

## 4. L'accessibilità degli ambiti di intervento

Si richiama la breve descrizione del sistema delle relazioni esistente di cui si è tenuto conto nell'elaborazione degli scenari progettuali.

Il sistema delle relazioni è organizzato secondo un sistema di radiali intercalato da trasversali parallele alla costa. Vengono segnalati gli elementi principali della rete e i progetti in corso che presentano capacità di miglioramento dell'accessibilità del settore e degli interventi del programma di riqualificazione di Ostia. Per quanto riguarda le radiali la dotazione esistente è costituita dall'Autostrada Roma-Fiumicino, dalla via Ostiense / via del Mare, dalla viabilità di scorrimento Cristoforo Colombo. Sono in corso le progettazioni per l'unificazione e trasformazione in viabilità di scorrimento delle adiacenti via del Mare e via Ostiense; è programmato il proseguimento delle complanari tra Malafede e Mezzocammino. Per quanto riguarda le trasversali, tra il GRA ed il mare, sono prevalentemente costituite da archi di rete secondaria. Il miglioramento delle connessioni tra Ostia e Fiumicino è previsto attraverso il rinnovato ponte della Scafa, in corso di aggiudicazione. Il miglioramento della connettività del resto della rete è affidato ad un sistema di svincoli e sottopassi lungo la Colombo (Malafede, via di Acilia, Canale della Lingua) e lungo la via del Mare (sottopasso Acilia, manutenzione via di Macchia Saponara,) in parte finanziati. Il servizio su ferro è costituito dalla linea ferroviaria Roma-Lido, su cui nel breve periodo risulta finanziata la nuova stazione di Acilia (confronta tav. ...interventi programmati sul sistema della mobilità

L'inquadramento del sistema di accessibilità di progetto agli ambiti di intervento del Programma di riqualificazione presenta un'elevata complessità sia per la ricchezza di interazione tra funzioni urbane e disegno /specializzazione delle reti, sia per la elevata interazione tra reti di livello gerarchico diverso e richiederebbe una trattazione estesa al settore urbano sud ovest della città.

Si ritiene che descrivere preliminarmente l'intero modello organizzativo del settore sarebbe un esercizio teorico non legato ai reali progetti e finanziamenti e un'attività dispersiva di molte informazioni con differenti gradi di pertinenza all'efficace avvio e realizzazione del programma.

Si propone quindi una lettura per livelli di approssimazione successivi che prende l'avvio dalla descrizione dettagliata del nuovo progetto per il Lungomare oggetto di un apposito studio di fattibilità<sup>1</sup>. Da questo sono individuate le opere infrastrutturali e di arredo indispensabili per la corretta attuazione del programma e ricomprese in esso.

Segue poi lo studio delle connessioni con i tessuti preesistenti e sulla rifunzionalizzazione della rete locale ed urbana esistente nell'immediato intorno degli interventi progettuali<sup>2</sup>. Da questo sono individuate le opere al contorno del programma che ne garantiscono un adeguato

---

<sup>1</sup> Studio di fattibilità per la sistemazione del Lungomare di Levante, da Piazza dei Canotti al Dazio, definizione del tracciato viario, con creazione ed attrezzaggio di aree verdi e parcheggi. Lo studio è stato condotto dalla Soc. Esosfera.

<sup>2</sup> Studio di fattibilità per la razionalizzazione e riqualificazione del tratto urbano della Via del Mare e l'innesto con la città e per la razionalizzazione della viabilità di accesso tra Via del Mare e Ostia levante con la realizzazione di un cavalcavia: asse Via dei Rostrì – Via delle Fiamme Gialle. Lo Studio di Fattibilità è stato condotto dalla società SILEC e KPMG.

sistema di relazioni con il contesto urbano e che costituiscono preconditione per ulteriori miglioramenti anche non a carico del programma.

Assumendo un orizzonte più allargato è stata svolta una verifica di fattibilità delle situazioni più delicate dal punto di vista della tutela ambientale e paesistica, come la foce del Tevere<sup>3</sup>, ricercando il massimo livello di integrazione tra trasformazioni e tutela.

Infine, assumendo un orizzonte esteso alle relazioni urbane e metropolitane, sono stati considerati più scenari progettuali<sup>4</sup> relativi alla realizzazione del ponte di Dragona e della direttrice Infernetto, Fiera, Fiumicino comprensivi delle alternative modali pubblico / privato e delle alternative di tracciato, i cui benefici effetti sulla distribuzione sulla rete aumentano anche le condizioni generali di accessibilità alle aree oggetto del programma.

Nei paragrafi seguenti si riporta la descrizione dei relativi scenari viabilistici individuati quali ottimali.

