità pubblica che finalmente tenga conto del passato e del futuro di Ostia, superi una cronica mancanza di immaginazione ed elabori una visione complessiva della città e dell'area del delta tiberino. Una visione che punti a ricucire nei percorsi storici, naturalistici e culturali le sue aree frammentate e sconnesse, a ricostruire una trama di beni collettivi e valori di comunità e a dotarsi delle adeguate infrastrutture di mobilità, efficienti e sostenibili.



Figura 4 – il progetto di Waterfront del 2013

3 IL PIANO STRATEGICO METROPOLITANO DI ROMA CAPITALE (PSM)

3.1 Obiettivi ed assi tematici e direttrici strategiche del PSM

Il “Piano Strategico Metropolitan di Roma Capitale 2022-2024. ROMA, METROPOLI AL FUTURO. Innovativa, Sostenibile, Inclusiva” (PSM) è stato approvato con Delibera Consiglio metropolitano di Città metropolitana di Roma Capitale n. 76 del 14/12/2022.

Tale Piano per Roma Capitale, rappresenta il Quadro di programmazione strategica di riferimento per gli Investimenti Territoriali Integrati candidati al finanziamento relativo all’obiettivo specifico 5 del PR – FESR 2021/2027 ed in particolare per lo sviluppo di una specifica Strategia Territoriale di Ostia Lido, in coerenza con quelli che sono gli obiettivi generali e le direttive strategiche del PSM.

Il PSM in particolare “*si pone l’obiettivo di valorizzare il territorio, raccoglierne 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.

Questa visione trova la sua espressione in 12 Direttrici Strategiche di sviluppo urbano sostenibile (DSsus) articolate intorno ai temi degli assi prioritari, disegnate in coerenza con la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile.

Assi tematici

Direttrici Strategiche

**ASSE 1.
INNOVAZIONE**

DSsus 1. Digitalizzazione
DSsus 2. Cultura
DSsus 3. Ricerca
DSsus 4. Sviluppo economico

**ASSE 2.
SOSTENIBILITÀ**

DSsus 5. Mobilità
DSsus 6. Turismo
DSsus 7. Agricoltura sostenibile e forestazione
DSsus 8. Economia circolare
DSsus 9. Transizione energetica

**ASSE 3.
INCLUSIONE**

DSsus 10. Politiche sociali
DSsus 11. Riqualificazione delle periferie
DSsus 12. Politiche attive del lavoro

Per ogni definisce: il Campo di Applicazione, il Contesto, gli Obiettivi, le Azioni Strategiche e Operative, gli Strumenti di Governance e le Linee di Finanziamento.

A seguire si riportano in sintesi gli obiettivi principali delle Direttrici Strategiche di sviluppo urbano sostenibile del PSM, poste alla base della Strategie Territoriali di rigenerazione del litorale di Ostia.

3.1.1 DSsus 2. Cultura

- Valorizzazione e promozione integrata dei siti culturali (anche quelli minori o in posizione meno centrale e/o periferica rispetto a Roma, attraverso campagne di comunicazione ad hoc;
- Riconoscimento e valorizzazione dell’identità dei luoghi, recependo e promuovendo identità territoriali dagli abitanti
- Innovazione culturale dal basso e promozione di un’idea di cultura trasversale e innovativa attraverso: la promozione di iniziative dislocate sul territorio metropolitano come centri e hub della cultura a gestione partecipata affinché diventino incubatori ed acceleratori di cultura metropolitana ed asset per l’attrattività e la fruizione turistica;

3.1.2 DSsus 4. Sviluppo economico

- prestare attenzione all'altra economia (economia sociale, secondo welfare, imprenditoria straniera, commercio e servizi di prossimità) anche in chiave di riduzione delle disuguaglianze, capacitazione dei territori e delle persone, per fare in modo che i progetti pubblici non premino solo i pochi soggetti in grado di cogliere le opportunità;
- Creare spazi (anche digitali) dove imprese, mondo accademico, terzo settore e pubblica amministrazione possano incontrarsi, scambiare idee e progettare nuove azioni imprenditoriali;
- Percorsi di formazione, facilitazione e incentivazione sull'importanza dell'innovazione e dell'eco-innovazione per cittadini e imprese; co-progettazione di servizi, appalti innovativi e creazione di partenariati per l'innovazione.
- Supporto istituzionale, economico e infrastrutturale alle attività imprenditoriali tradizionali e artigianali e ai luoghi del commercio tradizionali o tipici (ad es. i mercati); salvaguardia del ruolo e della sopravvivenza di servizi ad alto valore aggiunto per il contrasto alle dinamiche competitive locali e globali, lesive delle specificità locali.

3.1.3 DSsus 5. Mobilità

- Favorire l'accessibilità ai territori marginali anche ai fini di una migliore coesione sociale;
- Valorizzare il ruolo delle stazioni ferroviarie finalizzato da un lato a una più equilibrata rete policentrica di insediamenti e servizi, dall'altro alla localizzazione e/o rilocalizzazione selettiva di centri di attività e servizi attrattori di grande traffico a ridosso dei maggiori nodi del trasporto pubblico locale;
- Adottare il modello "Mobility As a Service", che dà la possibilità al cittadino di scegliere il mezzo di trasporto più idoneo in base al tragitto da compiere, passando dall'auto al treno, fino ad arrivare ad autobus, tram, scooter e biciclette. Nel modello si inseriscono innovazioni come il nuovo sistema di ticketing.
- Potenziare il trasporto pubblico locale
- Promuovere e sostenere la mobilità ciclabile, Estendere la rete ciclopedonale collegando le piste esistenti e realizzando nuove ciclovie, Creare percorsi sicuri sia in bicicletta che a piedi per raggiungere i principali luoghi di interesse (scuole, uffici pubblici, servizi primari e da nodi del TPL) e promuovere forme di mobilità pedonale collettiva (mobility management);
- Migliorare la sicurezza negli spostamenti

3.1.4 DSsus 6. Turismo

- promuovere un turismo lento, territoriale ed una fruizione responsabile orientando gli investimenti verso scelte sempre più ambientalmente sostenibili
- contribuire a invertire le dinamiche di sfruttamento e consumo, concentrato e veloce, a favore di forme di fruizione culturale estesa, consapevole e di arricchimento per lo sviluppo del territorio;
- Valorizzare le aree protette in una logica di turismo eco-sostenibile attraverso un'offerta turistica integrata, che includa le aree protette e i parchi - le bellezze naturali, le emergenze e le testimonianze archeologiche, storiche e culturali che li caratterizzano - all'interno di itinerari ambientali, sportivi e didattico-educativi progettati sulla rete infrastrutturale della mobilità lenta.
- promuovere iniziative volte a distribuire il numero di turisti in tutta la Città metropolitana di Roma Capitale, anche in quei territori che risultano avere ad oggi una bassa capacità ricettiva, trovando su questi territori un'identità attrattiva per i diversi mercati che compongono il settore turistico.
- Realizzare un'offerta turistica integrata.

In particolare il PSM evidenzia la necessità di interventi di rigenerazione urbana e di sviluppo sostenibile in aree con un forte potenziale turistico non ancora completamente sfruttato, favorendo così una migliore distribuzione dei flussi turistici all'interno dell'area metropolitana, indicando gli interventi previsti da Roma Capitale e dalla

Regione Lazio ad Ostia come un chiaro esempio di rafforzamento dell'identità attrattiva e del potenziale turistico dell'area.

3.1.5 DSsus 9. Transizione energetica

- Riqualificazione energetica degli edifici pubblici;
- Promozione e sostegno alla creazione delle comunità energetiche rinnovabili, attraverso percorsi di sensibilizzazione, partecipazione e formazione;
- Riduzione delle isole di calore;
- Estensione della rete ecologica esistente alle permanenze minori.

3.1.6 DSsus 10. Politiche sociali

- Attivare sistemi di comunità, co-progettando con gli innovatori sociali percorsi di consolidamento e sviluppo delle pratiche in atto;
- Contrastare la violenza di genere, avviando percorsi di co-programmazione con centri antiviolenza, potenziandone i servizi;
- Contrastare la povertà e l'esclusione sociale, attivando progettualità multidisciplinari per l'inclusione sociale, lavorativa e abitativa.

3.1.7 DSsus 11. Riqualificazione delle periferie

- Valorizzazione delle periferie, attraverso: il riuso e la riqualificazione del patrimonio esistente dismesso; i contenitori dell'edificato con la preservazione delle aree intercluse presenti da riqualificare con funzione di spazio pubblico; la riqualificazione degli spazi pubblici di relazione; realizzazione di Piani integrati per il miglioramento delle aree degradate;
- Sviluppo locale con i territori attraverso: la promozione e disegno di politiche di inclusione sociale, abitative, di formazione professionale, di istruzione e di accesso ai servizi sanitari e socio-assistenziali; attivazione di sistemi di comunità e di "poli civici"; lo sviluppo di progetti che tengano insieme la dimensione lavorativa ed economica, e garantiscono l'attivazione di servizi, il presidio del territorio anche attraverso l'uso/il riuso degli spazi, la riqualificazione urbana e ambientale, attraverso il coinvolgimento degli abitanti e delle reti locali, il sostegno delle iniziative locali e quindi la creazione di un ecosistema di prossimità;
- Rigenerazione urbana delle periferie, Coordinando le azioni di rigenerazione urbana, stabilendo standard ambientali e di benessere territoriale, garantendo la distribuzione dei servizi pubblici e di prossimità, l'accessibilità territoriale e il sistema dei trasporti, attuando politiche di salvaguardia ambientale e contrasto al consumo di suolo;
- Adottare misure di tutela della biodiversità marina e di contrasto all'erosione costiera

3.2 **La coerenza delle strategie territoriali del litorale di Ostia con il Piano Strategico metropolitano**

In ottica di riequilibrio dei territori il Programma strategico metropolitano individua l'ambiente marino e l'insieme dei processi ecosistemici del litorale romano quali elementi territoriali cui ridare peso e attenzione e su cui concentrare le strategie di sviluppo del territorio. A tal fine PSM indica il rafforzamento dei centri del litorale come Ostia, tra le azioni strategiche da mettere in campo, promuovendo la riqualificazione e la riprogettazione dei lungomare come nodi di rigenerazione urbana, attraverso interventi integrati, che possano migliorare la condizione di vivibilità, attrattività e mobilità della metropoli.

I fattori socioeconomici analizzati dal Piano, hanno portato a definire l'ambito di Ostia Lido come ambito prioritario d'intervento finalizzato al riequilibrio sociale, in quanto luogo dalle forti diseguaglianze connesse alla struttura fisica della città in quanto periferico 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.

Un contesto che per ragioni socio-economiche necessita di una priorità di intervento specifica, che implementi azioni ed interventi volti a superare le marginalità sociali, economiche e territoriali:

- coltivando la cultura come pilastro identificativo delle comunità;
- sostenendo l'atterraggio della ricerca e della produzione del pensiero nei territori;
- promuovendo la transizione energetica ed ecologica in sinergia con lo sviluppo economico; creando un sistema del trasporto pubblico integrato e funzionale su tutto il territorio;
- favorendo forme di turismo sostenibile;
- implementando le filiere corte del cibo e ricucendo i rapporti città campagna;
- valorizzando le differenze di chi abita il territorio (differenze di ogni tipo, di provenienza, di genere, di cultura, di età);
- riconoscendo le potenzialità di tutte le tipologie di periferie presenti; costruendo nuove opportunità di lavoro.

Per ristabilire l'equilibrio territoriale il PSM indica in tale contesto di agire, da un lato, andando a sostenere e consolidare sperimentazioni e pratiche già in atto, dall'altro creando le condizioni per il dispiegamento delle opportunità o risorse territoriali già in essere e che quindi richiedono un'attenzione particolare in un'ottica di lungo periodo.

In generale gli obiettivi delle ST di Ostia perseguono quello che rappresenta il fine ultimo del Piano Strategico metropolitano che è quello di superare la dicotomia centro-periferia e considerare ogni contesto insediativo come un pezzo di città, con tutta la sua dignità.

Gli obiettivi delle Strategie Territoriali di Ostia sono pertanto pienamente coerenti con le finalità del Piano Strategico Metropolitano di Roma Capitale poiché rappresentano un sistema di azioni integrate nell'ottica di promuovere lo sviluppo sostenibile e la partecipazione sociale, il riequilibrio territoriale ed il miglioramento della qualità della vita nell'area del litorale di Roma.

4 ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE

4.1 Il sistema insediativo e ambientale

Il Litorale

Il Lungomare di Ostia rappresenta uno degli elementi di maggiore rilievo nel territorio di Ostia: da una parte è il punto di accesso per raggiungere il mare e gli stabilimenti balneari esistenti, dall'altra costituisce uno degli assi viari di primaria importanza per il collegamento con altre località lungo il mare e, con il sistema di trasversali, con gli altri municipi di Roma. Entrambe queste funzioni, attualmente svolte con contenuta efficacia, trasformano il Lungomare in un elemento di discontinuità tra il centro abitato e il litorale, costituendo una linea di interruzione tra differenti componenti della mobilità, oltre che di trame ambientali, a dispetto del suo valore potenziale di boulevard di connessione (viaria e paesaggistica) longitudinale, fortemente permeabile nella dimensione trasversale.

Il lungomare attuale può essere sinteticamente descritto come una grande fascia in cui coesistono aree in fregio utilizzate a parcheggio, una strada lungomare, ovvero un'ampia striscia di asfalto che arriva a 25 m di sezione, suddivisa tra marciapiedi, aiuole, corsie ciclabili, corsie carrabili e sosta, gli stabilimenti balneari affastellati, il tutto costituisce il paesaggio quotidiano di quella che dovrebbe essere l'area di maggior pregio del litorale romano.

La zona del lungomare inoltre presenta un marcato degrado fisico, urbano ed edilizio che denuncia una perdita di competitività delle imprese economiche e turistiche, che si ripercuote inevitabilmente sulla struttura sociale. Il degrado urbano infatti è accompagnato dal declino funzionale e di attrattività dello stesso, nonché da problematiche di tipo sociale causate da un uso improprio di tali spazi divenuti marginali.

Gli arenili

La spiaggia sabbiosa di Ostia è a pochi chilometri da Roma, capitale del Paese con oltre 3 milioni di abitanti, una condizione rara e privilegiata, e l'ampio utilizzo balneare costituisce un significativo volano economico.

La spiaggia soffre da vari decenni di problemi di erosione sempre più gravi, anche in relazione alla drastica riduzione degli apporti del Tevere e ai cambiamenti climatici in corso. Sono stati realizzati negli anni vari tipi di interventi di protezione con barriere e ripascimenti, tra cui 3km di spiaggia sospesa con barriera sommersa (1992) e un grande porto turistico (2000).

Il porto turistico

Struttura realizzata con Accordo di Programma, in variante al Piano Regolatore, nel 2000, ed assentita con apposito Permesso di Costruire. Il previsto ampliamento, per ragioni di mancata autorizzazione da parte dell'Agenzia dell'Entrate, non ha avuto seguito con decadenza dello stesso Accordo di Programma e relativa variante urbanistica ad esso connessa.

