



LA CICLABILE DEL LUNGOMARE DI OSTIA – UNA STORIA INFINITA

OSSERVAZIONI AL PROGETTO “PARCO DEL MARE” Approfondimento sulla ciclabilità e sull'illuminazione

Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) del Progetto “Parco del mare”, di cui alle Strategie Territoriali “Ostia Mare di Roma” finanziate dal Programma Regionale FESR (Fondo Europeo per lo sviluppo Regionale) 2021-2027, soggetto proponente: Roma Capitale.

Ecco alcune note al progetto:

1) CICLABILITA'

**dalla RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE
pag. 80**

12. Descrizione del percorso ciclabile

Il progetto prevede un importante intervento di riorganizzazione e valorizzazione della mobilità dolce all'interno dell'area, con particolare attenzione alla realizzazione di un percorso ciclabile integrato nel paesaggio urbano e naturale esistente. Il tracciato ciclabile si sviluppa per una lunghezza complessiva di 6 km, seguente prevalentemente un andamento planimetrico curvilineo che si adatta morfologicamente alle caratteristiche del parco.

(...) I percorsi ciclabili non sono pensati come elementi esclusivi, bensì come tracciati preferenziali, facilmente percepibili, che si integrano con la viabilità pedonale e con gli altri percorsi interni. In quest'ottica, l'uso della bicicletta è incentivato lungo direttrici che, pur non essendo vincolanti, orientano in modo naturale e intuitivo gli spostamenti ciclabili.

Lo sforzo di compenetrare il tracciato per le biciclette in un insieme nel quale prevarrebbe la sistemazione a “parco” compromette in realtà la percorribilità ciclabile. Il ciclista ha bisogno infatti di una traccia ben definita e sicura, il più possibile rettilinea. Qui si parla invece di “direttrici” che dovrebbero “orientare in modo naturale e intuitivo”.

**dalla RELAZIONE DI SOSTENIBILITA' DELLOPERA:
pag. 19**

Costituzione di un asse di mobilità alternativa di tipo ciclabile lungomare, dotata di isole bike

sharing, che collegherà le attività ricettive lungomare e la viabilità trasversale in direzione dei centroidi principali all'interno della città di Ostia attraverso i "filtri" ottenuti con le fasce di traffic calming.

Su questo punto rileviamo che, anziché distruggere un ampio tratto di ciclabile rettilinea e ricostruirla con andamento ondulato, basterebbe perfezionare i collegamenti con l'interno della città.

da PLANIMETRIE E VISUALIZZAZIONI (PDD 13 LUNGOMARE DUILIO)

Come si evince dalle planimetrie e dalle visualizzazioni (si veda per esempio l'allegato PDD 13 LUNGOMARE DUILIO), il percorso ciclabile, oltre ad essere curvilineo, non è sempre ben delimitato dal camminamento pedonale nonché dallo spazio frequentato dai pedoni. Queste caratteristiche lo rendono poco funzionale e potenzialmente pericoloso.



Visualizzazione tratto Lungomare Duilio

Da un raffronto con un tratto di attuale ciclabile, è facile dedurre che quest'ultima risulta molto più adeguata, se l'obiettivo è quello di favorire la ciclabilità, che dovrebbe essere intesa non solo a scopo ludico (muoversi in lentezza per apprezzare il paesaggio), ma anche per trasferirsi da una parte all'altra della città in piena sicurezza senza ricorrere all'uso dell'automobile.

Un tratto dell'attuale ciclabile, ben protetta dal traffico veicolare e separata dal marciapiede

2) ILLUMINAZIONE

**dalla RELAZIONE DI SOSTENIBILITA' DELL'OPERA
PAG. 41-42**

Nel caso di attività relative all'illuminazione stradale, si applicano i criteri seguenti:

Qualora l'intervento ricada in un a misura per la quale è stato definito un contributo sostanziale (Regime I), deve soddisfare i seguenti criteri: Rispettare i criteri dell'EU per gli appalti pubblici verdi (GPP) nel settore dell'illuminazione stradale e dei segnali luminosi così come descritti nel relativo Documento di lavoro dei servizi della Commissione (<https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/toolkit/traffic/IT.pdf>) e successivi aggiornamenti e integrazioni.

Questo documento è incentrato su:

- Acquistare apparecchi di illuminazione, lampade o sorgenti luminose che superano i livelli minimi di efficacia degli apparecchi di illuminazione.*
- Incoraggiare l'uso di sistemi di attenuazione e misurazione della potenza assorbita per garantire che il consumo di energia di un particolare impianto di illuminazione possa essere ottimizzato e monitorato in tempo reale.*
- o Esigere che tutti gli apparecchi di illuminazione presentino una percentuale di flusso luminoso emesso verso l'alto (ratio of upward light output, RULO) pari allo 0,0 % e, a livello globale, garantire che il 97 % di tutta la luce sia diffusa con un'angolazione di 75,5° verso il basso rispetto all'asse verticale, in modo da ridurre la luce molesta e l'abbagliamento.*
- o Incoraggiare l'attenuazione obbligatoria dell'emissione luminosa nelle aree interessate e fissare limiti sulla percentuale di luce blu (indice G) nell'emissione delle lampade/degli apparecchi di illuminazione.*

• Acquistare apparecchiature per l'illuminazione stradale durevoli e adeguate all'uso, che siano riparabili e coperte da una garanzia o da una garanzia estesa.

