

MOZIONE N. 1
Consiglio del Municipio Roma X
seduta del 09 gennaio 2025

Oggetto: Ponte di Dragona – Richiesta di inserimento tra le infrastrutture strategiche nei fabbisogni infrastrutturali del Paese.

Premesso che

nella città di Roma sono oltre 30 i ponti storici sul Fiume Tevere, con una distanza tra di loro tale da consentire il collegamento tra le due sponde in modo agevole. Dal ponte di Mezzo Cammino, altezza G.R.A, al Ponte della Scafa intercorre, tuttavia, una distanza di circa 14 km, questo determina evidenti problemi di mobilità per i cittadini dell'entroterra del X e IX Municipio che ad oggi non hanno la possibilità di raggiungere l'autostrada Roma-Fiumicino, l'Aeroporto o la Nuova Fiera di Roma, se non dal raccordo anulare o dal Ponte della Scafa;

migliaia di autovetture, motocicli, mezzi pesanti e trasporto pubblico su gomma, impegnano quotidianamente le arterie viarie principali, che collegano Roma e il suo litorale, quali Via del Mare, Via Ostiense, Via Cristoforo Colombo, Viale dei Romagnoli, determinando un forte impatto sulla viabilità e l'inquinamento ambientale;

la conformazione stradale di via del Mare, via Ostiense e viale dei Romagnoli non è più compatibile con le mutate esigenze della città ed è pertanto prioritaria la rivisitazione radicale di dette arterie prevedendo la loro unificazione tramite rotatorie, impianti semaforici e soprattutto nuovi collegamenti stradali e ferroviari previsti anche dalla progettazione preliminare di realizzazione del Ponte sul Fiume Tevere in località Dragona, e comunque di ogni altro elemento che consenta una migliore fluidità del transito veicolare e di utilizzo del trasporto pubblico, sia su gomma che su ferro;

a fronte della crescita urbanistica prevista, il potenziamento del sistema infrastrutturale e dei servizi del trasporto pubblico costituisce obiettivo primario.

Considerato che

nel 2004, Roma Capitale ha affidato a Risorse per Roma la redazione del Progetto Preliminare relativo al Nuovo Ponte di Dragona e viabilità di allaccio con l'autostrada e Via del Mare. La finalità principale del progetto è quella di far comunicare due aree completamente diverse fra di loro, quella a nord e sud del Tevere: l'area a nord è collocata sostanzialmente esterna all'abitato urbano e trasformata dalle politiche di sviluppo nel settore commerciale e del terziario previste dal NPRG; la zona a sud è parte integrante della città ma dipendente fondamentalmente dalla via del Mare e dalla Colombo;

mediante un collegamento che riduca il peso del traffico sulla direttrice Roma-Fiumicino, si intende avvicinare Ostia al centro di Roma. Per questo risulta necessario creare un collegamento tra le due sponde del Tevere mettendo in relazione gli insediamenti economico-produttivi e gli assi stradali di maggior rilievo (autostrada Roma-Fiumicino, Portuense e Magliana) della sponda nord con quella parte della città a sud del fiume (Acilia, Dragoncello, Bagnoletto), sviluppatasi in maniera intensiva nei decenni scorsi e rimasta in parte isolata dalla città;

dal punto di vista infrastrutturale l'obiettivo è quello di sviluppare una connessione per il trasporto di persone e merci tra gli assi principali della viabilità e gli insediamenti economico-produttivi e gli insediamenti residenziali presenti sulla riva destra del Tevere, con infrastrutture di collegamento Roma-Mare (Via del Mare, Via Ostiense, Via Cristoforo Colombo), gli insediamenti residenziali esistenti (Dragona, Acilia, Bagnoletto, Casal Palocco, Nuova Palocco, Axa, Infernetto ecc.) e/o in programma (centralità di Madonnetta) presenti sulla riva opposta;

si tenta in questo modo di superare l'attuale modello radiocentrico del trasporto romano attraverso la creazione di nuovi collegamenti tangenziali strategici per la facilitazione dell'interscambio tra le attrezzature di servizio metropolitano nei Comuni di Fiumicino e Roma: attraverso la creazione di un supporto allo sviluppo economico ed alle aree produttive e la realizzazione di una nuova maglia infrastrutturale si intende ridistribuire i flussi di traffico e il collegamento dell'entroterra di Ostia con le realtà produttive insistenti sulla direttrice Roma-Fiumicino a Nord e con la centralità Madonnetta, a sud;

le opere d'arte previste dal progetto preliminare redatto nel 2006 da Risorse per Roma sono le seguenti:

- la rotonda su via Portuense ha una sezione stradale composta da 3 e 4 corsie di marcia;
- il ponte è previsto a luce unica di 260 m per oltrepassare l'alveo e gli argini; le pile sono disposte immediatamente a ridosso degli argini stessi. Oltre alla campata principale, le rampe di accesso prevedono la realizzazione di viadotti di 10-20 campate a sinistra e a destra del fiume. Le campate dei viadotti di accesso sono realizzate attraverso delle travi appoggiate di cemento armato precompresso. La campata principale è prevista con impalcato in struttura metallica, sorretto da due fasci di stralli paralleli che riportano il carico su due coppie di antenne inclinate. L'impalcato è previsto per contenere due corsie carrabili per ciascun senso di marcia, più due corsie centrali, separate dalle precedenti, destinate al corridoio di trasporto pubblico, con la previsione che possa trattarsi anche di una eventuale linea ferrata (leggera) di tipo metropolitana. Sono previste inoltre due corsie pedonali laterali. La larghezza totale dell'impalcato è di 34,40 m. I piani delle pile, delle antenne e della sballatura sono disponibili a 31,20 m di interasse. La struttura di acciaio dell'impalcato della campata principale è costituita da una trave a cassone di altezza massima di circa 3 m, con piastre ortotrope superiore ed inferiore, travi trasversali principali disposte ad interasse di circa 15 m, in corrispondenza dell'attacco degli stralli, e secondarie ad interasse di 5 m, travi principali longitudinali disposte in corrispondenza dei piani degli stralli e della corsia centrale destinata alla linea ferroviaria;
- Tratto centrale del tracciato in rilevato composto da 2 corsie per senso di marcia e il corridoio di trasporto pubblico;
- l'ingresso su via del Mare è costituito da un sistema di collegamento in viadotto, che attraversa la ferrovia esistente e attraverso delle rampe di pendenza media del 5% permette l'immissione alla viabilità esistente;
- miglioramento delle condizioni della viabilità esistenti con la collocazione di due nuove rotonde a raso di diametro pari a 83 m (nuove rotonde a nord della via del Mare) e 81 m (nuova rotonda a sud della via del Mare);

la valutazione dell'intervento stimata da Risorse Per Roma nel progetto preliminare del 2006 è di oltre 250 milioni di euro, ed è stata effettuata su base parametrica in base alla Tariffa Regionale dei prezzi 2002 per opere e Lavori Pubblici pubblicata sul Supplemento Straordinario al "Bollettino Ufficiale" n.10 del 10.04.2002, i risultati della valutazione sono riportati nell'elaborato R06 "Realizzazione del Ponte di Dragona e della strada di collegamento con Via del Mare e relativo svincolo" relativo alla Stima Sommaria delle Opere.

Tenuto conto che

nella seduta del 31 agosto 2018, il Consiglio del Municipio Roma X ha approvato l'Ordine del Giorno n.8/2018, con richiesta, tra le altre, di sollecitare con urgenza la realizzazione del nuovo ponte della Scafa e del nuovo ponte di Dragona, e relative infrastrutture di viabilità, anche ciclopedonale, per collegare il Comune di Fiumicino e il Municipio Roma X, in base ad una analisi accurata dei flussi di traffico e delle caratteristiche urbanistiche dei due territori;

l'atto consiliare è la conseguenza di un momento storico nel quale il Ponte della Scafa nel 2018 è stato chiuso d'urgenza a causa di verifiche tecniche sulla struttura, consentendo solo in una fase il transito ai mezzi di soccorso e al trasporto pubblico. La chiusura determinò notevoli disagi ai cittadini, studenti, lavoratori e turisti per il raggiungimento soprattutto dell'aeroporto di Fiumicino e dell'Ospedale G.B. Grassi di Ostia. L'unica viabilità alternativa per il transito di mezzi privati era G.R.A., distante 14 km dal Ponte della

Scafa, con evidenti ripercussioni sul traffico dell'autostrada Roma-Fiumicino, Via del Mare, Via Ostiense, Viale dei Romagnoli e Via Cristoforo Colombo.