L'idroscalo

Il litorale di Ostia si conclude con la parte denominata Idroscalo; si tratta di un'area di proprietà del Demanio situata sulla sponda sinistra del fiume Tevere, in corrispondenza del suo sbocco a mare, inserita all'interno della fascia di massimo rischio idrogeologico R4 dall'Autorità di Bacino.

Le criticità di questo quadrante del territorio sono molteplici sia di origine naturale che antropica. Da un lato la pericolosità del sito caratterizzato da gravi fenomeni di dissesto idrogeologico che necessita di radicali interventi di bonifica e risanamento e dall'altro dalla presenza di costruzioni spontanee ed insediamenti abitativi abusivi, in tutta la vasta area dove è previsto il Parco della Foce del Tevere.

Anche in questo particolare quadrante del Litorale, si fa sempre più forte la necessità di un intervento radicale di riqualificazione che muove in primo luogo dal tratto di spiaggia che si propaga dai confini del Porto Turistico alla Foce del Tevere, fino al confine con il Comune di Fiumicino.

L'attuale sistema di canali e di idrovore non è più capace di gestire la raccolta e lo smaltimento delle acque piovane, sia per l'aumento del carico urbanistico, sia per opera della trasformazione e delle mutilazioni che le infrastrutture urbane hanno prodotto sull'originario reticolo idrico della bonifica.

La riserva Statale del Litorale

Rappresenta la cintura verde di Ostia che si estende dalla foce del Tevere alla tenuta presidenziale, rappresenta il territorio della discontinuità con gli insediamenti dell'entroterra, finora salvaguardata dai fenomeni di antropizzazione, principalmente in virtù del suo asset proprietario.

Oasi della LIPU

Nella zona dell'Idroscalo di Ostia, proprio alle spalle del nuovo Porto di Roma, in una laguna di 11 ettari ricostruita presso la foce del Tevere, è situato il Centro Habitat Mediterraneo della LIPU. Sebbene posizionata nei pressi di una zona fortemente urbanizzata, tale oasi ecologica è in breve tempo divenuta una delle ultime mete in cui gli uccelli possono trovare un riparo sicuro e stabile, dove riposarsi e procurarsi il cibo isolati da elementi di disturbo, nel corso dei loro viaggi migratori. L'opera di ricostruzione ambientale è stata effettuata dagli operatori della LIPU in modo tale da far rivivere, nei tempi dettati dalla natura, le condizioni territoriali antecedenti la costituzione degli insediamenti umani. In posizione strategica, tra il fiume ed il mare, gli uccelli che si orientano seguendo il Tevere possono trovare stagni, canneti e duna costiera. Più di una volta si sono registrati nella zona eventi di elevato interesse ornitologico. Negli ultimi anni sono state censite sul luogo ben 180 differenti specie di uccelli, spesso anche molto rare, come il Tarabusino, che sovente vi nidifica e la Moretta tabaccata, che vi è stanziata. Proprio quest'ultima specie, presente in Italia con solo una cinquantina di coppie, è considerata vulnerabile a livello europeo ed è classificata al massimo grado d'importanza per la conservazione. Numerose sono le iniziative del centro per la salvaguardia e la liberazione di vari uccelli. In primavera ed estate vengono poi accolti i piccoli caduti dal nido ed in inverno i rapaci feriti dai bracconieri. Gli animali vengono curati ed aiutati a riprendersi e lasciati andare una volta guariti.

L'equilibrio idrologico

L'attuale equilibrio idrologico della vasta pianura costiera che comprende l'abitato di Ostia è una condizione sostanzialmente artificiale, introdotta dalle importanti opere di bonifica di fine ottocento e inizio novecento. Si tratta tuttavia di una stabilità precaria, poiché minata dall'eccessivo carico urbanistico che, da 60 anni, grava su un'area fragile, pensata per l'agricoltura e da un'eccessiva impermeabilizzazione del suolo.

4.2 Il sistema turistico

- La consistenza delle strutture ricettive presenti nel municipio X^o, pari a 540 strutture, costituiscono soltanto il 2,8% delle strutture ricettive del totale del territorio comunale, con un'offerta costituita prevalentemente da alloggi per uso turistico e case vacanza (66%) da affittacamere e bed & breakfast (14%) e da un esiguo numero di alberghi;
- L'attuale offerta turistica di Ostia è fortemente orientata verso le attività di balneazione nonostante la numerosità e l'importanza delle risorse presenti sul territorio che risultano essere ancora poco promosse e conosciute al di fuori del territorio romano.
- Al momento, i turisti che giungono nella Capitale, tendono ad identificare la città soprattutto, (se non esclusivamente) con la "città-museo" caratterizzata da una notevolissima concentrazione di beni culturali che la rendono unica sotto il profilo storico artistico e archeologico, un centro culturale di livello mondiale.
- La redistribuzione del carico dei flussi sulle diverse aree del territorio capitolino e lo stimolo della crescita totale di presenze turistiche, anche attraverso la creazione di nuove occasioni di ritorno nella Capitale e l'intercettazione di differenti segmenti di domanda turistica nazionale e internazionale, può essere efficacemente raggiunta attraverso la creazione di un'offerta turistica nuova e alternativa al solo centro storico.
- Nel I semestre 2009 Roma ha fatto registrare 3,5 milioni di presenze congressuali (pari ad oltre un quinto delle presenze ottenute a livello nazionale) ospitando 1,7 milioni di congressisti che hanno partecipato a quasi 20 mila incontri organizzati nella provincia (pari al 44,2% del complesso degli incontri organizzati in Italia).

L'attrattività di Ostia risulta oggi fortemente condizionata da vicende locali che hanno inciso negativamente sulla reputazione dell'immagine del territorio in termini di "sicurezza" mentre l'offerta turistica presenta alcune importanti criticità, riconducibili a:

- mancanza di progettazione dell'area come destinazione turistica;

- difficile accessibilità per inadeguatezza delle vie infrastrutturali;
- non adeguatezza nei confronti della domanda degli attuali mercati internazionali;
- obsolescenza dell’offerta balneare e delle strutture dell’accoglienza;
- reputazione consolidata come destinazione “minore” rispetto alla Roma storica;
- mancanza di identità originale come destinazione/vacanza e come soggetto urbano nell’area romana.

Il lungomare inoltre si caratterizza per la presenza di un patrimonio architettonico di elevata qualità, sia pubblico che privato che costituisce una forte opportunità di sviluppo, se riadattato verso più adeguati livelli di qualità urbana, territoriale, socio-economica e ambientale per dare risposta al mutamento delle esigenze di turisti e residenti.

L’area costiera (attualmente sfruttata quasi esclusivamente ai soli fini balneari) e l’entroterra in direzione centro città posseggono notevolissime potenzialità attrattive e di sviluppo in virtù della presenza di attrezzature e servizi legati al settore del turismo ma soprattutto per la presenza di una opportunità rilevante, di grande originalità in termini di offerta ambientale naturalistico/paesaggistica, rappresentata dalla morfologia disegnata dal fiume, dai canali, dai paesaggi dello sbocco litoraneo della Campagna romana, dai paesaggi dominati dai Casali di bonifica, dalle dune, dalle pinete, dall’area archeologica diffusa nel verde, inserita nei cento siti archeologici Unesco più importanti al mondo, dalla Riserva presidenziale di Castelporziano, azienda agricola di 6.000 ettari, dalla presenza di Ostia Antica, dalla riserva Marina di Tor Paterno.

Di fatto esistono già oggi le condizioni per la qualificazione del sistema dell’offerta e per l’implementazione di un processo di sviluppo orientato, concretamente, ad attrarre una domanda turistica più ampia e qualificata rispetto a quella attuale.

4.3 Il sistema della mobilità

La mobilità del litorale di 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 fascio viabilistico della Via del Mare e della via Ostiense; ferrovia Roma-Lido ed il terzo costituito dalla Via Cristoforo Colombo. Questi fasci infrastrutturali se da un lato garantiscono la connessione longitudinale degli ambiti antropici e naturali, dall’altro costituiscono cesure territoriali che impediscono la continuità trasversale di un paesaggio pianeggiante e potenzialmente unitario.

A tale sistema si affianca un sistema di percorrenze contro-radiali, di natura più debole, costituito da reti viarie spesso incoerenti e frammentarie, incapaci di garantire l’adeguata accessibilità territoriale e di connettere i due settori urbani a cavallo del Tevere. Dal Grande raccordo anulare fino al mare il Tevere per 17 chilometri impedisce infatti il collegamento tra i due corridoi della mobilità A91 e Ostiense e tra le due linee ferroviarie FL1 e Roma-Lido. Di conseguenza l’unico attraversamento fluviale, costituito dal Ponte della Scafa, è sottoposto ad un patologico sovraccarico viabilistico.

All’inadeguatezza dei percorsi carrabili si affianca la quasi totale mancanza di strutture viabilistiche per il transito esclusivo o misto di pedoni e ciclisti.

4.4 Il sistema socioeconomico

Il Municipio X è tra i più estesi di Roma con una superficie territoriale pari a 150,74 Km² suddiviso in 10 Zone Urbanistiche diverse con una popolazione totale di 231.220 ab, equamente divisa per genere. Il reddito medio è poco al di sopra della media cittadina e pari a 22.726,66€ con una distribuzione della ricchezza molto disomogenea sul territorio municipale.

La composizione sociale è prevalentemente costituita da famiglie di 3 o 4 componenti. L’incidenza di cittadini stranieri nel territorio municipale è pari a circa il 10% ed è in linea con la media cittadina. Anche in questo caso si registra una prevalenza di nuclei familiari stranieri rispetto ai singoli lavoratori.

In media ha un numero di imprese per abitante tra i più bassi del territorio comunale, tuttavia in alcune aree del municipio è presente un’alta concentrazione di imprese private legate al commercio e alla ristorazione.

Facendo riferimento all'ambito in esame, corrispondente alle Zone Urbanistiche 13f- Ostia Nord e 13g- Ostia Sud e identificabili complessivamente come la zona litorale di Ostia, si registra una popolazione di circa 79.704 ab.

Le due aree sono ben distinguibili e molto diverse dal punto di vista delle caratteristiche socio-economiche. La zona di Ostia Nord o anche detta Ostia Ponente presenta delle caratteristiche molto simili a quelle delle principali periferie romane, con una popolazione mediamente più giovane e meno istruita, più povera e dipendente da sussidi pubblici come il reddito di cittadinanza per il quale, in quest'area si registrano più di 3 richieste ogni 100 ab > di 15 anni. L'area è anche caratterizzata dalla presenza di consistenti nuclei di case popolari pari a circa il 19,5% delle abitazioni.

L'area identificabile come Ostia Sud invece presenta caratteristiche differenti rispetto a quello limitrofo di Ostia Nord (o di Ponente). E' abitata prevalentemente dal ceto medio ed il livello di istruzione è allineato alla media cittadina. L'area corrisponde al nucleo di città storica e città consolidata del litorale e risulta prevalentemente costruita nel corso del Novecento. Risultano quasi assenti le case popolari ed il 75% della popolazione vive in case di proprietà.

4.5 Il sistema dei servizi locali

Lungo il litorale di Ostia si trovano tre grandi impianti sportivi di interesse territoriale che fanno di Ostia un centro di eccellenza per alcune discipline, confermandone la vocazione sportiva.

Il Centro Olimpico Matteo Pellicone è il centro tecnico federale della Federazione Italiana Judo Lotta Karate Arti Marziali, situato a trecento metri dal lungomare, costituito da un palazzetto di 16.000 metri quadrati, il palafjlkam, realizzato nel 1990, cinque palestre di allenamento ed un campo sportivo polivalente; due edifici destinati prevalentemente all'alloggio degli atleti ed al Centro Medico e un'ulteriore costruzione che ospita Uffici Federali, Aula Magna e Ristorante.

la Fjlkam Di OSTIA è l'unica in Italia che ospita in unica sede, su una superficie di circa 40.000 metri quadrati e per una cubatura di 70.000 metri cubi, la sua piccola-grande Città della lotta, del judo, del karate e delle Arti Marziali.

Il **polo acquatico Frecciarossa, centro federale** è situato sul lungomare, è stato attivato nel 2009 e per le sue peculiarità è diventato un abituale centro di preparazione per le squadre nazionali di nuoto, pallanuoto, nuoto di fondo, nuoto sincronizzato e nuoto per salvamento e sede di corsi del Settore Istruzione Tecnica della Federazione Italiana Nuoto. Insieme alle attività agonistiche e pre-agonistiche federali e societarie, l'impianto amplia la sua offerta a scuole nuoto e nuoto libero. La struttura, che si affaccia sul mare, consta di una piscina scoperta da 50 metri con pontone mobile, una coperta da 33 con pontone mobile, una palestra, foresteria e locali adibiti allo svolgimento dei corsi di formazione. Tra le manifestazioni più importanti che vi si sono svolte spiccano i Campionati Assoluti Estivi di Nuoto, il Campionato Nazionale a Squadre - Coppa Caduti di Brema, la Coppa Italia di Pallanuoto, le finali dei Campionati Giovanili di Pallanuoto, i Campionati Nazionali Giovanili di Nuoto Sincronizzato e i Campionati Italiani Master.

Lo stadio Giannattasio, ex Stella Polare, che costituisce il secondo stadio più grande della capitale dopo l'Olimpico, attualmente dedicato al gioco del rugby e all'atletica, dopo un restyling finanziato dal Fondo Sport e Periferie. La pista di atletica ad otto corsie con una zona lanci adatta anche agli atleti paralimpici, rendono l'impianto unico in tutta la città. Vi sono anche quattro pedane di salto in lungo, due di salto in alto e un pistino per allenamenti a distanze corte. Completano l'impianto due campi polivalenti.

Il Giannattasio costituisce un punto di aggregazione sociale e culturale e permette ai cittadini del Municipio di identificarsi in esso e di riconoscerlo come un elemento di eccellenza nel territorio, grazie anche alla propria funzione sociale, che trova consistenza nei progetti socio-culturali che può ospitare.

Tra i servizi di interesse territoriale si aggiungono, sempre a monte della ferrovia, l'ospedale Giovanni Battista Grassi e la Scuola di Polizia tributaria della Guardia di Finanza

4.6 I dati socio-demografici

Nella città di Roma, i redditi confermano e rafforzano il quadro delle disuguaglianze che riguardano salute, istruzione, occupazione e opportunità esistenti tra centro e periferie, che mostrano il maggiore disagio nel quadrante Est della città (IV, V e VI Municipio) ed appunto sul litorale di Ostia, e da cui deriva un indice di sviluppo umano differenziato tra i municipi centrali ricchi, istruiti e “sani” e quelli periferici con reddito, livelli di istruzione e salute peggiori. A questo si aggiungono le ulteriori disuguaglianze connesse alla struttura fisica della città: i quartieri centrali e/o appartenenti alla città compatta, come l’area cosiddetta di Ostia Sud, sono caratterizzati da una maggiore offerta culturale, di servizi, di negozi e dalla presenza di piazze e luoghi di incontro. Queste opportunità sono per lo più precluse alle persone che abitano in quartieri di nuova edificazione o più lontani dai mezzi di trasporto (con particolare riferimento a quello su ferro). Tuttavia sono proprio queste fasce di popolazione che necessitano maggiormente di accedere a servizi pubblici di prossimità.