• Stabilire requisiti minimi per la persona responsabile di autorizzare l'impianto di illuminazione.

I requisiti sono divisi secondo la seguente impostazione: Criteri di selezione: sono riferiti al tender del contratto e si riferiscono alla sua attività professionale, allo standing economico finanziario o alle abilità tecniche e professionali ed eventualmente alla capacità dello stesso di applicare le misure di gestione ambientali durante lo svolgimento del contratto. Nello specifico, i criteri di selezione riguardano le competenze del gruppo di progettazione e le competenze del gruppo di installazione. Specifiche tecniche: costituiscono i requisiti minimi a cui tutti i tender devono aderire. In questo contesto riguardano l'efficacia dell'apparecchio di illuminazione, la compatibilità con i comandi per l'attenuazione dell'emissione luminosa, i requisiti minimi di attenuazione dell'emissione luminosa, l'indicatore di consumo annuo di energia, la misurazione, il fattore di potenza, la percentuale di flusso luminoso emesso verso l'alto (RULO) e luce molesta, il fastidio, l'inquinamento luminoso ambientale e visibilità delle stelle, la fornitura di istruzioni, il recupero dei rifiuti, la durata dei prodotti, componenti di ricambio e garanzia, la riparabilità, il tasso di protezione dell'ingresso (IP), il tasso di guasto dell'unità di alimentazione e l'etichettatura degli apparecchi di illuminazione a LED Criteri di aggiudicazione: si tratta dei criteri determinanti nella fase di aggiudicazione del contratto. In questa scheda riguardano per esempio l'efficacia luminosa incrementata, AECI incrementato e la garanzia estesa.

Apprezzabile, secondo noi, l'attenzione al problema dell'inquinamento luminoso. Si forniscono tuttavia alcune raccomandazioni, elaborate con la collaborazione di Fabio Falchi (ricercatore ISTIL Istituto Scienza e tecnologia dell'Inquinamento Luminoso e presso Accademia Slovaca delle Scienze) e di Mario Di Sora (direttore dell'Osservatorio Astronomico di Campo Catino – Frosinone, e Presidente IDA Italiana – International Dark-Sky Association). Entrambi gli studiosi sono membri del Gruppo di Lavoro “Luci e Paesaggi” di Italia Nostra.

- non illuminare zone che attualmente non lo siano già
- usare apparecchi completamente schermati (0 cd/klm a 90° e oltre)
- ovunque possibile, usare illuminazione adattiva secondo norma UNI 11248, con sensore di passaggio e riduzione del flusso di notte, non inferiore al 30 per cento
- applicare categoria illuminotecnica di esercizio M5 o M6 (preferibile) e P5, P6 o P7 per le ciclopedonali, salvo quelle adiacenti alla strada veicolare che usufruiranno dell'illuminazione della strada stessa
- CCT <= 2700 K e G index >= 2 (secondo i GPP europei)
- Per gli apparecchi di illuminazione, curare non solo le qualità tecniche ma anche quelle di ordine estetico, per adattarle agli specifici contesti di intervento.
- Sarebbe peraltro opportuno che nella revisione complessiva del lungomare si esigesse il rispetto di tali norme anche da parte degli operatori privati.

3) UNA CONSIDERAZIONE GENERALE

Giusto proporsi di ridurre l'impatto del traffico stradale sul Lungomare di Ostia come dichiarato dai progettisti del Parco del Mare. Tuttavia, il risultato finale non vale a nostro avviso l'enorme sforzo, sia in termini economici (24 milioni di euro da Fondi Europei FESR 2021-2027), sia per quello che riguarda l'inevitabile prevedibile disagio per i cittadini determinato dal protrarsi dei lavori, a proposito dei quali non possono esistere certezze.

A differenza infatti di quanto è avvenuto sul Lungomare di Rimini, riqualificato davvero come un "Parco" senza alcuna presenza di traffico automobilistico, nel caso di Ostia si conserva ovunque una strada, anche se per un tratto se ne dimezza la portata.

Di fronte a una "rivoluzione" incisiva come quella di Rimini, sarebbe accettabile e proficuo investire grandi risorse. I cittadini sarebbero messi di fronte a sacrifici, come il disagio dovuto ai lavori, il rallentamento di velocità per le automobili (che peraltro si potrebbe applicare comunque), la riduzione di quasi 400 posti di parcheggio. Nei documenti congiunti pubblicati con altre associazioni (WWF, Legambiente e Marelibero) abbiamo rilevato anche l'incongruenza tra questa riqualificazione e il permanere del "lungomuro", la cui auspicabile demolizione si rimanda all'applicazione del PUA. Ribadiamo un altro aspetto ripetutamente segnalato con le altre sigle, cioè l'occupazione di oltre 30.000 metri quadrati di verde attualmente esistente per la realizzazione di parcheggi e di un nuovo tratto stradale. Decisioni, insomma, che appaiono in netta contraddizione con l'intento dichiarato di "depavimentazione".

Nella situazione di Ostia, dove evidentemente si ritiene troppo problematico eliminare la percorrenza automobilistica sul lungomare, per renderlo più accessibile e gradevole e ridurre la portata delle macchine sarebbero piuttosto necessari dei miglioramenti puntuali. Interventi che andrebbero pensati e proposti attraverso un percorso partecipato con cittadini e associazioni.

Lungomare di Rimini, senza automobili

15 ottobre 2025

ITALIA NOSTRA LITORALE ROMANO