*(Trattandosi di uno studio svolto prima della configurazione finale del Programma degli Interventi, i dati di riferimento per flussi, superfici e posti auto sono da considerarsi indicativi e non prescrittivi).*

#### **4.1. Scenario di assetto per la sistemazione del Lungomare di Levante, da Piazza dei Canotti al Dazio**

Lo studio relativo alla sistemazione del Lungomare di levante, da Piazza dei Canotti al dazio, con la definizione del tracciato viario e la creazione di aree verdi attrezzate e parcheggi ha elaborato una soluzione che tenesse conto di opzioni multiple per soddisfare:

- il miglioramento dell'accessibilità alla zona del litorale nelle sue diverse conformazioni, sia tramite il potenziamento della viabilità esistente, sia attraverso lo studio di un più articolato sistema di relazioni per superare la stagionalità dell'uso di questi luoghi;
- la creazione di una sinergia tra i luoghi e le sedi deputate alle attività del *loisir*, dello sport e del tempo libero con la ricca rete delle risorse naturalistiche, archeologiche e storiche presenti e da salvaguardare/sviluppare;

---

<sup>3</sup> Studio di fattibilità sulla sponda sinistra della foce del Tevere "Fiumara Grande. Lo studio di fattibilità è stato condotto dalla a.t.i. C.A.I. e Ambientitalia

<sup>4</sup> Studio di fattibilità per il nuovo ponte sul Tevere a Dragona e allaccio dell'autostrada Roma-Fiumicino alla via del Mare. Lo Studio di Fattibilità è stato condotto dalla società SILEC e KPMG.

- la sostenibilità economico-finanziaria degli interventi proposti e l'individuazione di percorsi giuridico - amministrativi adatti per l'attuazione degli interventi e il coinvolgimento di un ampio panorama di soggetti pubblici e privati potenzialmente interessati.

Lo Studio ha predisposto due scenari, ovvero due ipotesi di trasformazione dell'attuale assetto del territorio, comprendenti l'attuazione di piani attuativi e delle porzioni del presente

Programma di riqualificazione: il primo scenario (denominato 1 "di minima"), che configura già una soluzione autonoma e completa, è costruito in maniera propedeutica alla realizzazione del secondo (scenario 2 "ottimale") del quale costituisce la struttura di base.

L'assetto viabilistico dell'intero lungomare viene ripensato complessivamente e si basa sulla conversione dell'attuale sede stradale in uno spazio pubblico lineare costituito da spazi verdi ad elevata pedonabilità e ciclabilità con una configurazione di parco lineare attrezzato, come elemento di connessione tra il mare e le attività insediabili.

L'assetto della viabilità proposto è sostanzialmente finalizzato ad una migliore fruizione dell'arenile e delle nuove previsioni turistico-ricreative e ricettive, al miglioramento dell'asse viabilistico del lungomare, alla realizzazione di interventi in grado di rendere concorrenziale il trasporto pubblico e la mobilità ciclo-pedonale rispetto alla mobilità automobilistica, con alcune variazioni in merito alla distribuzione dei parcheggi pubblici tra il lungomare Vespucci e la fascia dunale e il relativo sistema di accesso ai medesimi.

Gli interventi sulla viabilità sono strutturati come segue:

- Comparti A-B:

- Il complesso di interventi presenta la prima fascia di filtro, a contenimento degli impatti col tessuto residenziale, intorno a piazzale Magellano ; quindi assume un carattere radicale da Piazza dei Canotti al Canale dei Pescatori. La circolazione automobilistica viene infatti arretrata rispetto all'attuale itinerario (lungomare Duilio), potenziando a strada di quartiere a due corsie per senso di marcia l'attuale viabilità locale esistente (Via delle Quinqueremi) ed attrezzando il sedime liberato sul lungomare con attrezzature pubbliche, verdi, pedonali, ciclabili, per i mezzi pubblici e d'emergenza. E' inoltre previsto la realizzazione di un nuovo ponte sul Canale dei Pescatori, intervento tra l'altro coerente con il piano attuativo dell'ambito territoriale omogeneo "I 12";

- Comparti C-D-E:

- nel tratto tra il Canale dello Stagno e P.le Cristoforo Colombo, all'interno della sezione attuale, viene effettuata una traslazione dell'attuale sede stradale di lungomare Lutacio Catulo sulle attuali aree verdi, degradate e non utilizzate, convertendo l'attuale sede stradale della viabilità lungomare in un sistema di spazi verdi e pubblici in continuità con quelli realizzabili sul lungomare Duilio. Anche in questo tratto la funzione assegnata all'asse principale è proprio della strada di quartiere con piattaforma stradale composta da due

corsie per senso di marcia. I parcheggi previsti sono tutti esterni alla sede stradale secondo quanto previsto dalla normativa vigente;