Le disuguaglianze sopra descritte si sono acuite con la pandemia da Covid-19, per la tipologia occupazionale (con maggiore o minore facilità nel lavorare a distanza durante il lockdown), la qualità abitativa (con alloggi più o meno confortevoli e spaziosi per il lavoro agile o la quarantena) e la possibilità di usufruire di connessioni internet veloci. In aumento negli ultimi anni il fenomeno dell’abbandono scolastico e delle baby gang, che indicano la necessità di prevenzione del disagio dei giovani in età adolescenziale e pre-adolescenziale.

Tra le due aree che compongono l’ambito di riferimento esiste una vera e propria cesura in rapporto all’accessibilità ai servizi pubblici ed in generale alla qualità della vita.

Di seguito uno schema comparativo dei principali dati socio-demografici riferiti alle due Zone Urbanistiche 13f Ostia Nord e 13g Ostia Sud:

13f- OSTIA NORD (PONENTE)	13f- OSTIA PONENTE	13g- OSTIA LEVANTE
Superficie (ha)	570	439,5
Residenti (dicembre 2019)	43.291	36.413
Totale degli stranieri (2018)	11,7%	10,6%
Età media dei residenti (anni)	46,5	47
Indice di vecchiaia (over 65 / under 15):	1,9	2
Componenti del nucleo familiare:	2,3	2,2
Licenza elementare o nessun titolo (popolazione over 6)	22,8%	19,2%
Laurea (popolazione over 6)	11,3%	15,7%
Anni medi di istruzione:	10,3	11
Tasso di attività popolazione (popolazione 15-65)	66,8%	69%
Tasso di occupazione (popolazione 15-65)	58,3%	62,4%
Tasso di disoccupazione su forza lavoro	12,8%	9,6%
Indice di disagio sociale: (media Roma = 0)	4,3	0,7
Differenza di genere nella laurea (% donne - % uomini)	0,1	-0,8
Tasso di occupazione femminile (popolazione 15-65)	51,7%	56,8%
Tasso di occupazione maschile (popolazione 15-65)	65,4%	68,7%
Differenza di genere nel tasso di occupazione (% donne - % uomini)	-13,8	-11,9
Superficie media unità abitativa per abitante	35,8 mq	: 39,1 mq
Famiglie in case di proprietà:	61,3%	75,8%
Famiglie in affitto:	30,5%	16%
Indice di disagio edilizio: (media Roma = 0)	2,3	0,8
Case popolari:	19,5%	0,4%
Offerta culturale per 1.000 residenti	0,1	0,1
Totale servizi pubblici e privati per 1.000 residenti	30,6	28,2
Accessibilità asili nido della popolazione under 5	91,6%	96,4% 5
Residenti a meno di 10 minuti da una fermata su ferro:	31,3%	92,4%

Rif (#Mapparoma: <https://www.mapparoma.info/zone-urbanistiche>)

5 ATTI E STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

5.1 Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), approvato con Del. CR n. 5 del 21.04.2021, nella *Tavola A "Sistemi ed ambiti di paesaggio"* inserisce il tratto di litorale dalla Foce del Tevere all'attuale stabilimento balneare "La Marinella" nel *"Sistema del Paesaggio Naturale: Paesaggio Naturale di Continuità"* (art. 23 delle NTA) a cui si sovrappongono il *"Sistema del Paesaggio Naturale: Fascia di rispetto delle coste marine, lacuali e dei corsi d'acqua"* (art. 33 delle NTA), gli *"Ambiti di Recupero e Valorizzazione Paesistica"* (art. 55) e gli *"Aree o Punti di Visuali"* (art. 49).



Figura 5 – PTPR - Tavola A – sistemi ed ambiti del paesaggio

Assumono particolare rilevanza per l'ambito di intervento le prescrizioni di cui all'art. 33, relativa alla fascia di rispetto di 300 metri dalla linea di battigia che dispone quanto segue:

1. Sono sottoposti a vincolo paesistico ai sensi dell'articolo 142 c.1, lettera a), del Codice i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare, di seguito denominata fascia di rispetto.

2. I territori costieri sono individuati sulla carta tecnica regionale in scala 1:10.000 che costituisce il riferimento cartografico per l'individuazione della fascia di rispetto di 300 metri; qualora la suddetta carta non sia sufficiente, si fa ricorso a rilievi aerofotogrammetrici esistenti di maggior dettaglio.

3. Nella fascia di rispetto di cui al comma 1 l'indice di edificabilità territoriale è stabilito in 0,001 mc/mq., ivi compresa l'edificazione esistente e non concorre alla determinazione della cubatura realizzabile su altre zone facenti parte di un medesimo comparto insediativo. All'indice suddetto non concorre l'edificazione compresa nelle aree urbanizzate perimetrare dal PTPR di cui al successivo comma 4.

4. Fatto salvo l'obbligo di richiedere l'autorizzazione paesistica ai sensi dell'articolo 146 e 159 del Codice, le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano alle aree urbanizzate esistenti come individuate dal PTPR e corrispondenti al "paesaggio degli insediamenti urbani" e alle "Reti, infrastrutture e servizi", ferma restando la preventiva definizione delle procedure relative alla variante speciale di cui all'articolo 60 delle presenti norme, commi 1 e 2, qualora in tali aree siano inclusi nuclei edilizi abusivi condonabili.

5. Nella fascia di rispetto di cui al comma 1, sono consentite esclusivamente le opere destinate a piccoli attracchi, alle attrezzature balneari, ai campeggi e a modeste strutture sanitarie e/o di soccorso nonché ai servizi

strettamente indispensabili per la loro fruizione. Tali manufatti devono comunque salvaguardare le presistenze naturalistiche e prevedere interventi di sistemazione paesaggistica.

6. In attesa dell'approvazione del piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo di cui al decreto legge 5 ottobre 1993, n. 400 (Disposizioni per la determinazione dei canoni relativi a concessioni demaniali marittime) convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, i manufatti di cui al comma 5, ad eccezione dei piccoli attracchi, possono essere consentiti solo in ambiti circoscritti attrezzati a finalità turistiche, previsti nei piani urbanistici generali comunali o in apposite varianti ad essi.

7. Nella fascia di rispetto di cui al comma 1 comunque classificata nel PTPR sono consentite piccole attrezzature a carattere provvisorio limitate alla balneazione e al ristoro. L'ente preposto alla tutela del vincolo subordina la relativa autorizzazione all'adozione da parte dei comuni di un piano di utilizzazione dell'arenile.

8. Il Piano di utilizzazione degli arenili, le cui "Linee guida" sono definite e raccolte dalla DGR n. 2816 del 25 maggio 1999, dalla DGR n. 1161 del 30 luglio 2001 successivamente modificata con DGR n. 373 del 24 aprile 2003, predisposto e adottato con atto del Consiglio Comunale e approvato con atto del Presidente della Giunta Regionale, disciplina esclusivamente l'uso della fascia demaniale marittima ai fini delle concessioni demaniali, ai sensi della legge 494/1993 e della LR 14/1999.

9. Previo parere dell'organo preposto alla tutela del vincolo, sono consentite deroghe per le opere pubbliche, per le attrezzature portuali, per le opere strettamente necessarie alle attrezzature dei parchi, o per modeste opere connesse alla ricerca e allo studio dei fenomeni naturali che interessano le coste, i mari e la fauna marina, per le opere idriche e fognanti, opere tutte la cui esecuzione debba essere necessariamente localizzata nei territori costieri, nonché per le opere destinate all'allevamento ittico ed alla molluschicoltura. I progetti delle opere di cui al presente comma sono corredati dello studio di inserimento paesistico, di seguito denominato SIP (Studio di Inserimento Paesaggistico), di cui agli articoli 53 e 54 delle presenti norme.

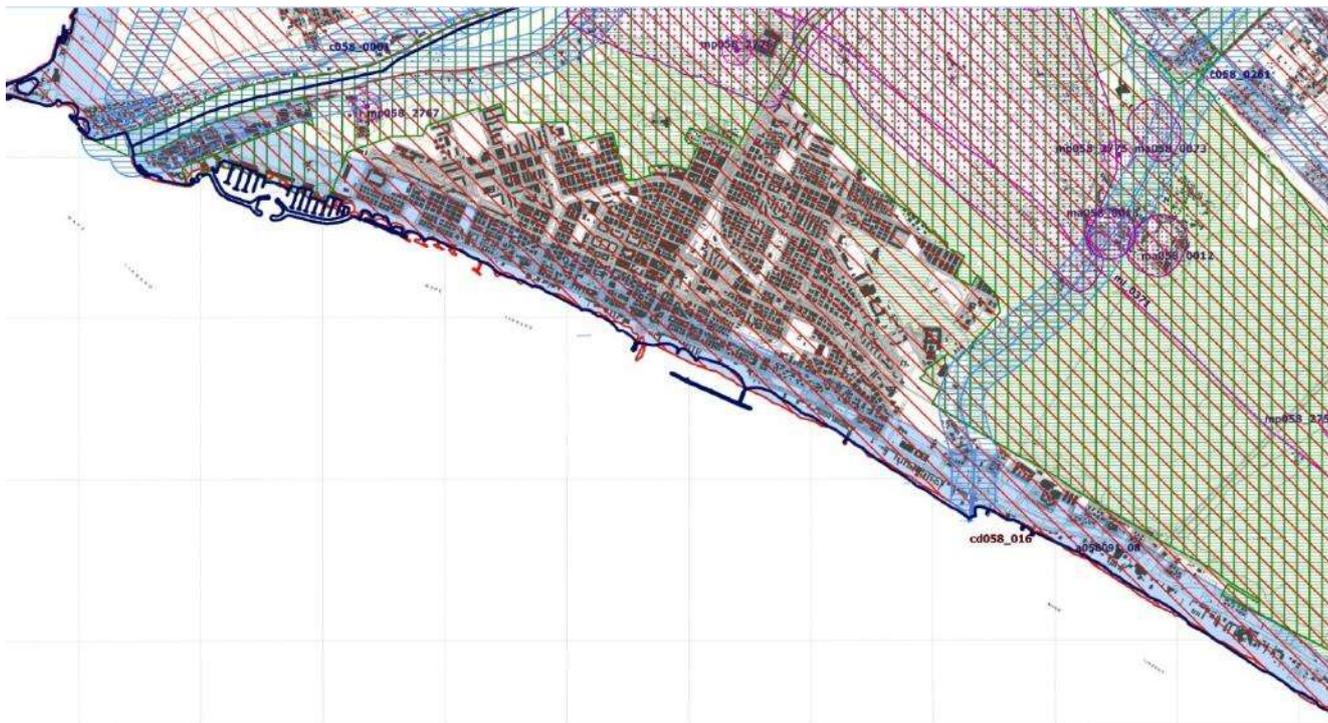


Figura 6 – Piano Territoriale Paesistico Regionale – Tav. B- Ostia

5.2 Il Piano Regolatore Generale (PRG)

Il piano regolatore generale di Roma Capitale per il litorale di Ostia prevede le seguenti destinazioni:

- La parte dell'Idroscalo, alla foce del Tevere, è destinata a "Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale" del "Programma integrato prevalentemente per attività della Città da ristrutturare" XIII - Fiumara (art. 53 delle NTA) finalizzato al miglioramento della qualità urbana e all'adeguamento e all'integrazione della viabilità e dei servizi mediante ricorso a risorse private.

- L'area di competenza dell'Autorità portuale è individuata invece come "Sistema Insediativo – Città della trasformazione: Ambiti a pianificazione particolareggiata definita" (art. 62 delle NTA) e ad essa si applica la disciplina definita dal relativo Accordo di programma - Art. 34 ex D.L. 267/2000 "Porto di Roma" (Del. C.C. n.134 del 31.07.2000).
- La zona compresa tra il porto e il canale dei Pescatori ricade nel "*Sistema Insediativo - Città storica: Ambito di valorizzazione D1 - Ostia Lido*", disciplinata all'art. 43 delle NTA secondo cui tale ambito è «caratterizzato dall'esigenza di riqualificare il fronte-mare nel rispetto delle regole insediative dell'impianto urbano storico e dei caratteri architettonici emergenti, attraverso una ridefinizione morfologica degli spazi aperti, in grado di garantire una nuova sistemazione dell'arenile ed una maggiore continuità della fruizione pedonale anche attraverso nuovi accessi ad esso, nonché la realizzazione di nuove attrezzature e attività ricettive per il rilancio della funzione turistica, salvaguardando comunque la funzione residenziale esistente».
- La zona del lungomare compresa tra il Canale dei Pescatori e la Cristoforo Colombo compreso per la maggior parte nel "Sistema dei servizi e delle infrastrutture - Servizi: Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale" disciplinato all'art. 85 delle NTA che prevede un indice di edificabilità di queste aree pari allo 0,05 mq/mq;



Figura 7 – PRG: Sistemi e regole 1:10.000

Parte dell'area oggetto d'intervento è compresa nell'"Ambito di programmazione strategica Tevere" ed eventuali interventi dovranno tener conto delle indicazioni contenute negli elaborati indicativi "14.1 - Ambito di programmazione strategica Tevere - Inquadramento generale 1:50.000" e "14.5 - Ambito di programmazione strategica Tevere - Obiettivi-Ostia 1:10.000", che per il litorale compreso nell'Ambito di valorizzazione D1 indica quali obiettivi: la 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; la riqualificazione architettonica del fronte verso il mare e valorizzazione degli edifici di qualità: il ridisegno del lungomare e relativa risistemazione della sede stradale e dei parcheggi; la razionalizzazione delle attività balneari con l'obiettivo di una maggiore permeabilità percettiva e d'uso; la riqualificazione ambientale e risanamento dell'arenile.



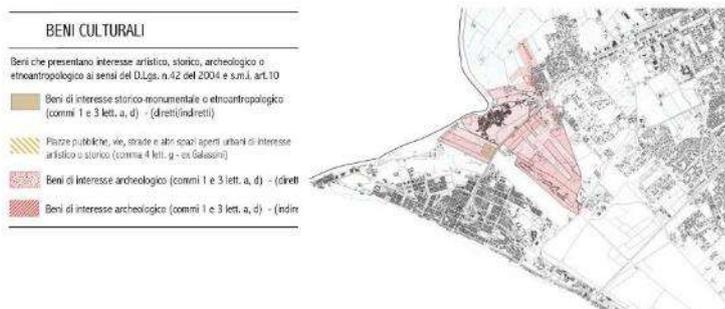
Figura 8 – PRG 2008: Ambito strategico Tevere

5.4 Beni culturali - Vincoli

La trattazione delle tematiche riferite alla tutela dei beni di natura paesaggistica, storico archeologica e monumentale architettonica è stata redatta per evidenziare la presenza di vincoli sovraordinati predisposti per la salvaguardia delle aree di studio. Le fonti per verificare la compatibilità degli interventi proposti fanno riferimento ad elaborati specifici attualmente funzionali alla gestione della pianificazione urbanistica generale e di dettaglio, in particolare:

- PRG 2008 - Carta per la qualità
- Carta dell'Agro e del suburbio di Roma
- Carta dei Beni Culturali e Beni Paesaggistici- Carta per la qualità - Carta tematica –SIT

La Carta dei vincoli è un allegato della Carta per la Qualità e riporta i vincoli monumentali, archeologici e paesaggistici, apposti con Decreto Ministeriale; i riferimenti grafici (catastali e aerofotogrammetrici) e i dati documentativi correlati sono compresi in una banca dati informatizzata, elaborata per tutto il territorio comunale. La prevalenza dei vincoli rappresentati proviene da fonti documentate.



