

## **Il Tevere navigabile, da Testaccio Porto fluviale ad Ostia Antica foce**

(Rosario Pavia)

La riqualificazione del Tevere e la sua valorizzazione come straordinaria risorsa culturale, ambientale e turistica si realizza anche attraverso la sua navigabilità.

Rendere il Tevere navigabile è un progetto complesso per ragioni territoriali, urbanistiche, idrauliche, ma anche per ragioni politiche, amministrative, normative, gestionali (le competenze sul Tevere si ripartiscono tra una pluralità di enti: Regione Lazio, Comune di Roma, Comune di Fiumicino Città Metropolitana di Roma, Autorità di Bacino, MIT, Capitaneria di Porto).

Negli ultimi anni si sono succeduti numerosi studi, ma il testo di riferimento resta il Progetto di Piano di Bacino (approvato nel 2006) e in particolare il Piano Stralcio dell'area Metropolitana (P.S. 5) da Castel Giubileo alla foce.

Più recentemente in occasione del Recovery Plan il Ministero delle infrastrutture e trasporto (MIT) in collaborazione con la Città Metropolitana di Roma ha avanzato la proposta di includere il progetto di navigabilità del Tevere dalla Capitale al mare (finanziamento previsto 300 milioni di Euro). La proposta non ha avuto sviluppi.

Anche limitando il progetto di navigabilità al tratto urbano fino alla foce, il problema appare complesso e di difficile soluzione nel breve periodo (che è quello imposto dal PNRR). Il rischio è rinviare, allungare i tempi e perdere di vista l'obiettivo di rinsaldare il rapporto della città con il suo fiume e, attraverso di esso, con il mare.

L'Associazione Tevere Day, che in questi anni ha promosso sul tema una forte attenzione da parte di cittadini, associazioni, operatori ed enti istituzionali, ritiene che si debba intervenire con urgenza, individuando le priorità e le opere necessarie per attuare un primo stralcio di interventi, che renda immediatamente visibile la navigabilità del Tevere.

## **Il Tevere navigabile dal Porto Fluviale a Ostia Antica**

La proposta per punti.

Con la costruzione dei muraglioni scompaiono i porti storici di Ripetta e Ripa Grande e si avvia la costruzione del Porto Fluviale più a valle, nell'area industriale di Testaccio-Ostiense.

Il Porto Fluviale, connesso al porto di Fiumicino, era funzionale agli insediamenti industriali del Gazometro, della Mira Lanza, del mulino Biondi, della Centrale termoelettrica Montemartini, del Consorzio agrario cooperativo....

**Il Porto Fluviale è rimasto in funzione fino agli inizi degli anni '60 del secolo scorso.**

Il Porto Fluviale può divenire oggi il terminal urbano della linea di navigazione Roma Ostia Antica, dove in prossimità del Parco Archeologico troviamo un attracco funzionante per battelli turistici.

Una navigazione non più per il trasporto merci, ma per passeggeri e turisti

Attualmente il Tevere è navigabile con battelli turistici da Castel Sant'Angelo all'Isola Tiberina (dove la navigazione si interrompe per la presenza di una soglia) e da Ponte Marconi ad Ostia Antica). Quest'ultimo tratto è servito per alcuni mesi all'anno (Aprile Ottobre).

**Riteniamo che il punto di partenza per la navigazione da Roma a Ostia Antica possa essere trasferito da Ponte Marconi al Porto Fluviale, più accessibile e vicino al centro.**

**Avremmo, in tal modo, un'offerta più strutturata e funzionale, più attraente in quanto lega immediatamente una straordinaria e poco nota area di archeologia industriale a una un'area archeologica unica al mondo, la città porto di Ostia Antica con i vicini porti di Claudio e Traiano.**

Lungo il fiume non solo archeologia ma anche Paesaggi e ambienti naturali storia (bonifiche), insediamenti moderni, infrastrutture, opere idrauliche (il drizzagno della Magliana).....

Riattrezzare il porto Fluviale come imbarcadero e attracco per battelli turistici , avrebbe un ricadute significative per tutta l'area di Ostiense-Marconi, un'area di pregio, attraversata da processi di riqualificazione urbana, costellata da strutture culturali importanti come il Teatro India il Museo della Centrale Montemartini e il Macro al Mattatoio, fortemente connotata dalla presenza del polo universitario in espansione di Roma 3. Nell'area insistono istituzioni ed operatori di rilievo come l'Italgas-Eni, l'Acea, l'Eni, l'Istituto Superiore Vigili del Fuoco (negli edifici degli ex Magazzini Generali), uffici Dogane di Roma.

La riqualificazione delle banchine del Porto Fluviale come stazione terminal nautico, sarebbe anche l'occasione per rilanciare e dare nuovo impulso al Piano Urbano Ostiense.

L'intervento si inserisce in uno scenario di nuova attenzione nei confronti del tratto di fiume in questione. Sono stati infatti avviati, con fondi regionali, i lavori per il Parco Tevere Marconi nelle aree golenali di Pietra Papa.

### **Per una verifica tecnica del progetto**

La fattibilità della proposta esige un approfondimento dello stato dell'alveo del fiume da ponte Marconi al Ponte dell'Industria, per valutarne le condizioni ambientali e idrauliche e le eventuali opere di dragaggio. L'indagine potrebbe essere estesa fino alle banchine di Ripa Grande in modo da poter avere un quadro completo della evoluzione del fiume in corrispondenza dei suoi porti storici.

**Nel tratto di fiume in esame esistono opere idrauliche di cui va verificata la funzionalità. In particolare, all'altezza del Porto Fluviale è ancora presente una soglia che attraversa in parte il fiume. La soglia (realizzata 40-50 anni fa) andrebbe rimossa ed eventualmente spostata più a monte. Ai fini della navigabilità sarà necessario verificare la velocità della corrente, le condizioni di turbolenza, lo spazio di manovra dei battelli, le infrastrutture di accosto (banchine e pontili), la profondità dei fondali, le opere di dragaggio, lo stato degli argini. Lo studio richiede non solo competenze tecniche, sia idrauliche che di ingegneria ambientale, ma anche urbanistiche (integrazione con la pianificazione**

**territoriale-urbanistica), economiche (finanziamenti e costi) e amministrative. Queste ultime sono indispensabili per la fattibilità procedurale degli interventi in ambito fluviale che richiedono autorizzazioni diverse: dal Ministero delle infrastrutture (oggi MIMS), alla Capitaneria di Porto, alla Regione, al Comune. In definitiva si tratta di predisporre un vero studio di fattibilità.**