- si interviene sulla viabilità distributiva interna a servizio delle aree urbanizzate migliorandone la capillarità e la capacità di interagire con gli assi strutturanti attraverso la realizzazione di rotatorie alla francese ad eliminazione delle intersezioni attuali regolate semaforicamente o a precedenza;
- in particolare, nel comparto E, viene traslata la superficie destinata alla viabilità tra P.le C. Colombo e P.le A. Vespucci sulle attuali aree verdi, degradate e non utilizzate, convertendo l'attuale sede stradale della viabilità lungomare in un sistema di spazi verdi e pubblici in continuità con quelli realizzabili sul lungomare Lutacio Catulo;
- viene confermata l'attuale configurazione degli assi principali di attraversamento di P.le A. Vespucci;

- Comparti E (parte)-F:

- viene riorganizzato lo schema di circolazione a doppio senso di marcia che attualmente interessa gli assi via Litoranea-Lungomare Vespucci:
  - o riducendo la sezione riservata al traffico automobilistico di lungomare Vespucci contemporaneamente alla istituzione di un senso unico di marcia nord-sud con carreggiata costituita da due corsie;
  - o istituendo sulla via Litoranea, attualmente ad una corsia per senso di marcia, il senso unico di marcia sud-nord, pertanto con due corsie equiverse;
  - o selezionando e riqualificando solo alcune delle strade trasversali esistenti di collegamento tra la via Litoranea ed il Lungomare Vespucci quali strade di adduzione ai parcheggi e collegamenti, ai fini di facilitare la manovra di ritorno, tra il lungomare e via Litoranea. Le intersezioni su Via Litoranea sono risolte da rotatorie, riconfermate anche nella fase successiva del progetto, mentre quelle su Lungomare Vespucci risultano semplici intersezioni a "T" regolate a precedenza/stop;
- si migliora l'attrattività e la funzionalità del trasporto pubblico<sup>5</sup>:
  - o potenziando ed attrezzando l'area della Stazione Cristoforo Colombo quale polo di scambio tra la ferrovia Roma-Ostia e il sistema di trasporto pubblico a servizio del litorale;
  - o istituendo parcheggi di scambio in corrispondenza della Stazione Cristoforo Colombo;

---

<sup>5</sup> Ricordiamo che nel corso della stagione balneare 2005, anche a seguito di interventi "a monte" di potenziamento dell'offerta di aree di sosta, il trasporto pubblico su gomma a servizio del litorale ha registrato un incremento di circa 300.000 passeggeri trasportati rispetto ai 500.000 trasportati nella stagione balneare precedente (fonte ATAC, in "Maltempo e crisi , un'estate da dimenticare" *Corriere della Sera* 9 ottobre 2005)

- riservando parte della attuale sezione stradale del lungomare Vespucci ad una corsia riservata al trasporto pubblico e mezzi di soccorso con golfi di fermata per le precedenze (sullo stesso percorso, a senso unico alternato, può svolgersi il servizio a distanza medio-lunga diretto a collegare il litorale di Castel Porziano e Capocotta, secondo le prescrizioni del PTP);
- viene riorganizzato il sistema della sosta riducendo di circa il 54% l'offerta complessiva attuale (parcheggi sulla sede stradale, parcheggi compresi nelle concessioni balneari, parcheggi compresi nella fascia tra il lungomare e la via Litoranea) mediante la soppressione dei parcheggi sulla sede stradale e la forte riduzione dei parcheggi in parte abusivi interessanti il sistema dunale. Ciò è effettuato in considerazione delle disposizioni del Piano Territoriale Paesistico (PTP), degli interventi di attrezzaggio di aree per la sosta "a monte" dell'ambito di studio, degli interventi di potenziamento del trasporto pubblico avviati descritti nella fase 1 del presente studio<sup>6</sup> e delle operazioni di riqualificazione dell'ambiente dunale previste. Per il successo di tale operazione, che supera la soglia considerata dagli studi di settore come accettabile da parte degli utenti, è assolutamente necessario procedere a un sostanziale miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico;
- la sezione stradale del lungomare Vespucci viene trasformata al fine di ricavare migliori rapporti funzionali tra l'arenile e il sistema dune-pineta, che possono essere sviluppati fino all'implementazione dello Scenario ottimale dello studio di fattibilità, ed al fine di ridurre la capacità di attrazione per il traffico automobilistico, come segue:
  - vengono riservate alla circolazione automobilistica privata due sole corsie di marcia, a senso unico nel senso di marcia nord-sud, P.le A. Vespucci - via del Lido di Castel Porziano (Dazio);
  - la parte dell'attuale sede stradale non più destinata alla circolazione privata e a quella del trasporto pubblico viene trasformata in verde pubblico, corredato di eventuali attrezzature per lo svago, lo sport, il divertimento servite da un percorso lineare ciclo-pedonale.