Si precisa che, nell'elaborato Carta dei Beni Culturali e Beni Paesaggistici - Carta per la qualità - Carta tematica – SIT, non sono stati indagati beni ricadenti in aree soggette a disciplina sovraordinata. Per la disciplina degli interventi da eseguire all'interno delle suddette aree, si rimanda alla specifica normativa dei singoli Piani redatti dagli Enti di gestione. La carta dei Beni Culturali e Beni Paesaggistici - Carta per la qualità - Carta tematica – SIT evidenzia per il PUA, la presenza di vaste aree sottoposte a tutela paesaggistica, sia come fasce di rispetto che come aree destinate a parchi e/o riserve naturali.

Le fasce di rispetto di m.150 riguardano:

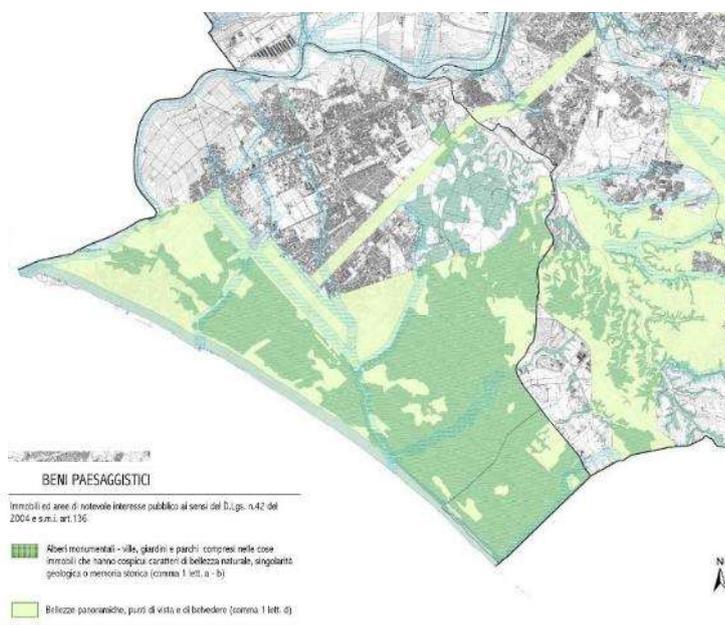
- “Fiume Tevere e canale navigabile di Fiumicino” e della “Forma emissaria di Ostia” D.M. 29-04-1988 come da elenco delle acque pubbliche redatto il 22/06/1910;
- “Forma emissaria di Ostia” come da elenco delle acque pubbliche redatto il 22/06/1910;
- “Fosso della Santola” come da elenco delle acque pubbliche redatto il 22/06/1910.

Le fasce di rispetto di m.300 riguardano i Territori costieri definiti dalla linea di battigia. Le fasce di rispetto del reticolo idrografico individuate con R.D. del 17/02/1910, confermate/modificate nell'aggiornamento ex D.Lgs 490/99 e L.R. 24/98, sono state ulteriormente verificate ai sensi della D.G.R. n.211/02, dalla D.G.R. n.861/02 e dalla D.G.R. n.452/05 e s.m.i, anche in riferimento al PTPR adottato il 27/07/2007. La fascia di rispetto del fiume Tevere (mt. 150), comprende la fascia di inedificabilità di mt. 50 (riduzione della fascia di rispetto in ambiente urbano). Per quanto concerne gli strumenti urbanistici di nuova formazione o le varianti a quelli vigenti possono eccezionalmente prevedere infrastrutture o servizi utili alla riqualificazione dei tessuti circostanti o adeguamenti funzionali di attrezzature tecnologiche esistenti, previo parere dell'organo competente, nel rispetto delle disposizioni della presente legge, e alle seguenti condizioni (art. 11 L.R. 24/98):

1. mantenimento di una fascia di inedificabilità di metri 50 a partire dall'argine;
2. comprovata esistenza di aree edificate contigue;
3. assenza di altri beni di cui all'articolo 1 della L.431/1985.

I vincoli paesaggistici risultano:

- Vincolo Paesaggistico ex Lege 1497/39 denominato “Fascia costiera di Ostia - Anzio e Nettuno” D.M. 21/10/1954 ai sensi del D.Lgs. n.42 del 2004 e s.m.i. art.136 comma 1, lett. d.
- Vincolo Paesaggistico ex Lege 1497/39 “Tenuta di Capocotta” D.M. 29-04-1988 ai sensi del D.Lgs. n.42 del 2004 e s.m.i. art.136 comma 1, lett. d.
- Riserva naturale statale del Litorale Romano istituita con i DD.MM 428 del 28/07/1987 e 29/03/1996 ai sensi del D.Lgs. n.42 del 2004 e s.m.i. art.142 comma 1, lett. f.
- Riserva Naturale Statale del Tenuta di Castelporziano Decreto Presidenziale n. 136/N del 5 maggio 1999.



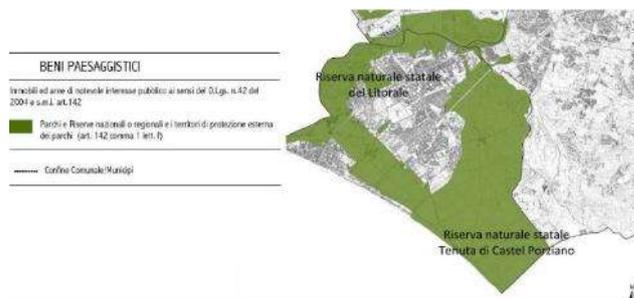
Tutte le aree, anche quelle esterne all'area del PUA, risultano fortemente indiziate dal punto di vista archeologico. Pertanto dovrà essere consultata per nulla osta e pareri la Soprintendenza di Stato e, in particolare, la Soprintendenza Speciale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma. Limitatamente all'ambito d'intervento, allo stato attuale, non risultano immobili o aree di carattere monumentale e archeologico vincolate con specifico decreto ministeriale.

5.4.1 Aree naturali protette

L'area d'intervento è in parte interessata da la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, istituita con Decreto del Ministero dell'Ambiente del 29 marzo 1996, pubblicato sulla G.U. n. 101 del 2/5/1996.

la Riserva Naturale Statale Tenuta di Castelporziano istituita con il Decreto Presidenziale n. 136/N del 5 maggio 1999, e inserita nella rete Natura 2000 dalle direttive comunitarie, con l'individuazione di aree SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e ZPS (Zona di Protezione Speciale).

Le norme del Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano prescrivono al TITOLO III - DISCIPLINA DEGLI INTERVENTI: "Art. 13 La valutazione di impatto per gli interventi di trasformazione in aree della Riserva. Tutti gli interventi da realizzare nell'ambito della Riserva e gli strumenti urbanistici (anche attuativi) relativi a parti del territorio della Riserva, per i quali sia prescritta o non, ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie, nazionali o regionali, la valutazione di impatto ambientale, sono soggetti alla valutazione d'impatto con presentazione del S.I.A. (Studio di impatto ambientale) all'Ente Gestore, ancorché consentiti dal Piano di Gestione e dal Regolamento della Riserva."



5.5 Piani di settore

5.5.1 Piano di Bacino del Fiume Tevere

Le aree limitrofe al corso del Tevere e alla sua foce, come l'area denominata Idroscalo, sono interessate dal Piano di Bacino del Fiume Tevere - V stralcio funzionale - per il tratto metropolitano da Castel Giubileo alla foce - P.S.5. Il Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce - PS5 è stato elaborato dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere ed è stato approvato con D.P.C.M. del 3 Marzo 2009 (Pubblicato nella G.U. n. 114 del 19 Maggio 2009). L'intervento è interessato per una parte del Comparto IS - Idroscalo, dalla Fascia fluviale AA, che identifica la zona di massimo deflusso delle piene di riferimento in cui deve essere assicurata la massima officiosità idraulica ai fini della salvaguardia idraulica della città, e dalla zona a rischio R4 che identifica le aree sede di insediamenti civili e produttivi per le quali è necessaria un'azione volta a realizzare opere di difesa idraulica. In relazione alle previsioni del Programma di riqualificazione di Ostia e del Lungomare in riferimento alle aree ricadenti nella fascia "AA", si rileva che in tale fascia fluviale sono ammesse le seguenti attività comunque non in contrasto con la tutela del rischio idraulico e soggette ad autorizzazione ai sensi dell'art. 2 del R.D. 25 luglio 1904, n. 523:

- attività ricreative, sportive e del tempo libero per cui è consentita la realizzazione di volumi strettamente funzionali all'esercizio dell'attività sportiva e ricreativa con il primo piano calpestabile al di sopra della quota della massima piena prevedibile;
- attività legate al tempo libero, sperimentazione e didattica ambientale [..];
- manutenzione della vegetazione ripariale per le sole esigenze legate al rischio idraulico da realizzarsi, comunque, secondo le pratiche di selvicoltura naturalistica e delle disposizioni del D.G.R. del Lazio n. 4340/96;
- attività produttive e di servizio per la nautica.

È richiesto il parere dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere e ARDIS LAZIO Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo per il rilascio di nulla osta idraulici, previsti dal R.D. 9 dicembre 1937 n. 2669. La disciplina delle zone R4 ammette esclusivamente interventi edilizi di demolizione senza ricostruzione, interventi edilizi sugli edifici e sulle

attrezzature esistenti (interventi che non possono comunque prevedere volumetrie agibili al disotto del livello di campagna). Sono altresì consentiti gli interventi di difesa idraulica delle aree e degli edifici esposti al rischio, a condizione che tali interventi non pregiudichino le condizioni di sicurezza idraulica a monte e a valle dell'area oggetto di intervento, e sono anche consentiti gli interventi necessari a ridurre la vulnerabilità degli edifici, delle infrastrutture e delle attrezzature esistenti ed a migliorare la tutela della pubblica incolumità senza aumento di superficie e di volume. La realizzazione degli interventi sopra elencati richiede l'acquisizione del nulla osta dell'autorità idraulica competente. Non sono consentiti interventi di nuova costruzione.

5.5.2 Piano di Utilizzazione degli Arenili

La Giunta di Roma Capitale ha approvato ad agosto la Delibera di adozione preliminare del Piano di Utilizzazione Arenili di Roma: il primo passaggio nel percorso per arrivare all'approvazione del nuovo regolamento che permetterà la messa a gara delle concessioni ed il recupero del litorale.

Con il nuovo PUA si introducono criteri per garantire la visibilità della linea di costa imponendo la demolizione del lungomuro, garantire la piena accessibilità al mare e rendere più omogenea la distribuzione della spiaggia libera anche nella parte urbanizzata del litorale.

In particolare, per quanto riguarda le spiagge libere, il PUA è pienamente conforme alle prescrizioni regionali, anzi le supera: oltre il 50% del litorale è dedicato alle spiagge libere (con Castelporziano si arriva a circa il 65%), un terzo delle quali è previsto nell'area urbana. I varchi da lasciare liberi per l'accesso al litorale sono garantiti e hanno una distanza massima di 300 metri, con una ampiezza minima per l'accesso di 3 metri.

Una particolare attenzione è infine riservata allo sviluppo sostenibile del turismo all'accessibilità al mare per tutti.



Figura 9 – Individuazione degli ambiti e principi ordinatori del Piano di Utilizzazione degli Arenili 2022

5.5.3 Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è un piano strategico che sviluppa una visione di sistema della mobilità, con un orizzonte temporale di breve, medio e lungo periodo. Lo scenario di breve periodo è costituito dalle opere più urgenti e importanti per l'Amministrazione e per i cittadini della Capitale (residenti, city users, studenti fuori sede e turisti). Lo scenario di medio periodo contempla opere rilevanti ma che possono richiedere tempi di progettazione più lunghi dettati dalla complessità dell'opera, ovvero avere un livello di priorità inferiore mentre lo scenario di lungo periodo racchiude tutte le opere ritenute fattibili ed utili alla collettività ma per le quali, per gli alti costi da sostenere e le difficoltà progettuali, si prevede un'attuazione più lontana nel tempo.

In particolare per l'ambito di studio, lo scenario di riferimento del PUMS per il trasporto privato registra la realizzazione del Nuovo Ponte della Scafa e la relativa viabilità di collegamento. Nello scenario tendenziale, invece, è inserito l'adeguamento e unificazione delle due viabilità di via Ostiense e via del Mare, la realizzazione del sovrappasso ferroviario di collegamento tra via dei Rostri e via Mar Caspio e del Parcheggio di scambio della Stazione di Lido centro.

Maggiormente articolata è la previsione nello scenario di Piano del PUM per quanto riguarda invece la viabilità ciclopedonale che prevede il completamento/adeguamento del Lungotevere Toscanelli ed il prolungamento fino al litorale di Torvaianica. Tale previsione si connette ad una rete già esistente di piste ciclabili nell' area di Ostia Ponente e che si estende fino al nuovo porto turistico.

5.5.4 Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAESC)

Con la Deliberazione di Assemblea Capitolina n.78 del 14.11.2017, Roma Capitale ha aderito formalmente al Patto dei Sindaci per il clima e l'energia assumendo l'impegno di ridurre le emissioni climalteranti del proprio territorio di almeno il 40% entro il 2030. Con DAC n. 55 dell' 8.06.221, Roma Capitale ha adottato il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC), uno strumento di pianificazione essenziale che detta, per i prossimi anni, le strategie di mitigazione ed adattamento climatico in tutti gli ambiti dell'organizzazione urbana. Una visione omnicomprensiva della città che coinvolge il sistema del trasporto pubblico, lo sviluppo del tessuto urbano, gli standard energetici, l'uso di energie rinnovabili, l'economia circolare, la rigenerazione del patrimonio edilizio, l'illuminazione stradale, il verde pubblico, il sistema degli appalti.

L'obiettivo del PAESC, infatti, non si limita a determinare un risparmio dei consumi attraverso l'efficientamento energetico e il maggiore ricorso alle fonti rinnovabili, ma pianifica, in maniera strategica e omogenea, le politiche di azione integrate e multisettoriali coerenti con gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti e l'adattamento ai cambiamenti climatici. Sposando le iniziative della Renovation Wave, il Programma propone un approccio olistico alla questione proponendo un approccio che investe anche nell'innovazione sociale e digitale per ottenere ricadute positive sull'applicazione delle politiche ambientali.

