

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali
Via Nomentana, 2 - 00161 Roma
dg.strade@pec.mit.gov.it

- Alla Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali
dg.prog@pec.mit.gov.it
- e p.c. All' Ufficio di Gabinetto
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it
- All' ANAS S.p.A.
- Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori
- Direzione Operation e Coordinamento Territoriale
anas@postacert.stradeanas.it
- All' ANAS S.p.A.
Compartimento della Viabilità per il Lazio
anas.lazio@postacert.stradeanas.it

Oggetto: Conferenza di Servizi sul progetto "Stadio della Roma in località Tor di Valle" convocata dalla Regione Lazio per il 3.11.16

Questa Direzione Generale, coinvolta da codesta Direzione Generale con email del 30 settembre u.s. ad esprimere le valutazioni di competenza in merito al progetto in oggetto, dopo aver acquisito gli elaborati progettuali in formato elettronico soltanto in data 12 ottobre u.s., ed a seguito pertanto di una valutazione non ancora completa ed esaustiva, al fine di corrispondere alla richiesta nei termini indicati, rappresenta le seguenti valutazioni preliminari, riservandosi di produrre ulteriori osservazioni nella fasi successive.

Si rappresenta preliminarmente che il progetto "Stadio della Roma - Tor di Valle" comprende rilevanti interventi sulle infrastrutture di trasporto ed in particolare sulla viabilità esistente in prossimità dell'insediamento urbanistico, tra cui infrastrutture ricadenti nella rete stradale di interesse nazionale di cui al D.Lgs. n.461/99, affidata in gestione ad Anas s.p.a.

Infatti il progetto prevede la realizzazione, o meglio la sostanziale modifica, dello svincolo "Parco de' Medici" sull'autostrada A91 Roma-Fiumicino al fine di garantire il collegamento diretto dello stadio, e più in generale di tutto il comparto, con l'autostrada stessa e quindi con l'autostrada

A90 “Grande Raccordo Anulare” (GRA), attraverso il cosiddetto asse trasversale che lambisce a sud-ovest l’area di intervento.

Tale asse trasversale collega l’A91 con l’altra infrastruttura stradale principale di adduzione allo stadio, ovvero la Via Ostiense “riunificata” con la Via del Mare, che costituisce un ulteriore itinerario da e verso il GRA.

Pertanto il progetto, pur potendo contare su altre modalità di trasporto (quali la linea metropolitana B e la linea ferroviaria “Roma-Lido”) per soddisfare la potenziale importante domanda di trasporto, impatta notevolmente anche sulla rete stradale esistente, sia di competenza comunale sia di competenza statale, e pertanto coinvolge direttamente le competenze di questo Ministero ed in particolare di questa Direzione Generale che svolge la funzione di concedente della rete affidata ad Anas S.p.A..

Si sottolinea peraltro che sia l’autostrada A90 GRA sia l’autostrada A91 Roma - Fiumicino (tratto esterno al GRA) sono comprese nella rete stradale transeuropea, definita dal Reg. 1315/13 UE; l’appartenenza alla rete TEN di tali infrastrutture implica che i progetti di infrastruttura che hanno effetti sui rispettivi flussi di traffico siano sottoposti al controllo sotto il profilo della sicurezza stradale, da parte di questa Direzione Generale che svolge la funzione di Organo Competente ai sensi del D.Lgs. n.35/11, che ha recepito la Direttiva europea 2008/96/UE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Inoltre tali controlli, attualmente necessari solo sui progetti di infrastruttura ricadenti nella rete TEN, saranno estesi a tutti i progetti di infrastrutture stradali appartenenti alla restante rete stradale di interesse nazionale, a decorrere dal 1° gennaio 2017, come indicato nel decreto di proroga D.M. n. 426 del 30.12.15.

Tutto ciò premesso si formulano le seguenti principali osservazioni di merito sul progetto.

Svincolo sull’A91

Lo svincolo esistente “Parco de’ Medici” sull’A91, che oggi consente il collegamento con la viabilità ordinaria in sponda destra del Tevere, risulterebbe notevolmente modificato dal progetto in esame per l’inserimento di tutte le manovre necessarie al collegamento con l’asse autostradale, sia in direzione Roma centro sia in direzione GRA-Fiumicino, del citato asse trasversale a sudovest dello stadio, attraverso la realizzazione di un nuovo ponte sul Tevere.

Tale sovrapposizione di manovre, in cui alle manovre esistenti che vengono mantenute sostanzialmente inalterate si sommano le nuove manovre senza una progettazione organica ed unitaria - pur nella consapevolezza dell’esigenza del mantenimento, anche nella fase transitoria, degli attuali collegamenti con l’area di Parco de’ Medici - ma introduce alcune importanti criticità che vengono di seguito illustrate, seppur non in modo esaustivo, limitate alla sola analisi della geometria degli assi stradali.