Come anticipato, l'offerta di spazi per parcheggi<sup>7</sup> viene organizzata considerando quali lineamenti di intervento:

- la conferma dei parcheggi previsti dai piani attuativi approvati;

---

<sup>6</sup> Realizzazione del corridoio del trasporto pubblico lungo la via Cristoforo Colombo previsto dal PRG adottato, individuazione di aree per parcheggi di scambio nell'entroterra.

<sup>7</sup> L'offerta totale di parcheggi risulta così essere pari ad un totale di circa 3.350 posti auto, con una riduzione rispetto all'offerta attuale pari al 53% che viene riorganizzata a monte in corrispondenza della stazione Cristoforo Colombo e su tutto il sistema del lungomare.

- la conferma delle quantità e tipologie di parcheggio previste dal presente Programma di Riquilificazione, con una riduzione, a parità di capacità di offerta, delle tipologie interraste o in elevazione nel comparto E;
- l'arretramento, rispetto alla situazione attuale, delle aree di sosta lungomare, e la loro conseguente razionalizzazione in funzione dello spostamento a monte dell'itinerario viabilistico lungomare;
- la riduzione e la razionalizzazione generale delle aree a parcheggio finalizzata al recupero ambientale e urbanistico delle aree comprese nell'ambito di studio.

I parcheggi sono distribuiti come segue:

Comparto B - Settore compreso tra Piazza dei Canotti ed il Canale dello Stagno

- un parcheggio di testata è previsto in corrispondenza del lato mare di Piazza dei Canotti per una capacità complessiva di 200 posti auto;
- tra la corsia "lato mare" del nuovo asse stradale e le aree di concentrazione dell'edificato della attività ricreative previste dal programma sono ubicati:
  - o parcheggi a raso quale parte della sezione stradale del nuovo asse lungomare per un totale di 93 posti auto;
  - o la quota di parcheggi prevista per un totale di 429 posti auto.

Comparti C-D-E - Settore compreso tra il Canale dello Stagno e Piazzale Cristoforo Colombo

- un parcheggio per una capacità complessiva di 106 posti auto, in grado di servire agevolmente anche le aree oltre il Canale dello Stagno, è posto in prossimità del ponte mobile in testata al lungomare Lutacio Catulo;
- i parcheggi previsti sono concentrati in prossimità delle aree di trasformazione urbanistica individuate dallo studio medesimo;
- altri parcheggi, per una capacità complessiva di 456 posti auto, sono realizzati in corrispondenza del nuovo asse lungomare facendo parte, come nel tratto precedente della sezione stradale del medesimo, pari a quella attuale ma traslata a monte.

L'offerta di parcheggi all'interno dell'ambito è di conseguenza stimabile in circa 2.400 posti auto con un notevolissimo incremento rispetto alla situazione odierna.

A parità di offerta, e in corrispondenza della riconfigurazione urbana del comparto E come identificato, viene rivisitata la configurazione dei parcheggi.

Comparto F

Sono totalmente soppressi, a seguito della riorganizzazione della sezione stradale, i parcheggi che insistono su lungomare Vespucci. All'interno dell'area dunale del comparto F sono previsti parcheggi per 7.000 mq., mentre sono confermati quelli all'interno dell'arenile in attesa di decadenza delle concessioni.

## **4.2. Scenario di assetto per il tratto urbano della Via del Mare e l'innesto con la città e per la razionalizzazione della viabilità di accesso tra Via del Mare e Ostia levante**

Lo Studio di Fattibilità che si è occupato della razionalizzazione e riqualificazione del tratto urbano della via del Mare, dell'innesto con la città, dell'accesso dalla via del Mare ad Ostia Levante con la realizzazione di un cavalcavia (asse via dei Rostri - via delle Fiamme Gialle), ha tenuto conto di un contesto che presenta problemi di viabilità fortemente interconnessi con la morfologia degli ambiti urbani attraversati. La presenza di grandi attrezzature e servizi pubblici (Ospedale Grassi, caserma della Guardia di Finanza, Istituto Tecnico Faraday, campo sportivo Stella Polare, nuovo complesso sportivo in costruzione nei pressi del Canale dei Pescatori) caratterizza da una parte l'area oggetto di studio con grandi isolati - poco comuni nel resto della città - dall'altra rende l'intero settore di grande rilevanza strategica, rivestendo un ruolo di cardine tra gli interventi che interesseranno direttamente il lungomare di Levante e quelli riguardanti l'innesto di via del Mare e l'accesso all'area centrale della città.