In particolare sono state individuate 7 Macroaree di azione per raggiungere gli obiettivi di mitigazione, adattamento ed equo accesso all'energia pulita e sostenibile entro il 2030 previsti negli impegni del Patto Globale dei Sindaci. Le 7 macroaree di azione sono:

1. Macroarea azioni per le fonti di energia rinnovabile;
2. Macroarea azioni sull'efficienza energetica;
3. Macroarea azioni per la mobilità dolce e sostenibile;
4. Macroarea azioni sulla riduzione dei rifiuti;
5. Macroarea azioni per sviluppo del verde urbano, orti e riforestazione;
6. Macroarea azioni per le facilities e la governance;
7. Macroarea azioni di adattamento e resilienza.

Per ogni "macro-azione" sono indicati una serie di programmi e di opere che possono avere effetti contemporanei e sinergici in più ambiti (inclusi effetti sociali di mitigazione della vulnerabilità e povertà energetica).

In particolare, nell'ambito territoriale di riferimento, saranno attivati i programmi di efficientamento energetico degli edifici scolastici, dell'edilizia residenziale pubblica, delle strutture sanitarie e di tutti gli edifici comunali. Verrà incentivata la creazione delle comunità energetiche, dei condomini e delle scuole fotovoltaiche e degli sportelli comunali di energia sostenibile. Verrà dato impulso all'attuazione delle previsioni del PUMS con particolare riferimento alla realizzazione delle piste ciclopedonali sul lungomare e di connessione intraquartiere e la realizzazione delle isole ambientali, l'ampliamento delle aree pedonali e la sperimentazione di progetti pilota per la mobilità (vedi MaaS). In collaborazione con le scuole del territorio verranno attivati i programmi di educazione ambientale, cura del verde, contro lo spreco alimentare, il riuso e il riciclo e la riduzione degli imballaggi.

6 ALTRE LINEE DI FINANZIAMENTO PER PROGETTI DI SVILUPPO URBANO

La possibilità di realizzare con successo gli indirizzi strategici di valorizzazione e riqualificazione del lungomare è legata anche alla realizzazione di interventi complementari già programmati e avviati sul territorio, afferenti alle infrastrutture per la mobilità, alla difesa dell'ambiente e del territorio e alla rigenerazione del sistema insediativo.

6.1 Interventi sulla mobilità

6.1.1 Potenziamento della linea regionale Roma-lido

L'intervento (CUP J87F19000700001), già in atto, per l'ammodernamento della linea regionale (importo € 180 mln), afferisce al più ampio programma di potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane, finanziato in favore della Regione Lazio nel Piano Operativo del FSC 2014-2020.

I lavori, suddivisi in cinque lotti e da realizzarsi con interruzioni notturne di 10 ore, riguarderanno il potenziamento delle otto sottostazioni elettriche, il rinnovo di tutti i 28 chilometri di binari, della linea di alimentazione dei treni e la realizzazione del nuovo sistema di controllo centralizzato della circolazione.

L'attivazione della linea, completamente rinnovata, è prevista entro il 2023.

6.1.2 Riqualificazione della stazione di Castel Fusano della Ferrovia regionale Roma –Lido di Ostia

La riqualificazione della stazione di Castel Fusano della linea Roma – Lido, è considerato intervento prioritario in quanto determinato dall'urgenza di riqualificazione del manufatto di stazione, pensiline e banchine di fermata, miglioramento dell'accessibilità alle persone con ridotta mobilità, adeguamento del sovrappasso pedonale e degli impianti tecnologici. I lavori sono attualmente in fase di realizzazione per un importo a base d'asta di € 999.171,23 (CUP C87D22000050002).

6.1.3 La ciclomare

L'intervento riguarda il progetto della Regione Lazio finalizzato a rendere ciclabile il litorale da Montalto di Castro a Minturno. Farà parte del suddetto progetto anche la realizzazione di una nuova pista ciclabile di grande impatto turistico, con valenza storico-culturale e paesaggistica che collegherà il Colosseo con il litorale, passando per il Circo Massimo-viale Aventino-porta San Paolo-via Ostiense-viale Marconi e Cristoforo Colombo, su un itinerario lungo 26 Km. La nuova pista sarà finanziata con i Fondi Europei 2021-2027 per 10 milioni di euro.

6.1.4 Il nuovo Ponte della Scafa

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto stradale a quattro corsie per complessivi 2100 m. circa, con caratteristiche geometriche di strada urbana di scorrimento categoria "D" di cui al D.M.5/11/2001. Nell'ambito del suddetto tracciato è prevista la realizzazione di un ponte di scavalco del fiume Tevere in obliquo ad arco a via superiore di luce complessiva pari a 285 m. (155 m. l'arcata centrale e due semiarcate laterali di 55 m.) con due viadotti di accesso lato Ostia e lato Fiumicino con pile poste ad interasse di 40 m., entrambi lunghi 230 m. che collegano le tratte in rilevato con il ponte. Nella zona del territorio del Comune di Roma l'asse stradale definito dalla nuova posizione del ponte si raccorderà alla viabilità esistente poco prima della via del Mare in corrispondenza dell'attuale cappio stradale che verrà leggermente disassato dalla posizione attuale e ampliato nei raggi di curvatura. Nel territorio del Comune di Fiumicino al termine della rampa di viadotto del ponte, la sede viaria si riconetterà con l'attuale via dell'Aeroporto all'altezza di via Arsero, più a valle rispetto alla sponda del Tevere, e la stessa verrà adeguata nella sezione per permettere due corsie per senso di marcia con relative banchine e marciapiedi sino al nuovo sottopasso di svincolo per l'Isola Sacra, oggi inesistente. Saranno inoltre inseriti dei nuovi sistemi di svincoli e rampe per la connessione della viabilità principale (regionale) di via dell'Aeroporto con l'area urbana dell'Isola Sacra sia in direzione Ostia che in direzione Aeroporto ed in particolare con via della Scafa mediante l'inserimento di una rotatoria.



Figura 10 – il progetto del nuovo ponte della Scafa

6.2 Il progetto Mobility as a Service_MaaS_Roma

Roma Capitale figura tra le prime tre città “leader”, ammesse al finanziamento del PNRR per 2.400.000 per lo sviluppo di uno dei progetti pilota volti a introdurre, nel contesto dei sistemi di trasporto locale, il paradigma

Mobility as a Service (MaaS). In data 1^a luglio 2022, Roma Capitale, ha sottoscritto ,con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per la Trasformazione Digitale, la Convenzione regolante i reciproci rapporti, ed il 10 gennaio 2023 è stato pubblicato l'avviso di manifestazione con cui si intende raccogliere manifestazioni di interesse di soggetti, qualificati come MAAS Operator, interessati ad aderire al Progetto con il ruolo di erogatori di servizi, oltre ad ATAC, che aggregano le varie opzioni di viaggio e trasporto e consentono all'utente di avere accesso integrato all'offerta complessiva di trasporto esistente sul territorio, nell'ambito degli accordi di collaborazione sottoscritti con Roma Capitale.

In sostanza il sistema ha l'obiettivo di facilitare l'accesso alle modalità di trasporto anche per le fasce più deboli della popolazione, nel contesto dei sistemi di trasporto già presenti all'interno della città, a favore di una maggiore accessibilità, multimodalità e sostenibilità degli spostamenti.

Il sistema Maas infatti mira ad offrire al cittadino la possibilità di scegliere il mezzo di trasporto più idoneo in base al tragitto da compiere, passando dall'auto al treno, fino ad arrivare ad autobus, tram, scooter e biciclette ed , in prospettiva, attraverso un'unica applicazione, ad avere a disposizione sul proprio smartphone un servizio che gli consentirà di pianificare il viaggio e di scegliere quale mezzo di trasporto utilizzare per ciascun tragitto da compiere, pagando per il singolo viaggio oppure usufruendo di abbonamenti mensili o di tariffe unificate per più mezzi di trasporto differenti. La caratteristica principale del *Mobility as a Service*, sta nell'offrire ai viaggiatori soluzioni basate sulle loro reali esigenze di viaggio. Per farlo, è indispensabile l'unione di fornitori di servizi di trasporto pubblici (come autobus, tram e treni) con servizi privati come il car sharing, il bike sharing o i servizi di noleggio di automobili. In questo modo, attraverso un'unica piattaforma, gli utenti potranno pianificare il viaggio e pagare utilizzando un unico account.

La piattaforma potrà mostrare all'utente le diverse opzioni di viaggio con relativi prezzi e tempi di percorrenza, per consentirgli di scegliere la soluzione migliore a seconda delle proprie esigenze.

Il progetto è esteso a tutto il territorio comunale e rappresenta un'azione strategica per accrescere la sostenibilità e migliorare la mobilità cittadina attraverso l'innovazione tecnologica.

Il progetto ha ricadute positive in termini di impatti su due pilastri essenziali del PNRR in merito a:

- *mobilità sostenibile*
 - decarbonizzazione, riduzione congestioni da traffico ed emissioni inquinanti
 - risparmio energetico
 - esperienza di viaggio seamless e più efficiente
- *transizione digitale*
 - modernizzazione dei sistemi informativi degli operatori della mobilità e dei trasporti
 - diffusione dell'utilizzo di tecnologie digitali da parte dei viaggiatori
 - efficacia della connessione e sicurezza delle reti e della condivisione di dati

6.2.1 Altri Interventi sulla viabilità

Il Programma triennale 2023-2026 di Roma Capitale prevede inoltre una serie di interventi che riguardano la mobilità di cui tener conto, che si riportano a seguire

- realizzazione capolinea TPL stazione ostia antica;
- ampliamento per adeguamento a norma della pista ciclabile sul lungomare di ponente di ostia lido - € 500.000,00
- manutenzione straordinaria delle caditoie stradali e sistemi di drenaggio delle acque meteoriche ricadenti nella zona A e costruzione di nuove trincee drenanti in aree urbane soggette ad allagamenti -
- manutenzione straordinaria via della Martinica e via dell' Appagiatore, ostia Lido;
- consolidamento, riqualificazione banchine del canale dei pescatori, arredo urbano e illuminazione pubblica ostia lido;
- manutenzione straordinaria della segnaletica orizzontale e verticale;
- costruzione di nuove trincee drenanti per lo smaltimento delle acque meteoriche ad ostia ponente;
- costruzione di nuove trincee drenanti per lo smaltimento delle acque meteoriche ad ostia LEVANTE;
- lavori di realizzazione nuovi impianti di videosorveglianza cittadina sul lungomare di Ostia;

- ampliamento per adeguamento a norma della pista ciclabile sul lungomare di ponente di Ostia Lido.

6.3 Gli interventi sull'ambiente

La Regione ha destinato 25 milioni della programmazione dei fondi europei 2021-2027 per opere pubbliche necessarie a difendere la costa puntando a mitigare l'annoso fenomeno erosivo che colpisce le spiagge poste lungo il litorale di Ostia. Tali azioni mirano a ripristinare, principalmente, le condizioni minimali di sedimentazione della sabbia in modo da proteggere l'edificato e le strutture viarie, e consentire lo sviluppo del turismo e delle attività economiche ad esso connesse.

6.3.1 Interventi a difesa della costa

Un grande progetto di ripascimento della costa che viene avviato con un primo intervento da 828 mila euro che prevede la riqualificazione del tratto di litorale di Ostia Levante compreso tra il canale dei Pescatori e lo stabilimento nuova Pineta, che prevede il ripascimento del tratto con materiale proveniente dal drenaggio dei fondali antistanti e il tratto davanti lo stabilimento Nuova Pineta. L'altra operazione è quella che prevede la "riqualificazione del tratto di litorale di Ostia levante, compreso tra lo stabilimento Pinetina e lo stabilimento Gambrinus per un importo di 1.290 mila euro di cui deve essere ancora avviata la procedura.

Gli interventi in atto (CUP: F86B19004240006 - F83H20000960002- F83H20000970002) in particolare consistono nella realizzazione di opere di difesa costiera con la rifioritura delle scogliere (emergenti e sommerse) trasversali alla linea di riva con un prolungamento a "T" in corrispondenza della testata a costituire "celle di contenimento. In corso d'opera potranno essere previste anche brevi opere di ripascimento con sedimenti (sabbia) di caratteristiche compatibili con quelle native. In termini di meccanismi di protezione della costa questa tipologia di opere presenta la peculiarità delle opere trasversali e di quelle longitudinali, e viene applicata normalmente in litorali molto esposti e in presenza di condizioni erosive di particolare entità. La difesa della costa è quindi ottenuta sia nei confronti di mareggiate trasversali che inclinate rispetto alla costa, anche per eventi di particolare entità.

La combinazione della tipologia pennello con la tipologia barriera longitudinale (la testa della T) forma delle celle lungo il litorale dove i sedimenti presenti tendono ad essere "imprigionati" e pertanto tende a limitare il trasporto solido sia longitudinale che trasversale.

6.3.2 Gli interventi alla foce del Tevere

Per mettere in sicurezza l'ambito dell'Idroscalo di Ostia si è reso necessario l'avvio di lavori di ripristino della scogliera posta a difesa dello stesso "idroscalo", con la costruzione di una scogliera parallela alla linea di costa in massi naturali di cava (CUP F83H20000930002). Inoltre, al fine di garantire l'ufficiosità idraulica del fiume nel tratto focale ed assicurare condizioni di sicurezza per la navigazione in entrata ed in uscita, è stato necessario attuare lavori, non più differibili, di dragaggio del fiume Tevere in località Fiumara Grande (CUP F95J19000260001).

6.4 Interventi finanziati dal PNRR per il contrasto alla marginalità sociale

6.4.1 Housing first

L'intervento ha l'obiettivo di creare un sistema di accoglienza per le persone e i nuclei in condizioni di elevata marginalità sociale per le quali si attiva un percorso di autonomia attraverso un progetto personalizzato all'interno delle strutture di accoglienza stesse. Alla soluzione alloggiativa viene affiancato un progetto personalizzato, volto al superamento dell'emergenza, con l'obiettivo di favorire percorsi di autonomia e rafforzamento delle risorse personali. Saranno pertanto realizzati moduli abitativi di accoglienza finalizzati al reinserimento e all'autonomia di persone senza dimora in condizioni di fragilità fisica o in salute fortemente compromesse dalla vita di strada, che abbiano subito ricoveri ospedalieri, interventi chirurgici

L'importo del finanziamento è pari a € 710.000,00 di cui € 500.000,00 per la ristrutturazione e € 210.000,00 per i costi di gestione.

6.4.2 Stazione di posta

E' prevista la ristrutturazione di una parte delle colonie marine già in concessione alla Caritas per la realizzazione di un punto di accesso e fornitura di servizi alle persone in condizione di marginalità sociale e senza fissa dimora. L'intervento prevede la realizzazione di un housing temporaneo con un'offerta di una decina di posti letto.

E' previsto un attivo coinvolgimento del volontariato a rafforzamento dei servizi offerti e un collegamento con la ASL per l'impegno, anche ai fini dell'invio degli utenti per la realizzazione di tirocini formativi.