Il Trasporto pubblico, durante la chiusura del ponte e dei lavori di manutenzione straordinaria, aveva subito modifiche sia negli itinerari che nel numero delle corse con misure adottate d'urgenza dal Comune di Fiumicino e dal Comune di Roma;

a seguito della chiusura del ponte nell'agosto 2018, Astral, la società di viabilità regionale del Lazio, al tempo gestore dell'opera, incaricò nel settembre del 2018 la società Integra di progettare e seguire la realizzazione di lavori urgenti di messa in sicurezza per la sua riapertura. Sul ponte vennero tolti oltre 20 cm di pavimentazione in eccesso, balaustre in cemento armato molto pesanti e altri elementi non strutturali di arredo. Furono rimosse circa 600 tonnellate su 100 metri di lunghezza e venne apposta una limitazione al transito a 7,5 tonnellate. Si procedette anche puntellando la trave di riva, lato Ostia, che aveva un tratto localizzato di 1 metro circa dove a causa della percolazione delle acque di piattaforma le armature di forza in intradosso erano molto corrose. Il ponte venne quindi riaperto dopo quattro settimane, in tempo per l'anno scolastico. Al termine dei suddetti interventi la società Integra emise un certificato di agibilità temporaneo valevole 18 mesi dalla data di riapertura;

visti gli esiti delle indagini svolte ai fini dell'adempimento alle linee guida per il censimento e monitoraggio dei ponti di cui al D.M. n. 204 del 01/07/2022, considerate le criticità strutturali rilevate sul ponte di scavalco del fosso colatore al km 13+300 della Via del Mare e della Via Ostiense, Città Metropolitana ha emesso l'ordinanza n. 87 del 04.11.2024, che modifica parzialmente la n. 85/2024, per la tutela della pubblica incolumità dei cittadini e la sicurezza del transito dei vicoli, prevedendo la modifica alla viabilità della Via del Mare;

i necessari provvedimenti alla disciplina di traffico di cui all'ordinanza sopra, determinano un collasso generalizzato alla viabilità non solo sulla Via del Mare e la Via Ostiense, ma si ripercuotono su tutto il quadrante della città, compresa Via Cristoforo Colombo, di fatto, tenendo in ostaggio del traffico i cittadini dei quartieri, in particolare, di Giardino di Roma, Axa-Malafede, Acilia, Vitinia, Centro Giano, Casal Bernocchi. Eventi che dimostrano ulteriormente la necessità di una viabilità alternativa che la realizzazione del nuovo Ponte sul Fiume Tevere in località Dragona e del collegamento stradale tra il ponte e la via del Mare potrebbero contribuire a soddisfare.

Preso atto che

La Memoria di Giunta Capitolina n. 71 del 7 novembre 2024 dà mandato ai Dipartimenti Capitolini competenti di redigere il DOCFAP e i successivi livelli di progettazione per la realizzazione del nuovo Ponte di Dragona, della viabilità connessa all'opera e per la rotatoria di Ostia Antica, avvalendosi anche delle società Roma Servizi per la Mobilità e Risorse per Roma nell'ambito dei rispettivi contratti di servizio.

Visti

Il T.U.O.E.L. approvato con D.lgs. n.267/2000 e ss.mm. ii;

lo Statuto di Roma Capitale approvato con Deliberazione di A.C. n.8/2013 e ss.mm.ii.;

il Regolamento del Decentramento Amministrativo approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n.10 dell'8 febbraio 1999 e ss.mm.ii.;

il Regolamento Speciale del Decentramento Amministrativo del Municipio Roma X di cui alla Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n.18/2011.

il Regolamento del Municipio Roma X approvato con Deliberazione del Consiglio Municipale n. 24 del 24.06.2004 e ss.mm.ii.

Tutto ciò premesso, considerato, tenuto conto, preso atto, visto,

IL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO ROMA X

**Condividendo gli indirizzi della Memoria di Giunta Capitolina n. 71 del 07 novembre 2024,
impegna**

il Presidente e la Giunta del Municipio Roma X ad attivarsi presso il Sindaco e la Giunta Capitolina al fine di richiedere al Governo di inserire e finanziare la “Realizzazione del nuovo ponte sul Fiume Tevere in località Dragona e del collegamento stradale tra il ponte e la via del Mare” tra le infrastrutture strategiche nei fabbisogni infrastrutturali del Paese.

f.to La Presidente del Consiglio
Giampaola Pau

f.to Il Segretario
Rita Silvi

Presentata dai Conss. Di Matteo, Ieva, Di Pillo, Paoletti, Facchinelli, Bozzi.