La complessità del contesto territoriale in esame e delle operazioni necessarie risiede soprattutto nella necessità di riammagliare il sistema viario periferico dell'abitato di Ostia (levante e ponente), rimasto incompleto e, in più parti, contraddetto da interventi incongruenti occorsi negli anni.

L'obiettivo prioritario delle soluzioni alternative è stato, dunque, la riorganizzazione viaria attraverso l'individuazione degli elementi di collegamento con i sistemi del lungomare, di via del Mare e delle trasversali tra le due parti della città per ottenere un compiuto carattere di sistema.

In primo luogo, quindi, lo Studio ha ipotizzato la realizzazione di un asse di collegamento est-ovest ai margini dell'insediamento in maniera tale da creare una continuità delle relazioni tra Ostia levante e Ostia ponente.

L'assetto viabilistico ipotizzato al margine della città è stato strutturato su due strade di quartiere con una nuova intersezione a livelli sfalsati sulla via del Mare (composta da una serie di sottopassi, sovrappassi e da uno svincolo in quota che in larga massima interessano sedi stradali esistenti).

Il versante di Ponente è organizzato su via dell'Acqua Rossa (così come prevista dal PRIU - art. 2 ed attualmente in corso di realizzazione) e sul suo proseguimento verso il porto turistico su via Azzorre, via Ebridi e via dell'Idroscalo. In tale sistema si ottiene un sostanziale alleggerimento dei flussi diretti al centro della città e la possibilità di riorganizzare la sosta e la viabilità locale in tutta l'area, nonché facilita la pedonalizzazione dell'area centrale e di piazza Anco Marzio.

Sul versante di Levante, invece, è stata prevista la realizzazione una nuova strada di quartiere che collega la via del Mare e la via del Mar Rosso lungo un tracciato<sup>8</sup> che interessa in parte l'area protetta e in parte alcune aree di pertinenza di un edificio scolastico e di un'attrezzatura militare. Tale infrastruttura viaria si inserisce nel tessuto urbano utilizzando in gran parte la viabilità esistente e dando origine a dei circuiti derivanti dalla adeguata regolamentazione del traffico e dei sensi di marcia capace di distribuire i flussi di traffico e di migliorare l'accessibilità ai diversi servizi attrezzature presenti. Tutti i tracciati si riuniscono, infine, su via Fiamme Gialle e da questa viene prevista la realizzazione di un nuovo cavalcaferrovia che consente la connessione e il congiungimento del sistema viario complessivo con piazza dei Canotti e il lungomare.

A seguito della realizzazione di questo tracciato tangenziale a nord dell'insediamento di Ostia levante viene alleggerita la viabilità locale trasversale dai collegamenti diretti dalla via del Mare direttamente al lungomare, permettendo quindi un più agevole attraversamento del quartiere.

Lo Studio di Fattibilità si è inoltre occupato del ridisegno e della riorganizzazione del fascio stradale via del Mare - via Ostiense nel tratto compreso tra la Meccanica Romana e l'area centrale di Ostia, ponendo una particolare attenzione all'accesso all'area della stazione ed alla futura area pedonalizzata.

La soluzione progettuale ipotizzata prevede una progressiva riduzione della sezione stradale, resa possibile dalla distribuzione a monte dei flussi di traffico in direzione est-ovest precedentemente descritta, che comporta decrementi successivi dei flussi in entrata ed una ridefinizione fisica e funzionale della fascia di spazi pubblici che costeggiano la strada lungo il suo tratto urbano. In particolare, per ciò che riguarda la riorganizzazione e riqualificazione degli spazi pubblici, gli interventi principali previsti sono finalizzati alla realizzazione di un parcheggio di scambio collegato alla stazione Lido nord e alla definizione di aree parcheggio destinate ai residenti e alla sosta per le attività commerciali; alla rifunzionalizzazione dei piani terra degli edifici prospicienti la viabilità principale; al rinnovo dell'ingresso a Ostia viene proposta una specifica iniziativa di restyling delle facciate e di indicazioni alla progettazione per la realizzazione del comparto G e del nodo di scambio con la creazione di un percorso verde attrezzato che interessi parte dell'attuale area ferroviaria e COTRAL.

In particolare, la riconversione di parte dell'attuale area ferroviaria apre una pausa nella congestione dei tessuti residenziali e nel fascio delle infrastrutture, bonificando e riconquistando all'uso pedonale un'ampia area strategica per la definizione dell'innesto di via del Mare con il tessuto urbano di Ostia.

---

<sup>8</sup> Il tracciato in questione è già previsto tanto dal nuovo PRG del Comune di Roma, quanto dal Piano di Gestione della Riserva naturale statale del Litorale romano.