L'importo del finanziamento è pari a € 1.090.000,00 di cui € 910.000,00 per la ristrutturazione e € 180.000,00 per i costi di gestione.

6.5 **Gli interventi sul sistema insediativo**

6.5.1 L'università del mare

Con un investimento di circa 15 milioni di euro, tre anni fa la Regione, in collaborazione con l'Università degli Studi di Roma Tre, ha iniziato un'operazione culturale volta ad avviare e consolidare una presenza universitaria a Ostia con l'istituzione di corsi di laurea in Ingegneria delle Tecnologie per il Mare e in Giurisprudenza. (CUP F88I19000430005).

I fondi sono stati destinati alla ristrutturazione dell'ex Enalco Hotel, luogo in cui i lavori di adeguamento stanno proseguendo e dove, nella parte ultimata, vengono ospitati i corsi del Nuovo Polo Universitario che ha già visto il suo primo laureato.

Inoltre, la Regione, grazie al protocollo stipulato tra Inps, Regione Lazio e Roma Capitale, ha già presentato al MUR un progetto per la riqualificazione di due stabili ex Enam di Ostia, il cui importo è di circa 3 milioni di euro, da destinare a residenze universitarie. L'iniziativa coinvolgerà gli edifici di proprietà dell'INPS di Largo delle Sirene 5 e Lungomare Toscanelli 200 (CUP F89H20000380005) attualmente in disuso, che saranno riqualificati e destinati a residenzialità universitaria con una gestione DiSCo di 25 anni.

6.5.2 Realizzazione di edifici ERP per la delocalizzazione dell'insediamento dell'idroscalo

Il Comune di Roma ha avviato un Programma Integrato di Edilizia Residenziale Sociale relativo alla Riqualificazione dell'Idroscalo di Ostia che si pone l'obiettivo di rigenerare un'area fortemente degradata di circa 12 Ha, occupata abusivamente e interessata da ripetuti fenomeni di esondazione del Tevere, per destinarla ad una fruizione collettiva (realizzazione del Parco Fluviale del Tevere), attraverso interventi volti alla ricostituzione delle componenti paesaggistiche e naturalistiche che restituiscano ai luoghi le originarie condizioni di naturalità. L'attuazione completa del Programma prevede di liberare oltre 12 Ha di territorio sulle sponde del Tevere per distribuire il nuovo intervento nello stesso territorio, in un ambito già urbanizzato, su due aree che complessivamente misurano poco meno di 1,8 Ha, con un saldo attivo di oltre 10 Ha di suolo da rinaturalizzare, riqualificare per incrementare la permeabilità dei suoli e favorire la naturale esondazione del fiume.

Rispetto al fabbisogno abitativo dell'ambito di Idroscalo definito con il censimento 2011 e pari a 741 abitanti da rilocalizzare in complessivi 328 alloggi, la prima fase attuativa del Programma (CUP J81B21003770005) prevede la realizzazione di 125 alloggi di nuova edificazione di Edilizia Residenziale Sociale all'interno del PdZ 55 Ostia Lido Nord, mentre resta da individuare l'ambito dove realizzare gli interventi residui per circa 200 nuovi alloggi ERS.

L'intervento è finanziato per complessivi € 15.750.000,00 di cui € 10.000.000,00 con finanziamento CIPE ed € 5.750.000,00 risorse di Roma Capitale.

6.5.3 Recupero dell'ex Gil

Sono in corso i lavori per la riqualificazione e il restauro conservativo dell'edificio Ex Gil a Ostia: un simbolo di degrado sarà trasformato in simbolo di legalità attraverso un importante progetto che restituisce ai cittadini un presidio sul territorio e un edificio storico che ospiterà la nuova sede del Gruppo X della Polizia Locale di Roma Capitale, del Giudice di Pace di Ostia e dello Smart City Lab.

L'Ex Gil è un immobile storico sul litorale di Ostia, costruito negli anni '30 ed esempio di architettura razionalista, che da anni versava in stato di abbandono e degrado. Utilizzato dagli anni '70 come scuola, dal luglio 2009 l'edificio è stato dichiarato inagibile e di conseguenza chiuso.

Le facciate esterne saranno ripulite e sanate dal degrado, mentre gli spazi interni saranno coinvolti da un riordino in modo da renderli conformi al nuovo utilizzo, oltre alla messa a norma di tutte le componenti impiantistiche.

Si tratta di un progetto di risanamento conservativo, manutenzione e messa a norma dell'immobile che ha come obiettivo l'accrescimento della sicurezza territoriale e il miglioramento e potenziamento delle prestazioni dei servizi di scala urbana. Sarà inoltre realizzata una struttura di servizi finalizzati al supporto delle tecnologie della comunicazione, della mobilità, dell'ambiente, dell'efficienza energetica e della sicurezza, oltre al ripristino delle aree verdi.



Figura 11 – il fabbricato ex GIL

6.5.4 Realizzazione di altre attrezzature pubbliche

Nel programma triennale delle Opere Pubbliche di Roma Capitale sono previsti, oltre a vari interventi di manutenzione straordinaria di edifici pubblici, i seguenti interventi di realizzazione o recupero:

- Realizzazione di una scuola materna e di un asilo nido in via del sommergibile PRU ostia ponente;
- TEATRO DEL LIDO (OSTIA) – Manutenzione straordinaria finalizzata ai fini dell'efficientamento energetico degli immobili (finanziamento PNRR)
- Pista ciclabile Lungomare Vespucci
- Mensa Istituto Comprensivo Alessandro Magno, Via Oscar Ghiglia 226 (Nuove costruzioni)
- Interventi sugli immobili E.R.P. Via Guido Vincon, Via Antonio Forni e Via del Sommergibile
- Impianto sportivo PALA FIJKAM – Via dei Sandolini n. 79 - Rigenerazione impianti di interesse Federazioni Sportive) - Cluster 3.
- Manutenzione straordinaria Casa delle Cultura.

INTERVENTI DI SVILUPPO URBANO COMPLEMENTARI CON LA STRATEGIA TERRITORIALE REALIZZATI O DA REALIZZARE CON ALTRE FONTI DI FINANZIAMENTO						
CODICE CUP	TITOLO INTERVENTO	COSTO TOTALE INTERVENTO	IMPORTO RISORSE COFINANZIATE	FONTI DI FINANZIAMENTO	TIPOLOGIA DI INTERVENTO	SETTORE COMUNALE DI RIFERIMENTO
J81B21003770005	Realizzazione edifici residenziali nel Piano di Zona n.55 Ostia Idroscalo	15.750.000,00	5.750.000,00	CIPE Bilancio Comune	Realizzazione lavori Pubblici	Dipartimento CSIMU
J86J15000300004	Realizzazione scuola materna e asilo nido in via del Sommergibile	5.239.274,50			Realizzazione lavori Pubblici	Dipartimento CSIMU

J81B21001200004	Realizzazione capolinea TPL stazione Ostia antica	€ 1.285.376,00			Realizzazione lavori Pubblici	Dipartimento Mobilità
J84E20001080004	Ampliamento per adeguamento a norma della pista ciclabile sul lungomare di ponente di ostia lido	€ 500.000,00	€ 500.000,00	Bilancio Comune	Realizzazione lavori Pubblici	Municipio X
J84H20002410004	Manutenzione straordinaria delle caditoie stradali e sistemi di drenaggio delle acque meteoriche ricadenti nella zona A di Ostia e costruzione di nuove trincee drenanti in aree urbane soggette ad allagamenti	€ 600.000,00	€ 600.000,00	Bilancio Comune	Realizzazione lavori Pubblici	Municipio X
J87H20003050004	Manutenzione straordinaria via della Martinica e via dell' Appagliatore Ostia Lido	€ 800.000	€ 800.000,00	Bilancio Comune	Realizzazione lavori Pubblici	Municipio X
	Consolidamento, riqualificazione banchine del canale dei pescatori, arredo urbano e illuminazione pubblica ostia lido	€ 750.000	€ 750.000,00	Bilancio Comune	Realizzazione lavori Pubblici	Municipio X
J87H21009240004	Costruzione di nuove trincee drenanti per lo smaltimento delle acque meteoriche ad ostia ponente	€ 600.000,00	€ 600.000,00	Bilancio Comune	Realizzazione lavori Pubblici	Municipio X
87H21009230004	Costruzione di nuove trincee drenanti per lo smaltimento delle acque meteoriche ad ostia levante	€ 600.000,00	€ 600.000,00	Bilancio Comune	Realizzazione lavori Pubblici	Municipio X
J84J2200250004	Teatro Del Lido di ostia Manutenzione straordinaria finalizzata ai fini dell'efficientamento energetico degli immobili	€ 250.000,00		PNRR M1C3I1.3	Realizzazione lavori Pubblici	DIP ATTIVITA' CULTURALI
J81B21012560003	Lavori di realizzazione nuovi impianti di videosorveglianza cittadina sul lungomare di Ostia	€ 114.222,00	€ 114.222,00	Bilancio Comune	Realizzazione lavori Pubblici	Municipio X
81C22000040006	Progetto Maas di Roma capitale per la partecipazione all'iniziativa Maas for Italy	3.220.000,00		PNRR M1C11.4.6.	Realizzazione di servizi	Dipartimento Mobilità
J81B22002800001	Pista ciclabile Lungomare Vespucci	728.829,44		PNRR M2C2I4.1	Realizzazione lavori Pubblici	Dipartimento Mobilità
J83D22000110006	Mensa Istituto Comprensivo Alessandro Magnovia Oscar Ghiglia 226 (Nuove costruzioni)	618.206,00		PNRR M4C1I1.2	Realizzazione lavori Pubblici	Dipartimento CSIMU
J89F19000870004	Interventi sugli immobili E.R.P. Via Guido Vincon, Via Antonio Forni e Via del Sommergebile	€ 935.000,00		PNRR M5C2I2.1	Realizzazione lavori Pubblici	Dipartimento CSIMU
J83I22000180005	Impianto sportivo PALA FIJKAM – Via dei Sandolini n. 79	€ 4.000.000,00		PNRR M5C2I2.1	Realizzazione lavori Pubblici	Dipartimento grandi eventi, sport,
J84D22001520001	CIS " ROMA"efficientamento energetico e riqualificazione Scuola Primaria "AMENDOLA"	€ 2.564.284,96		FSC	Realizzazione lavori Pubblici	Dipartimento CSIMU
J84D22001520001	CIS " ROMA"efficientamento energetico e riqualificazione Scuola Primaria "Quinquerimemi	€ 1.664.168, 63		FSC	Realizzazione lavori Pubblici	Dipartimento CSIMU

7 PARTENARIATO LOCALE

7.1 Partneriato locale

Nella definizione della strategia Territoriale per Ostia assume il ruolo centrale il contributo del partenariato locale, che ha contribuito alla individuazione delle criticità e delle potenzialità del territorio, e contribuirà alla definizione delle priorità, degli obiettivi e della visione condivisa.

L'approccio partecipativo, e le diverse modalità di co-progettazione e co-responsabilizzazione tra attori, è stato assunto come elemento imprescindibile per la pianificazione e l'implementazione delle presenti Strategie Territoriali e per il conseguimento degli obiettivi e dei risultati attesi, in un contesto caratterizzato da una rilevante produzione sociale, (pratiche di innovazione sociali, di esperienze funzionali allo sviluppo locale, progettualità del welfare informale, generativo, comunitario), fattori che hanno concorso a definirlo come un ambito prioritario d'intervento finalizzato al riequilibrio territoriale.

Le modalità di consultazione ad oggi sono avvenute tutte attraverso incontri, dialoghi informali, contatti diretti. A seguire la matrice del livello di coinvolgimento dei partner

MATRICE DEL LIVELLO DI COINVOLGIMENTO DEI PARTNER			
SOGGETTO COINVOLTO		CLASSIFICAZIONE DEL COINVOLGIMENTO DEL PARTNER LOCALE	FORMA DI PARTECIPAZIONE
Municipio X	Municipio X	1. strategico/strutturale	1. co-progettazione/co-attuazione
Università	Università del mare – Roma3	1. strategico/strutturale	1. co-progettazione/co-attuazione
Organismo	Caritas diocesana	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Comunità di Sant'Egidio	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Cooperativa	Cooperativa dei pescatori	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione di cat.	Associazione balneari	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione di cat.	Ostia Imprese e professioni	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione di cat.	Associazione ristoratori Ostia	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Accanto a te	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Ippsam insieme a te Onlus	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Unione italiana della solidarietà Lazio	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	seconda Linea Missionaria Onlus	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	COCID onlus	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	A.N.F.A.S. Ostia onlus	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Rosso di sera	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Save the children Italia Onlus	2. manutentivo/adequativo	3. informazione
Pegaso Onlus	Pegaso Onlus	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Libera cittadinanza	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
APS	Observe Aps	2. manutentivo/adequativo	3. informazione
Associazione	Fai antiusura Ostia volare Onlus	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione APS	Comitato disabilità municipio X	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	La Rada	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	F.G.C. – A.I.A. sezione Ostia Lido	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Manes (maestri di strada)	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	La casa dei balocchi onlus	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Ass. antimafia NOI-OSTIA	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	UNIOSTIA – università di promozione culturale e solidale	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Cooperativa	Assistenza e territorio	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Ostia rainbow	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Teatro del Lido	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione

Ass. culturale APS	Fotonica Ostia International Film Festival	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale APS	Ostia Film Factory	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Cinemadamare APS	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Amici diversi	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Litorale Romano	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Il Girasole	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Antonello branca	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale APS	Spazi all'Arte	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Clemente Riva	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Home Italy.org	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Cyberia Idee in rete	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Associazione culturale di Promozione sociale	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	L'isola del Tesoro Ostia	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Circolo ricreativo Ville di Roma	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Iori Catia	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Cavallino bianco onlus	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	ARCADIA APS	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Progetto XIII	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
A.S.D.	Jumeirah Club centro estivo	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Visit Ostia	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Quattrosassi (Torre San Michele)	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Ass. culturale	Centro studi Darwin	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Centro Habitat mediterraneo Lipu	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Sotto al mare ApS	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Ostia in bici	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Mare Libero	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Ruota libera	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	A.c.l.i. Lido	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Club Lady Angel	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Associazione	Ostia Ristora	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Comitato	Unione comitati cittadini	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Comitato	Ostia progetto comune	3. orizzontale/diffusivo	3. informazione
Istituzione	Sistema Biblioteche Culturali di Roma Capitale	1. strategico/strutturale	1. co-progettazione/co- attuazione

** Per ogni partner individuato indicare il livello di coinvolgimento tra le seguenti opzioni:

1. strategico/strutturale: prevede un coinvolgimento nella definizione delle ST nonché nella verifica di coerenza degli obiettivi in essa riportati;
2. manutentivo/adequativo: prevede un coinvolgimento nella verifica della coerenza delle ST ed eventuale necessità di adeguare e modificare le stesse;
3. orizzontale/diffusivo: prevede un coinvolgimento nella verifica della corretta attuazione degli interventi finanziati dalla ST nonché il coinvolgimento nella verifica della correttezza rispetto alla visibilità e alla comunicazione degli interventi realizzati;

*** Per ogni partner individuato, indicare la forma di partecipazione tra le seguenti opzioni:

1. co-progettazione/co-attuazione, nel caso di un coinvolgimento di tipo strategico/strutturale;
2. consultazione, nel caso di un coinvolgimento di tipo manutentivo/adequativo;
3. informazione, nel caso di un coinvolgimento di tipo orizzontale/diffusivo.

