

# **Cosa cambierà con il Ponte Ciclopedonale sull'Aniene? Un'analisi della riduzione dei tempi di accesso alla Metro B1.**

[Gabriele Pinto](#)

[gabriele.pinto@uniroma1.it](mailto:gabriele.pinto@uniroma1.it)

## **Disclaimer :**

Le dichiarazioni e le opinioni espresse in questo articolo sono quelle dell'autore e non rappresentano quelle delle istituzioni presso le quali l'autore lavora.

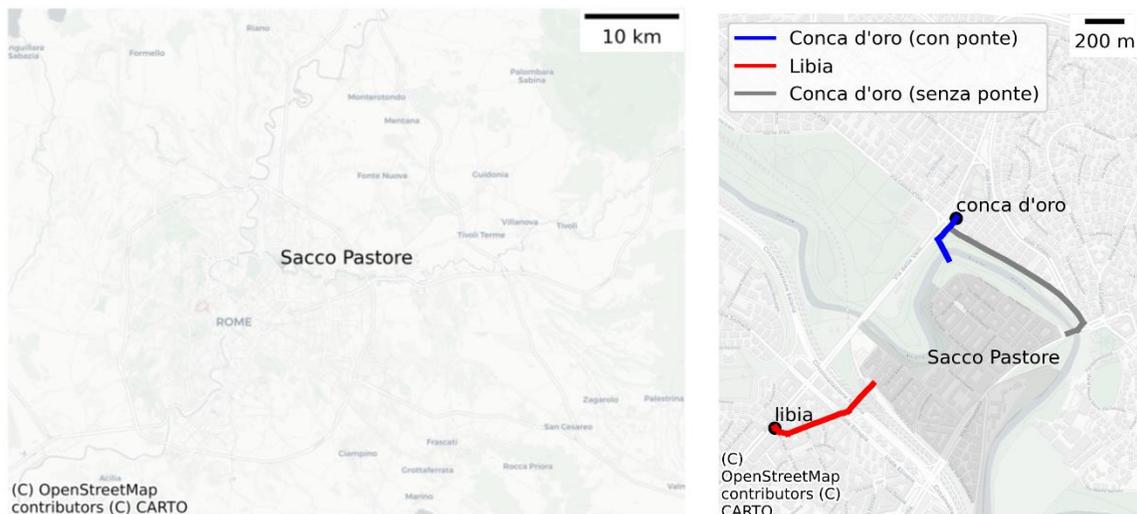
L'autore è cresciuto nella zona di Sacco Pastore.

[Versione mappa interattiva con tutti i risultati disponibile qui:](#)

Lo scorso 22 dicembre 2023, il presidente del Terzo Municipio di Roma Paolo Marchionne ha [annunciato lo stanziamento dei fondi comunali per il ponte ciclopedonale](#) sull'Aniene. Purtroppo, non si tratta della prima volta che viene annunciata la costruzione di quest'opera. Sono (almeno) dieci anni che i residenti attendono la costruzione di questo ponte, ma per [varie ragioni](#), ad oggi non è stata ancora posata la prima pietra. Sperando che a questo annuncio seguano finalmente i fatti, in quest'articolo proveremo a spiegare perché questo ponte è così importante e quali sono le possibili conseguenze sul fronte dell'accessibilità al trasporto pubblico.

Ad oggi, non esistono, o quantomeno non sono disponibili, degli studi che mostrano perché questo ponte è importante, e che giustifichino la spesa di denaro pubblico che quest'opera comporta (stimata sui 3,5 milioni di euro). Tuttavia, come vedremo in questo breve studio, la costruzione del ponte comporterà notevoli benefici, sia in termini di popolazione coinvolta, sia in termini di una notevole riduzione dei tempi (e delle distanze) di accesso al trasporto pubblico.

**Figura 1: Inquadramento**



Il progetto del ponte rientra(va) tra i progetti annessi [alla costruzione della stazione metro B1 di Conca D'oro](#), inaugurata nel 2012. Infatti, il principale scopo del ponte è quello di collegare la zona di Sacco Pastore alla metro B1 di Conca d'oro. Secondo l'ultimo progetto disponibile, il Ponte dovrebbe collegare Via Valsolda, all'altezza dell'incrocio con Via Valle Corteno, con il Ponte delle Valli (linea blu in Figura 1). In questo modo, i residenti di Sacco Pastore che si recano alla metro Conca d'oro, non dovranno fare il percorso che passa per Ponte Tazio, Viale Tirreno e Via di Conca d'oro (linea grigia in Figura 1). Tuttavia, è opportuno ricordare che i

residenti del quartiere che vogliono prendere la metro, possono anche recarsi alla fermata Metro B1 Libia (linea rossa in Figura 1).