Accanto al fascio infrastrutturale il percorso verde attrezzato, progressivamente, si apre sulle aree interessate dalla progettazione del Comparto G, integrandosi alle funzioni previste e rinforzando i caratteri già delineati dalla monumentale piantata di pini che sottolinea oggi la sede stradale.

Unitamente alla realizzazione del parcheggio di scambio sul sedime del deposito COTRAL vengono previsti opportuni accorgimenti di mitigazione di impatto ambientale, quali la creazione di dune verdi in corrispondenza dei posti auto, compatte piantumazioni e sistemazioni a verde e percorsi ciclo-pedonali estesi a tutta la fascia fino alla stazione centrale.

### **4.3. Scenario di assetto per la sponda sinistra della foce del Tevere "Fiumara Grande"**

Lo studio per la messa in sicurezza idraulica della sponda sinistra della Foce del Tevere "Fiumara Grande" ha come obiettivo prioritario l'individuazione delle soluzioni migliori per garantire la sicurezza idraulica e, al tempo stesso, la tutela ambientale e la fruizione compatibile del fiume (parco della Foce).

Le operazioni necessarie alla realizzazione degli interventi idraulici sono ovviamente inserite in un progetto che garantisca la compatibilità ambientale e paesaggistica, la gestione sostenibile e contemporaneamente la riqualificazione dei contesti degradati.

Le simulazioni multicriteria hanno consentito di individuare tra tre famiglie di opzioni principali (N - naturalistica, P - paesistico, U - Urbanistico) come preferibile l'assetto che prevede un mix di interventi paesaggistici e naturalistici lungo il corso del fiume fortemente connessi all'intervento di riqualificazione nell'area attualmente occupata dal borghetto abusivo e dai cantieri nautici dell'Idroscalo.

L'alternativa prescelta prevede di una sistemazione di tipo paesaggistico per l'area interessata dal corridoio fluviale e una riqualificazione funzionale delle aree e degli insediamenti esistenti alla foce del fiume, anche attraverso l'introduzione di nuove funzioni urbane e produttive.

In particolare:

- per il corridoio fluviale - considerata la notevole estensione di aree libere in buona parte già di proprietà comunale - sono stati ipotizzati una serie di interventi di riqualificazione naturalistica che fanno riferimento alle tipologie vegetazionali e agli ecosistemi esistenti nell'area: è prevista la creazione di zone umide e boschi che possono assolvere più funzioni contemporaneamente come la riqualificazione ecologica e paesaggistica, la fruizione, la fitodepurazione, e la realizzazione di interventi orientati prevalentemente alla fruizione: assestamento forestale della pineta, parco archeologico in continuità con l'area di Ostia antica, creazione di barriere di mitigazione paesistica;

- per l'area della foce del fiume è stata identificata un'area fondiaria di riferimento per un'estensione della darsena, dei servizi cantieristici e portuali e la fruizione paesistico-ambientale dell'area della foce, una volta liberata dagli insediamenti abusivi.

Per ciò che riguarda la progettualità in atto nel contesto territoriale contermine all'area d'intervento, lo Studio in esame ha precisato che:

- l'ipotesi di realizzare uno svincolo dal nuovo ponte della Scafa deve contenere gli effetti sulla viabilità addossata all'argine esistente (via dell'Idroscalo, via di Chiaraluce) poiché ciò comporta, come emerge dai risultati del modello di valutazione adottato, un netto e generale abbassamento delle prestazioni delle alternative ipotizzate;
- sono necessarie strategie di raccordo con la Riserva Statale del Litorale e con la Sovrintendenza archeologica di Ostia antica, sia per ciò che riguarda i temi generali di valorizzazione del sistema archeologico che comprende il Porto di Traiano e Ostia Antica, sia per ciò che interessa la riqualificazione e gestione delle aree - comprese tra Ostia Antica, ponte della Scafa e Meccanica Romana - che potrebbero nascondere le vestigia degli antichi moli di Ostia o altri beni archeologici che verrebbero eventualmente inseriti in un contesto fruitivo, paesaggistico e naturalistico coerente e rinnovato;
- una bonifica del sistema degli approdi abusivi presenti attualmente lungo le sponde del fiume nel tratto compreso tra il ponte della Scafa e la foce - così come assunto dall'Autorità di Bacino come una condizione di tutela dell'integrità degli argini e della sicurezza idraulica dei terreni retrostanti - verrebbe favorita dall'ipotesi di ampliamento e riorganizzazione dei cantieri nautici e della darsena previsti dalla soluzione progettuale prospettata dallo Studio. Riorganizzazione degli approdi, sgombero del borghetto abusivo e realizzazione dell'argine a difesa degli edifici di servizio del porto, offre un quadro di interventi compatibile e coerente con le indicazioni della Autorità di Bacino.