8 ESIGENZE DI SVILUPPO E POTENZIALITA' DELL'AREA – MATRICE SWOT



A partire dagli anni Sessanta, Ostia e il suo entroterra sono stati spesso avidamente usati e ben poco valorizzati. Ai nuovi, massicci insediamenti residenziali – nati per rispondere all'impetuoso aumento della popolazione del Municipio, cresciuta dal 1991 al 2005 del 16,5% (da 178.500 a 208.000 abitanti) – non è corrisposto nel tempo un adeguamento e un miglioramento dei servizi e della qualità della vita dei suoi abitanti. La configurazione e la capacità delle reti per la mobilità e il trasporto, risalenti agli anni del regime fascista, non ha subito da allora modifiche di rilievo: un'incredibile staticità dell'offerta infrastrutturale e del sistema dei servizi si contrappone indifferente alla nuova dinamicità che ha investito l'area del litorale, trasformata da un processo di crescita vorace degli insediamenti residenziali che hanno progressivamente saturato il territorio libero tra Ostia e Roma sud lungo le direttrici viarie principali, in un sistema di aggregazioni morfologicamente eterogenee e frammentate, spesso senza relazioni fra loro, accostate senza soluzione di continuità ai mega insediamenti sorti in pochi anni per il tempo libero e il commercio (Fiera di Roma, Commercium, porto turistico).

In sintesi l'ambito del litorale di Ostia si caratterizza da un lato per la presenza di importanti risorse storiche e naturali e dall'altro da sacche di degrado e marginalità urbana e sociale e derivanti da un processo di sviluppo che ha portato sia alla realizzazione di alcuni dei più problematici quartieri di edilizia residenziale pubblica romana, sia alla crescita di una parte di città informale e spontanea.

8.1 I punti di forza del territorio

Il maggior punto di forza dell'attrattività turistica del litorale di Ostia è rappresentato senza dubbio dal vasto patrimonio di risorse ambientali e culturali, dalla originalità in termini di offerta ambientale naturalistico/paesaggistica rappresentata dalla morfologia disegnata dal fiume, dai canali, dai paesaggi dello sbocco litoraneo della Campagna romana, dai paesaggi dominati dai Casali di bonifica, dalle dune, dalle pinete, dall'area archeologica diffusa nel verde, dalla Riserva presidenziale di Castelporziano, azienda agricola di 6.000 ettari, dalle secche di Tor Paterno. A ciò si aggiunge la presenza di uno dei siti archeologici Unesco più importanti al mondo. Di rilievo anche la presenza di un polo natatorio e di un palazzetto per le arti marziali di rilevanza territoriale.

Dal punto di vista socio-economico invece rappresenta un punto di forza la presenza di popolazione giovane (Municipio anagraficamente più giovane della capitale), mediamente qualificata e propositiva dal punto di vista della domanda di intrattenimento culturale (i dati di iscrizioni e prestiti nelle Biblioteche sono vicini ai valori del

Centro storico; i dati su Attività culturali e presenze di visitatori delle stesse, risultano più elevati dei corrispondenti dati riportati nel Centro storico). A ciò si aggiunge una dimensione attiva del territorio caratterizzata da una rilevante produzione sociale, (pratiche di innovazione sociali, di esperienze funzionali allo sviluppo locale, progettualità del welfare informale, generativo, comunitario) e una sensibilità ambientale della comunità che ha registrato la maggiore percentuale (65%) di raccolta differenziata di tutto il comune di Roma.

8.2 I punti di debolezza del territorio

L'attrattività di Ostia come destinazione turistica risulta oggi fortemente condizionata da vicende locali che hanno inciso negativamente sulla reputazione dell'immagine del territorio in termini di "sicurezza" mentre l'offerta turistica presenta alcune importanti criticità, riconducibili a:

- mancanza di progettazione dell'area come destinazione turistica;
- difficile accessibilità per inadeguatezza delle vie infrastrutturali;
- non adeguatezza nei confronti della domanda degli attuali mercati internazionali, soprattutto per quanto riguarda i segmenti business e leisure;
- obsolescenza dell'offerta balneare e delle strutture dell'accoglienza;
- diffuso degrado edilizio e degli spazi pubblici;
- reputazione consolidata come destinazione "minore" rispetto alla Roma storica;
- mancanza di identità originale come destinazione/vacanza e come soggetto urbano nell'area romana.

8.3 Le opportunità da valorizzare

Rappresenta un'opportunità infrastrutturale essenziale il sistema del "tridente" formato dall'Autostrada per Fiumicino, dalla vecchia Via del Mare e dalla Via Cristoforo Colombo che, con la programmata realizzazione del nuovo ponte della Scafa, sarà potenziato in termini soprattutto di connessioni con l'aeroporto di Fiumicino e con il territorio a nord del Tevere.

I lavori di adeguamento della linea ferroviaria Roma- Ostia ed i conseguenti miglioramenti del servizio costituiscono una rilevante opportunità per promuovere l'accessibilità al mare con il TPL e di ridurre l'impatto dei flussi di traffico estivi.

Per la riqualificazione del lungomare l'opportunità è rappresentata da un lato dall'assenza di rendite di posizione sul lungomare, che risulta diverso dal tipico lungomare affollato di bar, ristoranti, negozi di articoli sportivi e abbigliamento di vacanza disposti in serie lineare tipiche delle località balneari; e dall'altro il rilevante valore architettonico di molti edifici sul lungomare, tra cui i villini del primo novecento in sospenso tra invecchiamento e degrado. La presenza sul lungomare di grandi edifici pubblici dismessi offre la possibilità di insediare nuove funzioni, attraverso la valorizzazione del patrimonio e la rigenerazione del contesto urbano.

La recente apertura dell'Università del Mare rappresenta un'opportunità per rafforzare il ruolo del territorio come polo di alta formazione da implementare anche attraverso le strutture pubbliche dismesse.

8.4 I rischi (minacce) da considerare

La forte pressione antropica del turismo può diventare, se non rispetta i requisiti di sostenibilità, una minaccia per il vasto patrimonio di risorse ambientali e culturali che costituiscono il punto di forza del settore.

Il continuo fenomeno di erosione della costa a danno degli arenili e delle strutture esistenti, con conseguente perdita di spazi di spiaggia, si ripercuote sull'economia degli stabilimenti balneari, che costituisce una delle principali fonti di occupazione nel periodo estivo, con ripercussioni sull'intero sistema economico del territorio. Il territorio di Ostia ha subito pesantemente l'infiltrazione mafiosa, che ha significato sottrazione di beni comuni, spazi e opportunità a persone e imprese. A ciò si aggiunge un aumentato livello di vulnerabilità per una parte di popolazione e dell'indice di insicurezza registrati negli ultimi anni, sintomi di un processo in atto di disgregazione sociale, che se non arrestato, può costituire una seria minaccia per l'attuazione di qualsiasi intervento di riqualificazione.

9 IL PROGETTO DI TERRITORIO

9.1 La Vision

La strategia territoriale per il Litorale di Ostia, partendo dalle criticità ed opportunità emerse dal territorio, 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 e 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 consono al rango della città capitale d'Italia, in un nuovo rapporto con il mare.

Il tema del rapporto con il mare è occasione per ripensare la fascia urbana compresa tra la prima linea degli edifici e la linea di costa, ripensando il litorale secondo natura, mettendo al centro delle azioni di valorizzazione il capitale naturale, sociale e territoriale, anche in chiave multiculturale. La proposta punta, in primo luogo, sul progetto dell'ambiente e dello spazio aperto, la mitigazione del rischio ambientale, a valorizzazione del paesaggio e la creazione di spazi che possano farsi catalizzatori di un'inedita dimensione aggregativa per la comunità, per ritessere le maglie di un territorio sconnesso e decadente.

In secondo luogo il progetto punta sul superamento del degrado fisico, delle criticità sociali, oltre che della scarsa e scadente dotazione di attività economiche e servizi, puntando su azioni integrate di **coesione sociale** e interventi di rigenerazione che intercettino e sfruttino i flussi di risorse esistenti, stabilendo nuove relazioni tra i luoghi rigenerati e il resto della città, in piena armonia con le strategie dell'area metropolitana di ricucitura del tessuto socioeconomico cittadino e di rafforzamento della coesione territoriale.

In tal senso il progetto introduce degli attrattori culturali che contribuiscono a qualificare e diversificare l'offerta. La localizzazione di nuove funzioni di pregio prevede il riutilizzo di grandi contenitori, quali ad esempio le ex colonie marine, o la realizzazione di nuovi spazi in risposta a precise esigenze.

Infine il progetto punta sulla potenza della **cultura** con la quale si intende superare le situazione di degrado rigenerando il capitale sociale, per stabilire un nuovo legame tra i cittadini e costruire il rilancio della città, e da utilizzare come leva per attivare nuove forme di imprenditoria dal basso, connettendo le reti formatesi in contesti diversi.

La proposta mira rendere il territorio maggiormente attrattivo e fruibile, con l'obiettivo che la sua trasformazione diventi luogo, propulsione e occasione di rigenerazione del tessuto sociale e rilancio turistico.

La valorizzazione turistica di questo territorio non può infatti prescindere dalla ricostituzione di un ambiente abitabile, sicuro e dignitoso per la comunità che vi risiede, in un processo di rigenerazione complessivo che sia volto anche alla tutela del diritto e al ripristino della legalità.

9.2 I macroambiti di intervento

Gli obiettivi sottesi dalla Vision di rigenerazione integrata della fascia del litorale di Ostia, sono declinati principalmente nei seguenti macro-ambiti tematici, fortemente integrati tra loro:

- SVILUPPO TURISMO SOSTENIBILE con attività innovative e diversificate, mediante la valorizzazione degli attrattori culturali e naturali ed il rafforzamento del turismo nazionale e di prossimità;
- RIGENERAZIONE URBANA, attraverso il riuso delle aree degradate o dismesse, la riqualificazione degli spazi urbani, la rigenerazione di edifici pubblici dismessi, con azioni integrate di sviluppo di aree verdi, azioni di inclusione sociale, interventi volti alla sicurezza urbana,
- CONTRASTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO, attraverso lo sviluppo di infrastrutture verdi al fine di diminuire le isole di calore, migliorare la qualità del sistema ambientale e di aumentare la fruibilità degli spazi ed il benessere delle persone e SALVAGUARDIA DELLA BIODIVERSITA' attraverso la valorizzazione dell'ecosistema dunale ed il rimpianto della vegetazione psammofila autoctona, interventi diffusi di microforestazione e la promozione di campagne di informazione e sensibilizzazione;

- **RAFFORZAMENTO MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE**, con sistemi efficienti di trasporto pubblico a bassa emissione, mediante interventi di potenziamento della mobilità dolce, pedonale e ciclabile e con l'offerta di servizi tecnologici innovativo che facilitano l'utilizzo del trasporto pubblico e la mobilità sostenibile.
- **INCLUSIONE SOCIALE E SICUREZZA** attraverso percorsi e pratiche di contrasto all'emarginazione e al disagio.
- **PROMOZIONE DELL'OFFERTA CULTURALE E FORMATIVA.**

9.3 Turismo sostenibile e Rigenerazione urbana

Il turismo sostenibile, integrato agli interventi nel campo della cultura e della riqualificazione del patrimonio pubblico, assume un ruolo determinante per la strategia di valorizzazione delle risorse naturali, culturali e paesaggistiche di Ostia, ma anche di valorizzazione delle produzioni locali, delle opportunità di accoglienza e di rigenerazione del patrimonio naturale e culturale.

In tal senso la strategia di lancio di iniziative turistico-ricreative di scala territoriale che l'amministrazione intende mettere in campo, è orientata e sostenuta attraverso interventi coordinati per migliorare la qualità urbana, generare servizi idonei, ed essere, più in generale, volano di crescita in chiave sostenibile.

Si tratta perciò di costruire un'intelaiatura di spazi e di attività, per trasformare occasioni e risorse puntuali in un sistema concatenato, coerente e coeso di luoghi e servizi, e di individuare nello spessore della linea di costa una dorsale di ancoraggio che, riqualificata in termini ambientali, paesaggistici e infrastrutturali, possa irrorare qualità non solo lungo la propria estensione ma anche verso l'interno, riconnettendosi con gli altri ambiti di valore storico e naturalistico della città.

Al tal fine, si intende riorganizzare le funzioni del Lungomare valorizzandone fortemente la connotazione di dorsale ambientale e paesaggistica, oltre che di infrastruttura urbana, in stretta relazione e continuità trasversale con la spiaggia sabbiosa, armonizzando le scelte anche con quanto previsto dal Piano di Utilizzazione degli Arenili (PUA), in corso di adozione.

Il progetto prevede la riorganizzazione delle attività turistico-ricettive, integrandole in un'infrastruttura verde di alto livello quantitativo e qualitativo, innescando un processo di rigenerazione degli spazi del lungomare al fine di renderli di elevata qualità, attrattivi ed a misura di persone.

Intervento strategico del progetto si declina con la completa pedonalizzazione di un tratto del lungomare sud, la sua rinaturalizzazione con il ripristino dell'ambiente dunale e la creazione di un parco lineare, come nuovo paesaggio/passaggio tra la città ed il mare, con l'obiettivo di restituire i luoghi ad una fruizione pubblica e collettiva, di valorizzare l'ambiente naturale costiero liberando il waterfront dalla presenza della viabilità carrabile, migliorando il rapporto con il mare ed il comfort ambientale.

Ciò comporta un quadro significativo di interventi di riqualificazione e rifunzionalizzazione degli spazi, che peraltro va inserito in un completo ridisegno anche della mobilità nell'intera fascia del litorale cui si è fatto cenno come descritto al paragrafo successivo.

La rigenerazione del lungomare non può infatti prescindere dalla riorganizzazione dello schema della mobilità, promuovendo una ricucitura tra tessuto urbano e fascia costiera, comprensivo del riordino e della valorizzazione delle principali polarità esistenti, quali, ad esempio, le fermate della ferrovia Roma-Lido, le aree commerciali, i parchi e i giardini pubblici, le scuole e il Polo universitario di Roma Tre, etc.

9.4 Potenziamento mobilità urbana sostenibile e integrazione con TPL

Nella strategia delineata di sviluppo del Lungomare gioca un ruolo fondamentale il potenziamento dell'accessibilità al mare, soprattutto dal punto di vista dei trasporti, orientato alla sostenibilità.

L'obiettivo 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).