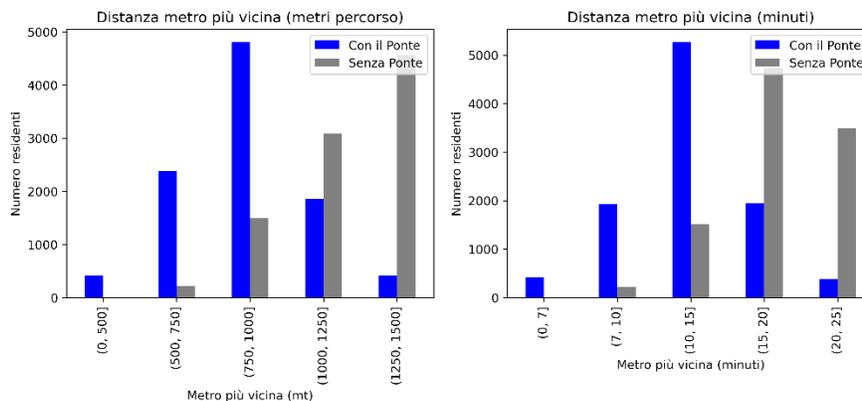
Infatti, ad oggi, per la maggior parte dei residenti è più conveniente recarsi alla metro Libia che alla metro Conca d'Oro. Come mostra la Figura 2, la situazione cambierebbe notevolmente con la costruzione del Ponte, anche se per una parte importante del quartiere, converrebbe ancora recarsi a Libia.

**Figura 2: Metro più vicina prima e dopo il ponte**



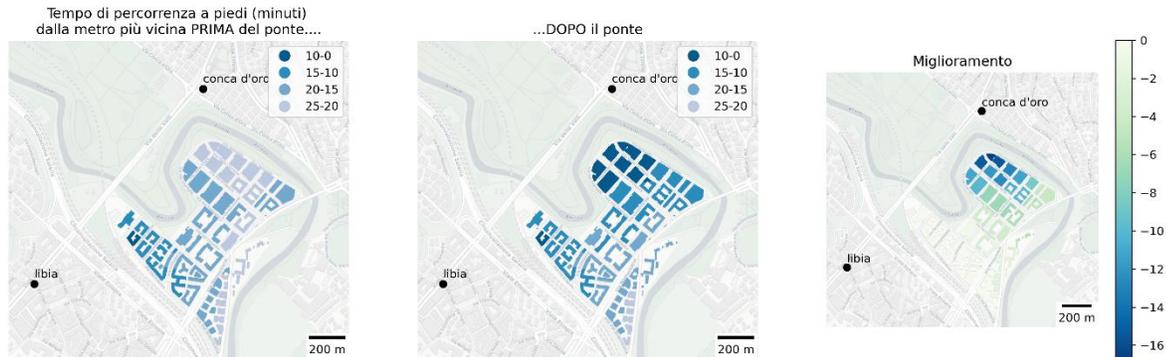
A cambiare notevolmente saranno però i tempi e le distanze di percorrenza. Se prima del ponte la distanza media dalla metro più vicina è di 1200 metri (18 minuti), dopo il ponte sarà di 850 metri (12 minuti). Dopo la costruzione del ponte, il 75% dei residenti di sacco pastore potrà raggiungere la metro in meno di 15 minuti (prima era solo il 17%).

**Figura 3: Effetti del Ponte sulla distanza dalla metro più vicina**



A beneficiarne di più, saranno in particolare i residenti nei blocchi di palazzi tra Via Valdossola e Via Valsolda. Mentre per i residenti ad Ovest di Via Campi Flegrei cambierà poco in termini di distanza, se non per il fatto che potranno optare di recarsi alla metro di conca d'oro senza dover fare le scale del sottopassaggio (da cui devono passare per andare a Libia).

**Figura 4: Effetti del Ponte sulla distanza dalla metro più vicina per edificio**



A questo punto, è possibile fare un po' di conti per valutare qual è il costo-efficacia del Ponte. A beneficiare direttamente della costruzione del ponte saranno coloro che avranno un guadagno in termini di distanza dalla metro, questi sono circa 6800 residenti (70% di sacco pastore), con un guadagno medio di 8 minuti (da 20 a 12). Prendendo in considerazione un costo dell'opera di 3.5 mln di euro, il costo di avvicinare alla metro ognuno di questi residenti da 20 a 12 minuti, è di circa 500 euro (3.5 mln di euro diviso 6800 residenti).