#### **4.4. Scenario di assetto per il nuovo ponte sul Tevere a Dragona e allaccio dell'autostrada Roma-Fiumicino alla via del Mare**

L'obiettivo generale dello SdF *"nuovo ponte sul Tevere a Dragona e viabilità di allaccio con l'autostrada Roma - Fiumicino"*<sup>9</sup> è quello di individuare una soluzione infrastrutturale per il trasporto di persone e merci che consenta di connettere le diverse realtà territoriali presenti sulle due sponde del Tevere e in particolare:

- i principali assi infrastrutturali presenti nel settore (autostrada Roma-Fiumicino con le complanari e autostrada Roma-Civitavecchia, via Portuense, via del Mare - via Ostiense, via Cristoforo Colombo);

- gli insediamenti produttivi, commerciali, direzionali di interesse territoriale quali ad esempio l'aeroporto ed interporto di Fiumicino, Commerciti e Parco Leonardo, la nuova Fiera di Roma, la Centralità urbana di Acilia-Madonna;

i nuclei residenziali esistenti e programmati come gli agglomerati consolidati di Fiumicino, Acilia e Ostia, e gli insediamenti di Dragona, Casal Palocco e Nuova Palocco, Axa, Infernetto.

Lo Studio ha considerato congiuntamente le prestazioni funzionali che si intendono attribuire all'intero collegamento, le caratteristiche fisiche necessarie per le diverse tratte, le modalità di connessione del nuovo ponte sulla viabilità esistente e/o prevista sul margine destro del fiume Tevere: Portuense, complanari, viabilità di allaccio dell'interporto alla Roma-Civitavecchia, e il ruolo che dovrà assumere il collegamento infrastrutturale ponte di Dragona - via del Mare/Ostiense - Centralità di Madonna - via C. Colombo e poi fino ad Infernetto, rispetto al sistema della viabilità trasversale di livello locale e di collegamento di quartiere.

Dopo aver valutato nel dettaglio diverse soluzioni alternative già predisposte da diversi uffici dell'Amministrazione Comunale per lo stesso oggetto (XII Dipartimento per il nuovo ponte e VI Dipartimento per la viabilità di accesso alla Centralità urbana di Acilia - Madonna), la soluzione di tracciato ipotizzata è stata sostanzialmente suddivisa in due tratte principali - con gerarchia e funzionalità diverse - e la sua attuazione in due fasi temporali diverse (medio e lungo periodo):

- un tratto a nord della via del Mare/via Ostiense, di collegamento tra questa e la direttrice Roma - Fiumicino, con viabilità di scorrimento e linea del TPL di collegamento tra la ferrovia Roma-Lido e la ferrovia Fr1 Fiumicino aeroporto-Roma-Orte;
- un tratto a sud della via del Mare/via Ostiense, di collegamento tra questa e la via Cristoforo Colombo, con viabilità di scorrimento sino all'accesso alla Centralità urbana di Acilia-Madonna e viabilità di quartiere nel tratto successivo fino all'asse della via Cristoforo Colombo; in questo tratto il TPL avrà due tipi di collegamento da definirsi in due modalità e tempi diversi.

Dalle simulazioni trasportistiche effettuate<sup>10</sup> si riscontra un'utilità molto alta del nuovo asse infrastrutturale di collegamento nuova Fiera di Roma - Acilia-Madonna - Infernetto che raccoglie tra i 1.900 e i 3.400 veic/ora per senso, assorbendo i flussi degli attraversamenti trasversali da e per Fiumicino che oggi gravitano solo sul ponte della Scafa e sul GRA. Inoltre si evince come la realizzazione di tale sistema infrastrutturale dia origine ad una rete stradale per il trasporto privato robusta, ossia capace di mantenere un livello di servizio soddisfacente anche in corrispondenza di eventi critici (quali ad esempio l'interruzione o la diminuzione della

---

<sup>10</sup> Nelle simulazioni trasportistiche è stata considerata l'ora di punta del mattino ed è stato preso a riferimento il territorio della Regione Lazio.

funzionalità di un arco). Anche dal punto di vista del Trasporto Pubblico Locale (TPL), il nuovo assetto è più funzionale ed integrato.

Per ciò che riguarda gli effetti del traffico privato sulla rete, dall'analisi dei diversi parametri predisposti per valutare le assegnazioni dello scenario ottimale, risulta una redistribuzione dei veicoli privati e dei tempi complessivi di percorrenza sulla rete: si passa da circa 133.300 veicoli/ora nell'ipotesi senza progetto a circa 131.900 veicoli/ora con il nuovo asse trasversale. La realizzazione della nuova viabilità e del relativo ponte sul Tevere consentirebbe, quindi, di ridurre i tempi medi di percorrenza a quella parte di utenza che dalle zone di Infernetto, Acilia e Dragona si dirige verso Fiumicino e la riva destra del Tevere.