Si evidenzia in primo luogo che il progetto dello svincolo sull'A91 non prevede le manovre di connessione tra l'asse trasversale e "Parco de' Medici" nelle due direzioni, risultando pertanto fortemente carente per questa importante relazione che invece dovrebbe essere garantita, a seguito della realizzazione di un nuovo svincolo sull'A91 e di un ulteriore ponte sul Tevere; infatti le potenzialità di tali nuove opere devono essere valorizzate in modo ottimale non solo ai fini di un corretto afflusso/deflusso dall'area dello stadio ma anche di un miglioramento delle condizioni di deflusso sulla viabilità esistente ed in particolare su quella principale e primaria, escludendo che possa essere accettabile un loro degrado conseguente l'intervento.

Per le singole manovre dello svincolo si evidenziano le seguenti criticità specifiche:

- per il flusso di traffico dell'A91, in direzione Roma centro, le rampe di diversione per "Parco de' Medici" (di connessione con la rotatoria sottostante attuale) e per lo "Stadio" si succedono a distanza molto ravvicinata, non in coerenza con le disposizioni del D.M. 19.04.06 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali*", con gravi ripercussioni sia in termini di sicurezza sia in termini di intellegibilità degli itinerari stessi (infatti gli utenti diretti allo Stadio, nella configurazione di progetto, dovrebbero impegnare la seconda uscita, e non la prima corrispondente alla corsia più a destra - in quanto dedicata all'uscita per "Parco de' Medici" - che sarebbe invece risultata la più intuitiva). Pertanto si rende necessaria una nuova geometrizzazione dell'unica rampa di diversione dall'asse principale dell'A91 (che dovrà tener conto anche della interferenza con la corsia di accelerazione in uscita dall'area di servizio "*Magliana Sud*") e che successivamente dovrà suddividersi nei due flussi verso "Parco de' Medici" e verso lo "Stadio", con il posizionamento in destra della corsia verso lo "Stadio";
- per il flusso di traffico dell'A91, in direzione Roma centro, le rampe di ingresso provenienti da "Parco de' Medici" e dallo "Stadio" si succedono a distanza molto ravvicinata, non in coerenza con le disposizioni del D.M. 19.04.06; inoltre, il flusso proveniente da "Parco de' Medici", nell'immettersi nel flusso della corrente veicolare principale dell'A91 avrebbe contemporaneamente l'interferenza in destra del flusso proveniente dallo "Stadio", anch'esso in ingresso nel flusso della corrente veicolare principale dell'A91. Il progetto prevede infatti che in tale doppio raccordo la sezione della carreggiata si riduca da 4 a 2 corsie in uno spazio di circa 100 metri, non compatibili con il D.M. 19.04.06; pertanto si rende necessaria una nuova geometrizzazione dell'unica rampa di immissione nell'asse principale dell'A91, tramite opportuna e preventiva confluenza dei due flussi provenienti da "Parco de' Medici" e dallo "Stadio";
- per il flusso di traffico dell'A91, in direzione GRA-Fiumicino Aeroporto, l'unica corsia di uscita verso "Parco de' Medici" (di connessione con la rotatoria sottostante attuale) e verso lo



“Stadio” si suddivide subito dopo nelle due rampe dedicate. Anche in questo caso, la collocazione in sinistra della corsia per la manovra verso “Parco de’ Medici” non risulta intuitiva e coerente con la manovra di svolta a destra, pertanto nella revisione progettuale si rende necessaria la conseguente variazione della disposizione delle due uscite, mantenendo in destra la corsia verso “Parco de’ Medici”;

- per il flusso di traffico dell’A91, in direzione GRA-Fiumicino, le rampe di ingresso provenienti da “Parco de’ Medici” e dallo “Stadio” si succedono a distanza molto ravvicinata, non in coerenza con le disposizioni del D.M. 19.04.06; inoltre (in analogia alla manovra di immissione in direzione Roma centro), il flusso proveniente da “Parco de’ Medici”, nell’immettersi nel flusso della corrente veicolare principale dell’A91 avrebbe contemporaneamente l’interferenza in destra del flusso proveniente dallo “Stadio”, anch’esso in ingresso nel flusso della corrente veicolare principale dell’A91. Il progetto prevede infatti che in tale doppio raccordo la sezione della carreggiata si riduca da 4 a 2 corsie in uno spazio di circa 100 metri, non compatibili con il D.M. 19.04.06, pertanto si rende necessaria una nuova geometrizzazione dell’unica rampa di immissione nell’asse principale dell’A91, tramite opportuna e preventiva confluenza dei due flussi provenienti da “Parco de’ Medici” e dallo “Stadio”. Inoltre si dovrà tener conto anche della interferenza con la corsia di decelerazione in ingresso all’area di servizio “*Magliana Nord*”.