Per valutare se si tratta di una cifra congrua si può pensare alla costruzione del ponte come alla costruzione di una nuova fermata di metro. Pensiamo ad esempio alla costruzione della stazione metro Jonio, costata circa 220 milioni di euro, in cui ogni giorno entrano in media 6500 passeggeri (dati annuario Roma mobilità 2021). Per la metro Jonio, possiamo calcolare un rapporto tra costo di costruzione della metro e numero di passeggeri di 33 mila euro per passeggero. Ad oggi è difficile stimare quanti "nuovi" passeggeri potrà portare la costruzione del Ponte sull'Aniene, ma anche se fossero solo il 5% dei residenti interessati (300 passeggeri), il rapporto costi di costruzione/passeggero sarebbe comunque molto inferiore (circa 11 mila euro per passeggero).

Per valutare il beneficio "netto", ovvero la convenienza dell'opera, dovremmo ovviamente tener conto di tanti altri fattori che sono più o meno collegati all'accessibilità della metro. Tra i fattori che possono essere considerati positivi, ci sono sicuramente l'eventuale minor congestione del traffico e la disponibilità dei parcheggi (tema molto delicato per la zona di sacco pastore). Inoltre, il ponte renderà più "vicini" i giardini di Valsolda con il parco del ponte delle valli e avvicinerà i residenti di Piazza conca d'oro alla fermata dei treni di Roma Nomentana (che ha un collegamento diretto con Fiumicino). Inevitabilmente, l'avvicinamento della metro, comporterà un significativo aumento dei valori degli immobili, commerciali e

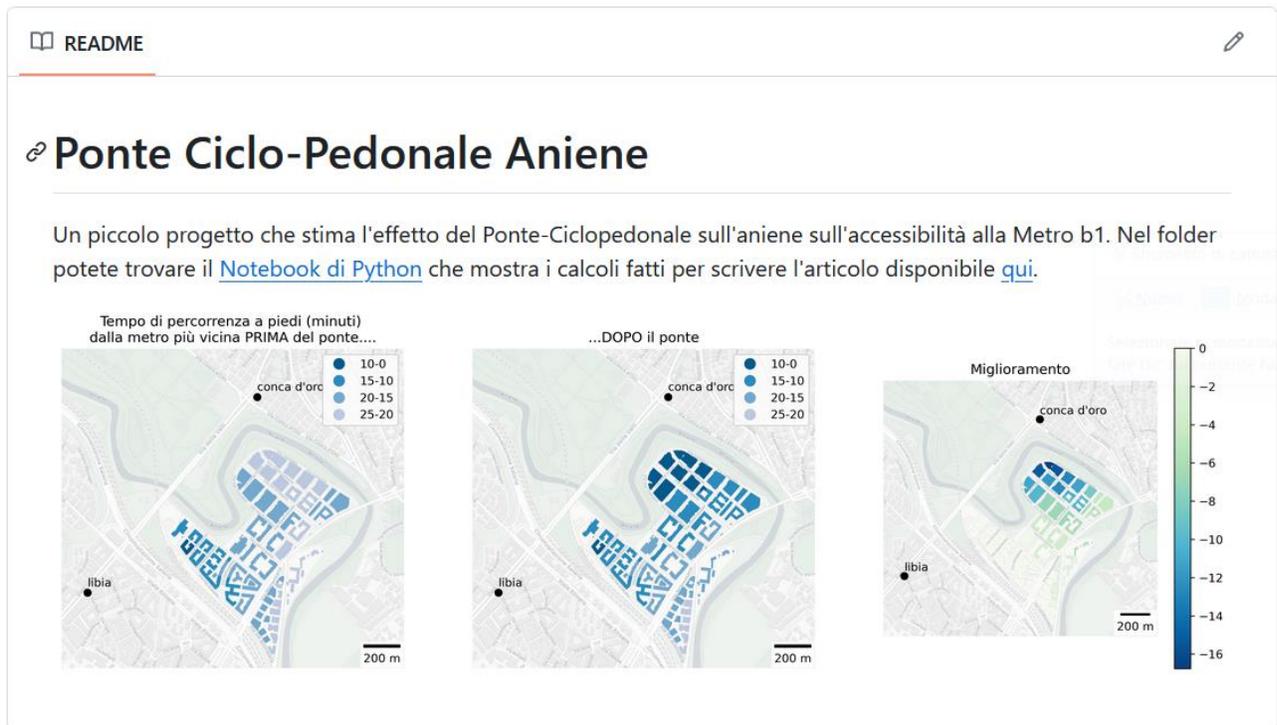
non. Si tenga conto, che nella zona interessata ci sono circa 3600 immobili, considerando un prezzo medio di 250.000 euro per immobile, e un apprezzamento del 5%, il valore generato dalla costruzione del ponte nel mercato immobiliare si può stimare intorno ai 45 milioni di euro. Questo vuol dire anche una maggiore attrattività sul lato degli affitti, con particolare riguardo a quelli dedicati agli studenti universitari (sia l'università della Sapienza che quella di Roma Tre saranno raggiungibili molto più facilmente), con tutti i benefici e rischi che questo comporta.