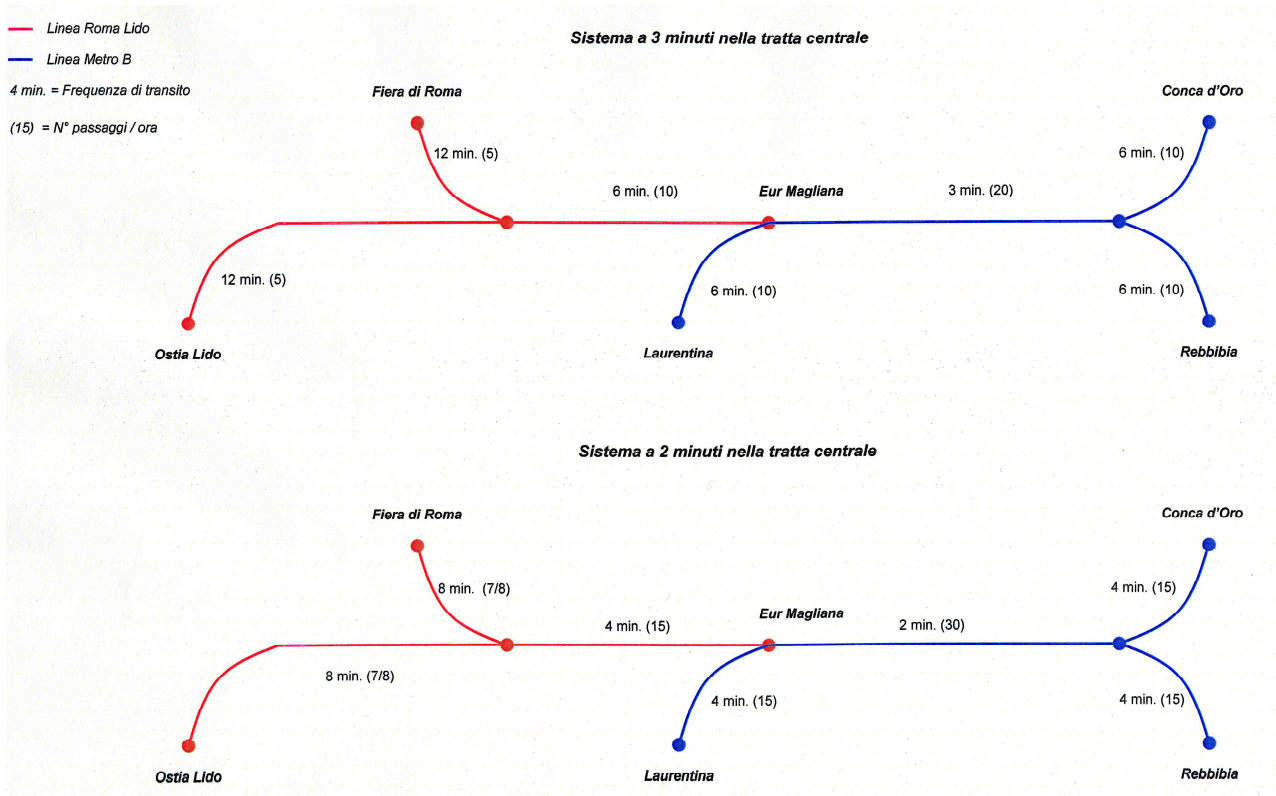


Figura 1. Gli effetti sull'offerta di trasporto della diramazione della linea B verso Fiumicino (elaborazione a cura della soc. SILEC).

Per ciò che concerne il TPL, infine, sono stati evidenziati gli effetti sull'offerta di trasporto conseguenti alla realizzazione della diramazione della linea B verso Fiumicino e la ferrovia Fr1 (cfr. figura 1) non ottimali rispetto ai tempi medi di attesa ritenuti soddisfacenti per un sistema

su ferro metropolitano efficiente. Nel caso in cui sia realizzato un sistema con una frequenza di transito di 3 minuti nella tratta centrale, si prevede un frequenza di 12 minuti sia lungo la diramazione per Fiumicino, che lungo il tratto che arriva fino a Ostia Lido.

Nel caso in cui il sistema realizzato preveda una frequenza pari a 2 minuti nella tratta centrale, invece, le frequenze successive alla diramazione si attesterebbero intorno agli 8 minuti in ciascuna tratta.