La riconfigurazione del lungomare modificherà le modalità di accesso al mare attraverso il disegno di una passeggiata pedonale e ciclabile, alla quale si legherà un sistema di aree attrezzate per lo sport, per il tempo libero e per la ristorazione. La "passeggiata" attraverserà il Parco lineare delle dune, con un tracciato sinuoso ma parallelo alla linea di costa, in un nuovo assetto del lungomare che riorganizza il rapporto tra insediamenti

residenziali e ambiti dedicati alla spiaggia e consente l'attraversamento di aree naturali ed antropiche fortemente eterogenee, alle quali la linearità del parco potrà restituire una continuità geografica e narrativa. Per l'accessibilità alle spiagge con il trasporto pubblico la strategia proposta si basa sulla dotazione di una nuova linea leggera di trasporto pubblico sul litorale, che si snoda tra il nuovo parco del mare e il sistema insediativo litoraneo, alimentato da fonti energetiche alternative, e gestita con tecnologie innovative secondo nuovi modelli di fruizione e organizzazione (transizione ecologica e transizione digitale). Tale servizio di trasporto avrà la funzione di mobilità urbana, distributiva e di connessione con le fermate della Roma Lido nella stagione invernale e di mobilità urbana e turistica, di supporto alle attività balneari, nella stagione estiva.

A tal fine, è necessaria un'azione che persegua le seguenti linee di intervento strategiche, che si riallacciano al tema della rigenerazione del lungomare e alla creazione del Parco lineare delle dune:

- ridisegno del 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 Pescatore e la realizzazione di un tratto di viabilità di collegamento tra Via benino e Via delle quinquere mi;
- definizione del progetto paesaggistico delle aree coinvolte comprensivo delle trame vegetali, dell'assetto topografico e anche della regia delle acque meteoriche, a valle di un coerente riordino del sistema idrografico territoriale ereditato dalle azioni di bonifica, in dialogo con gli altri Enti preposti;
- definizione dei sistemi allestitivi di arredo e fruizione pubblica delle fermate del servizio di mobilità di cui al punto seguente;
- introduzione di un servizio ad alimentazione alternativa per la mobilità di collegamento tra le principali polarità presenti lungo il litorale e a integrazione delle fermate della linea di ferrovia urbana Roma - Lido, con marcata flessibilità stagionale per soddisfare una domanda fortemente diversa tra i periodi autunnale/invernale e primaverile/estivo;
- introduzione di un sistema di micro-mobilità condivisa (bike sharing, scooter sharing) sia a favore della mobilità del lungomare sia per ampliare il bacino di influenza delle stazioni ferroviarie.

Fondamentale sarà garantire l'integrazione della mobilità con il trasporto pubblico esistente: la multimodalità è, infatti, una delle soluzioni sostenibili per la mobilità, permettendo spostamenti su distanze maggiori rispetto a quelle attribuibili alla sola mobilità dolce e amplificando il bacino di influenza del trasporto pubblico stesso.

A tal fine si propone Ostia come primo progetto pilota sperimentale dell'intervento "Mobility as a Service" (MaaS) di Roma capitale" finanziato dal PNRR, che, attraverso l'uso di una App consentirà al cittadino di scegliere il mezzo di trasporto più idoneo in base al tragitto da compiere, passando dall'auto al treno, fino ad arrivare ad autobus, tram, scooter e biciclette. In prospettiva l'utente in prospettiva, attraverso un'unica applicazione, avrà a disposizione sul proprio smartphone un servizio che gli consentirà di pianificare il viaggio e di scegliere quale mezzo di trasporto utilizzare per ciascun tragitto da compiere, pagando per il singolo viaggio oppure usufruendo di abbonamenti mensili o di tariffe unificate per più mezzi di trasporto differenti.

Tale sistema potrà non solo incentivare la mobilità sostenibile ma anche semplificarne la fruizione, contribuendo al parziale riequilibrio modale e all'incremento dell'accessibilità. Il principale contributo all'efficienza e all'efficacia del servizio è fornito dalla sua integrazione (spaziale, temporale e tariffaria) con le stazioni ferroviarie interessate e dalla regolarità e affidabilità nei collegamenti con le principali polarità dell'area.

La cruciale integrazione con il sistema ferroviario sarà realizzata mediante:

- integrazione spaziale attraverso l'organizzazione dei percorsi delle linee e l'assetto dei nodi di interscambio, ricorrendo a una configurazione ad albero che, a partire dal nodo, si sviluppa lungo l'estensione del lungomare;
- integrazione temporale tramite la sincronizzazione degli orari di arrivo e partenza dei diversi mezzi, anche avvalendosi delle tecnologie di rilevamento in tempo reale, con l'obiettivo di minimizzare i tempi di attesa ai nodi di interscambio;
- integrazione tariffaria attraverso sistemi di pagamento elettronico e condiviso tra i diversi operatori coinvolti, giacché il raggiungimento di obiettivi significativi di riallocazione modale della domanda di trasporto è determinato, insieme ad altri elementi, dalla competitività e fruibilità del sistema tariffario adottato.

9.5 Inclusione sociale e sicurezza

Il territorio di Ostia ha subito pesantemente l'infiltrazione mafiosa, che ha significato sottrazione di beni comuni, spazi e opportunità a persone e imprese. A ciò si aggiunge un aumentato livello di vulnerabilità per una parte di popolazione e dell'indice di insicurezza registrati negli ultimi anni, sintomi di un processo in atto di disgregazione sociale.

Dentro questo clima, è necessario offrire e dimostrare il valore aggiunto che può derivare dalle relazioni, in particolare quelle legate a una partecipazione alla vita collettiva e alla costruzione di forme di convivenza tra comunità, o allo sviluppo di forme di responsabilità e di risposta comune ai bisogni.

L'obiettivo generale, pertanto, è quello di migliorare le condizioni di benessere delle comunità locali, promuovendo la coesione sociale attraverso la creazione di contesti in cui si possono più facilmente ed efficacemente generare politiche e processi di inclusione diretti a prevenire e contrastare fratture sociali e la multiproblematicità delle situazioni di disagio.

In coerenza anche con il programma della "Città in 15 minuti" si intendono creare o potenziare reti di sostegno e servizi di prossimità, nella convinzione che la qualità della risposta al disagio (latente o conclamato) e l'efficacia di meccanismi di prevenzione e protezione di situazioni di bisogno, possa essere più elevata in comunità accoglienti e responsabili, dove ciascun soggetto è portatore di bisogni ma anche di risorse e che proprio su queste ultime sia necessario fare leva.

La proposta progettuale mira a definire programmi che si configurino come modelli innovativi, anche sulla scorta di iniziative di successo già in corso, come "Palestra di Legalità" in grado di offrire servizi di prossimità di elevata qualità e ad alto valore sociale ad un territorio deprivato, innescando un circuito virtuoso basato sulla partecipazione di cittadini, imprese e comunità e sull'aumento delle pratiche di cittadinanza attiva e di percorsi di integrazione sociale, che possono generare opportunità lavorative di qualità.

9.6 Promozione dell'offerta culturale e della formazione

Come detto il progetto intende utilizzare la potenza della cultura per demolire i muri del degrado sociale, scommettendo sulla cultura come pilastro per costruire il rilancio della città e come leva per attirare nuove forme di imprenditoria dal basso. Le iniziative culturali poste in atto hanno finora avuto come fattore comune quello della estemporaneità e della mancanza di identificazione degli eventi, ed in buona sostanza una assenza di valenza strutturale in grado di incidere sul tessuto socio-economico.

Attraverso una serie di iniziative, come il potenziamento dei servizi culturali e bibliotecari offerti dalla biblioteca di quartiere con attività di promozione letteraria, residenze artistiche, laboratori, un'arena cinematografica estiva e progetti sulla creatività giovanile, si intende stimolare la partecipazione attiva della comunità locale, promuovendo la creatività e l'innovazione al fine di rafforzare l'attrattività del territorio. Inoltre, si punterà a creare opportunità di formazione e di scambio di conoscenze tra professionisti del settore, incoraggiando la collaborazione e lo sviluppo di progetti congiunti. L'obiettivo fondamentale della strategia è quello di sfruttare il potenziale culturale inespresso per attrarre visitatori, stimolare l'economia locale, creare occupazione e promuovere Ostia come destinazione culturale di rilievo sia durante l'Estate Romana che negli altri periodi dell'anno. La valorizzazione del patrimonio immateriale e l'espressione della creatività sono dunque gli asset strategici individuati al fine generare una nuova identità per Ostia e a consolidare il suo ruolo nel panorama culturale e turistico italiano.

Partendo da una innegabile vocazione di Ostia come naturale ed ideale set cinematografico e dal suo forte legame con il cinema stratificatosi negli anni, l'idea è quella di puntare anche su questo settore culturale che può rappresentare anche un volano per l'economia locale. Il settore cinematografico infatti, malgrado la pandemia e la guerra, negli ultimi due anni è cresciuto del 77% in più in termini di occupazione ed è una forza lavoro più giovane, più qualificata, con più donne e più competenze digitali rispetto alle medie nazionali. L'industria del cinema e dell'audiovisivo rappresenta uno dei moltiplicatori economici più alti ed il settore principale contemporaneo di traino della crescita industriale italiana. Il settore diventa un moltiplicatore di portata ancora più ampia in relazione al suo collegamento con la cultura e con la narrazione del territorio e con la spinta turistica.

9.7 I progetti bandiera

Nel quadro generale del progetto di rigenerazione assumono particolare rilevanza tre progetti Bandiera su cui si basano le strategie di rigenerazione, in grado di innescare ricadute positive sull'intero settore turistico e socioeconomico:

- **il Parco lineare delle dune**, 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, 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 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 ricostituzione del sistema dunale favorirà 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.



Figura 12 - Esempio di riproposizione dunale (progetto preliminare del Comune di Rimini)

- **La Casa della Cultura.** L'intervento attraverso la rigenerazione dell'ex Mercato di San Fiorenzo ha come obiettivo la creazione di un Polo culturale che funga da punto di riferimento per le associazioni culturali e le realtà artistiche giovanili, che da tempo esprimono la necessità di luoghi di incontro e spazi per organizzare mostre, concerti e spettacoli. Questo Polo sarà anche un punto di aggregazione per studenti e cittadini, offrendo uno spazio multifunzionale in cui giovani, meno giovani e associazioni del territorio possano sentirsi a casa e condividere spazi, conoscenze, arte ed eventi. La finalità principale è creare un ambiente che favorisca la creatività e lo scambio culturale, l'organizzazione di rassegne e manifestazioni culturali. Questo Polo culturale rappresenterà un tassello importante in una più ampia strategia di contrasto alle disuguaglianze sociali e alla criminalità organizzata, aspetti prioritari nel contesto del Municipio di Ostia. Sarà un luogo dove la creatività troverà spazio e si potranno organizzare workshop, laboratori e eventi culturali, con l'obiettivo di promuovere l'arte e favorire la crescita artistica delle giovani generazioni. L'intento è anche quello di far affermare nel tempo questa struttura quale punto di riferimento per l'arte e la creatività in generale a livello cittadino e nazionale. Sarà un luogo in cui si potranno svolgere attività innovative, stimolando l'incontro tra artisti di diverse discipline e agevolando lo sviluppo di progetti culturali originali. Questo Polo culturale rappresenterà un centro dinamico in cui la creatività, la formazione e l'espressione artistica saranno promosse attivamente, contribuendo a valorizzare il talento dei giovani artisti e consolidando la reputazione di Ostia come punto di riferimento culturale di spicco.

- **Ostia Campus Academy**, un campus residenziale per la formazione e la sperimentazione in ambito cinematografico rivolto a giovani di tutto il mondo, con l'obiettivo di divenire un incubatore culturale, formativo ed economico di respiro europeo, che offra un punto di riferimento concreto per i giovani creativi della settima arte. Il progetto vuole mettere al centro la creatività giovanile, come motore di un radicale mutamento del rapporto tra i giovani e territorio e di uno sviluppo sociale legato ai bisogni di partecipazione e di cittadinanza. Un luogo di formazione, confronto ed aggregazione che sappia catalizzare molteplici energie in uno spazio privilegiato, che valorizzi la forza del cinema come mezzo efficace di costruzione di una base culturale comunitaria a respiro europeo. Il progetto per lo sviluppo delle attività prevede il recupero di due immobili di proprietà comunale parzialmente dismessi e in stato di degrado, le ex Colonie marine e l'ex mercato di San Fiorenzo, operando una rigenerazione e valorizzazione del patrimonio storico pubblico.
- **La casa della sostenibilità** uno spazio dedicato alla promozione di soluzioni green ed innovative che possano favorire un nuovo modello di sviluppo economico sociale ed ambientale, in stretta relazione con l'Università del Mare e con le altre realtà della città di Roma, come la Casa delle Tecnologie emergenti che promuovono innovazione, benessere e sviluppo sostenibile. Costituirà il primo centro di innovazione per lo sviluppo di imprenditoria e tecnologie verdi di Roma Capitale. Con questo progetto si recupera un immobile storico, l'ex ospizio marino sul lungomare, abbandonato da tempo e in forte stato di degrado da destinare a laboratori e coworking per il trasferimento tecnologico e l'accelerazione di mercato per PMI e startup, in 5 aree di progresso sostenibile: aria, edilizia, energia, mobilità, materiali. Le applicazioni, i prodotti e i servizi sviluppati saranno orientati al miglioramento di principali attività ad alta impronta ecologica, quali spostamenti di persone e merci, turismo, fruizione dei beni culturali, processi costruttivi, risparmi energetici, trattamento delle materie post consumo. Anche questo intervento prevede il recupero di un immobile di proprietà comunale dismesso e in stato di abbandono, l'ex Ospizio Marino, che presenta avanzate condizioni di degrado, posto direttamente sull'arenile, operando una rigenerazione e valorizzazione del patrimonio storico pubblico.
- **Il centro aggregativo-ludico** per gli adolescenti e preadolescenti ai sensi dell'art. 5 della L. 285/1997, all'interno dell'edificio dell'ex ospizio marino, recuperato a seguito dell'attuazione dell'intervento n. 6. Il centro offrirà agli adolescenti un insieme di opportunità all'interno di un contesto organizzato, proponendo vincoli ma anche risorse psicologiche, pedagogiche e strutturali che potranno essere liberamente utilizzate dagli adolescenti: spazi di animazione e di scoperta ma anche per una relazione significativa tra coetanei e tra adolescenti e adulti. Il Centro dovrà costituire una risorsa complementare alla scuola, organizzando iniziative comuni da svolgere oltre l'orario scolastico. In particolare il Centro dedicherà particolare attenzione alla dimensione culturale, in linea con le strategie generali, orientandosi ad ampliare ed integrare gli aspetti dell'alfabetizzazione di base, di quei saperi e quelle competenze, spesso sottoutilizzate, inerenti i versanti:
 - Storico e geografico, avvicinando gli adolescenti alla logica del progetto, del rapporto tra passato, presente e futuro;
 - scientifico, proponendo l'idea di sperimentazione, in cui sviluppare un rapporto sempre più stretto fra il fare e il pensare; in tal senso si creeranno collaborazioni con i "la casa della sostenibilità";
 - artistico, proponendo la pratica del corpo, del suono dell'immagine mediante la costruzione di situazioni ludiche, motorie, attraverso l'ascolto e la produzione sonora, forme di gestualità.