Oltre ai benefici, infatti esistono anche dei costi che qui non sono stati presi in considerazione, come quelli della manutenzione delle aree (del ponte e del giardino antistante) e tutte le conseguenze legate ad un aumento repentino dei valori immobiliari, specialmente per chi si trova con un contratto d'affitto.

Tutto ciò premesso, si può ritenere che, se l'obiettivo della costruzione del ponte è quello di avvicinare i residenti alla metro, con il fine ultimo di incentivare l'utilizzo dei trasporti pubblici e aumentare l'attrattività della zona, allora si può affermare che l'opera ha le sue valide ragioni e difficilmente si tramuterà in una "cattedrale nel deserto". Sul lato dei costi, se comparata ad altre opere che generano effetti simili (come la costruzione di una metro), i costi, in rapporto all'efficacia, sembrano decisamente contenuti. I risultati di questa analisi supportano quindi l'idea che la costruzione del Ponte rappresenta un "buon" investimento pubblico, e danno supporto alle petizioni dei residenti e rappresentanti del municipio che più volte negli ultimi anni hanno chiesto di realizzare finalmente questo ponte.

## Appendice metodologica:

A questo link è disponibile un repository github con tutti i dati e i calcoli dell'analisi:  
<https://github.com/gabrielepinto/Progetto-Ponte-Ciclo-Pedonale-sull-Aniene/tree/main>



Il progetto del Ponte sul quale sono basate le analisi è quello relativo al progetto originario di [Roma Metropolitane](#) (che dovrebbe essere ancora attuale) le cui vedute sono disponibili in numerosi articoli reperibili online ([1](#),[2](#),[3](#)) .

Per effettuare i calcoli della distanza è stato costruito un Grafo delle Strade come quello mostrato in Figura A1, dove il segno blu indica il Ponte, i punti "rossi" sono i nodi del grafo delle strade, le linee nere gli archi che collegano questi nodi.

**Figura A1: grafo strade**



Successivamente, sono state reperite le coordinate geografiche degli edifici presenti nella zona di sacco pastore (tramite overpass), e per ognuno di questi edifici, sono stati calcolati i centroidi che costituiscono i "punti di accesso" da collegare al grafo stradale (i punti in verde nella Figura A1).

Per ogni punto di accesso, utilizzando l'algoritmo di "shortest path" si è calcolata la distanza dalla Metro Libia, dalla Metro di Conca d'Oro, sia per il Grafo che include il Ponte, sia per quello che non lo include. Per semplificare, si può pensare a questi calcoli come una ricerca di "calcola percorso" tra due punti su google maps.

La Figura A2 mostra un esempio del calcolo per diversi punti di accesso.

La conversione tra distanze e minuti è stata effettuata utilizzando una velocità media di 4km/h, (come quella utilizzata da google maps).

Per ogni punto d'accesso, abbiamo calcolato quale sia la metro più vicina, con e senza ponte.

La popolazione attribuita ad ogni punto di accesso è calcolata utilizzando i dati del Censimento 2021 a livello di sezione di censimento. Il numero di immobili è calcolato utilizzando i dati del Censimento 2011 (ultimo disponibile).

### Figura A2: Esempio Calcolo distanze per ogni punto d'accesso



La scelta del confronto dei costi di costruzione con la metro Jonio è stata fatta tenendo conto che:

- Si tratta dello stesso quadrante di Roma (Nord-Est)
- Si tratta, anche in questo caso, di una "stazione" pensata per accorciare i tempi e l'accessibilità (in quanto molti degli utenti del bacino di Jonio avevano già accesso alla Metro di Conca d'oro).