Asse trasversale di collegamento tra A91 e via Ostiense

Sebbene il ponte sul Tevere, il viadotto di appoggio e l’intero asse di collegamento con la via Ostiense riunificata costituiscano una viabilità di competenza comunale, la loro diretta relazione con la rete stradale di interesse nazionale attraverso lo svincolo sull’A91, le cui rampe terminano proprio in corrispondenza del ponte sul Tevere, impone un’attenta analisi, da parte di questa Direzione Generale, delle loro caratteristiche tecnico-funzionali per evitare che la connessione si traduca in un decadimento del livello di servizio dell’autostrada.

A tale proposito si rende necessario individuare il limite di competenza tra la viabilità di interesse nazionale e comunale, che verosimilmente potrebbe essere collocato in corrispondenza della fine delle rampe.

Sulla base dell’esame degli elaborati di progetto si evidenzia in particolare che la condizione di traffico nell’ora di punta prima della partita, in cui sono stimati circa 5.000 veicoli equivalenti, risulta fortemente critica in conseguenza della presenza dell’intersezione semaforizzata di accesso all’area dello stadio, poiché lo sviluppo longitudinale dell’asse trasversale non appare sufficiente a garantire il necessario accumulo dei veicoli diretti ai parcheggi. Né si può ritenere accettabile, contrariamente a quanto si deduce dalla relazione descrittiva del progetto, che la funzione di accumulo possa essere svolta dalle rampe di uscita

dall'asse principale dell'A91 nelle due direzioni, poiché ciò si tradurrebbe in una perturbazione del regolare deflusso sull'asse principale dell'autostrada con conseguenze in termini di sicurezza della circolazione.

Riunificazione via Ostiense

Sebbene non rientri nella rete di interesse nazionale, si osserva che il progetto di riunificazione della Via Ostiense con la Via del Mare appare presentare una serie di criticità, tra cui la principale è costituita dalla limitata estensione dell'intervento, che interessa esclusivamente il tratto delle due strade fino alla rotatoria R2 di progetto, anziché comprendere il loro intero sviluppo longitudinale. Si evidenzia inoltre la mancata rispondenza della geometria delle rotatorie di progetto alle disposizioni del D.M. 19.04.06, cogenti per le nuove intersezioni, ed in particolare la rotatoria R2 che presenta manovre di scavalco.

Le osservazioni sopra riportate si riferiscono esclusivamente alla geometria degli assi delle manovre e prescindono dalla verifica della rispondenza dei diversi parametri tecnico-funzionali, in particolare delle caratteristiche geometriche delle sezioni trasversali, la cui verifica, alla luce delle criticità emerse, in questa fase non risulta significativa.

Si ritiene di dover segnalare che lo studio di traffico allegato al progetto, che avrebbe dovuto ampliare l'area di studio ad un ambito più esteso, non evidenzia in modo chiaro le ripercussioni in termini di incremento dei flussi sia sul GRA sia sull'A91, che conseguentemente si ripercuotono anche con il collegamento - tramite l'A91 extra-GRA - con l'aeroporto internazionale di Roma-Fiumicino, in concomitanza degli eventi sportivi e nelle ore di punta da e verso il business park.

Si evidenzia inoltre che la realizzazione dell'asse trasversale di collegamento A91-via Ostiense potrebbe produrre sostanziali incrementi di traffico sulle infrastrutture di interesse nazionale, in relazione alla funzione di bypass che l'asse trasversale assumerà per i flussi provenienti dall'asse riunificato di via Ostiense, e diretti ad esempio verso il GRA in direzione nord, indipendentemente dai flussi da e per l'area dello stadio.

Poiché il collegamento con l'aeroporto di Roma-Fiumicino deve essere sempre garantito con un adeguato livello di servizio ed in condizioni di sicurezza, si ritiene necessario un approfondimento progettuale che quantifichi il degrado delle condizioni di deflusso del traffico lungo la A91 (da Roma Centro a Fiumicino) e lungo il quadrante sud-ovest del GRA, tale da consentire le conseguenti scelte progettuali anche in termini di eventuale aumento della capacità delle infrastrutture esistenti.

IL DIRETTORE GENERALE

Arch. Ornella Segnalini

