

## Raddoppio nei pressi di via Anguillarese e cavalcaferrovia



**Il progetto RFI** oltre a raddoppiare i binari, in sostituzione dell'attuale passaggio a livello sulla via Anguillarese, in ingresso e in uscita dalla stazione ferroviaria di Anguillara, **prevede di modificare il tracciato dell'attuale ferrovia, accostandolo a ridosso del Liceo statale I. Vian**, riducendone la distanza da 235 ml a 105 ml circa, per poi riavvicinarsi alla sede dell'attuale tracciato nei pressi del km 31+730 del tracciato ferroviario.

Un eventuale innalzamento dei limiti di velocità di transito dei treni, a giustificazione della decisione, appare ingiustificato considerate le ferree prescrizioni che impongono una drastica riduzione delle velocità in ingresso e in uscita da ogni stazione ferroviaria, rispetto alle velocità standard previste nei restanti tratti.

Questa sfortunata scelta progettuale ha innescato una serie di criticità sul territorio, sulla viabilità esistente, nonché sulle scelte progettuali dell'infrastruttura stradale prevista a scavalco dei binari.

Per mitigare l'effetto della propagazione del rumore generato dal raddoppiato transito di treni e la riduzione di circa della metà della distanza esistente tra la ferrovia e l'istituto scolastico, si prevede di costruire barriere acustiche in acciaio su base di cemento alte poco meno di 4 metri, e di incassare i binari nel terreno per cercare anche di ridurre il più possibile le forti vibrazioni che saranno generate.

A nostro avviso la soluzione indicata non è adeguata in quanto altamente impattante.

**Si richiede di rivedere il tracciato ferroviario, allontanandolo dal campo sportivo esistente e dalla sede scolastica**, mitigando l'impatto acustico nelle zone urbanizzate con barriere meno invasive.

Inoltre, si richiede di prevedere **la realizzazione e la posa in opera di gallerie artificiali**, al fine di ricollegare il tessuto urbano e paesaggistico, e consentire il transito al di sopra della sede ferroviaria ai pedoni, ai ciclisti nonché alla fauna presente nel territorio, altrimenti ostacolata e privata degli attraversamenti naturali esistenti. Tale soluzione ovviamente permette un migliore contenimento delle vibrazioni e del rumore prodotto sia dal traffico ferroviario sia dal transito di mezzi circolanti in quota sul limitrofo cavalcaferrovia stradale.





Ulteriori perplessità desta la nuova viabilità stradale prevista in sostituzione di quella esistente.

La riduzione del numero di vittime di incidenti stradali è un traguardo che riprende quanto già indicato in ambito comunitario e mondiale. La Commissione Europea, nel quadro della Politica di sicurezza stradale comunitaria 2021-2030, ha infatti fissato un obiettivo di riduzione del 50% per i decessi e per la prima volta anche per gli infortuni gravi. Nel febbraio 2020 la Dichiarazione di Stoccolma, il documento conclusivo della terza conferenza ministeriale globale sulla sicurezza stradale, tenutasi in Svezia, ha aperto la strada a un ulteriore impegno politico globale per il prossimo decennio: **arrivare a zero morti sulla strada entro il 2050, la cosiddetta Vision Zero.**

Obiettivi che a nostro parere non sono stati recepiti nella progettazione delle infrastrutture stradali che andranno a sostituire e integrare la viabilità esistente.

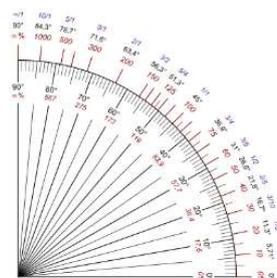
Lungo la Via Anguillarese, nella prevista intersezione con il nuovo cavalcaferrovia, per la viabilità verso Campo Marinaro e la rimanente parte del tracciato senza uscita dell'Anguillarese, **non è stata progettata la realizzazione di una rotatoria, la cui mancanza è indubbiamente una criticità alla quale dare obbligatoriamente una soluzione per evitare di ridurre gli standard di sicurezza stradale esistenti sul tracciato.**

Criticità ulteriore è rappresentata dalla **sede stradale del cavalcaferrovia**, che a nostro parere ha geometrie troppo limitate, che non prevedono un adeguato spazio laterale per il transito in sicurezza di ciclisti e/o pedoni che a vario titolo possono trovarsi presenti lungo la carreggiata.

Desta grande preoccupazione e perplessità anche **il grado di pendenza progettuale del cavalcaferrovia**. Scelta probabilmente determinata dalla modifica del tracciato ferroviario proposto che comporta necessariamente una riduzione della distanza tra la sede stradale posta al di sopra di binari e il suo termine previsto in una nuova rotatoria.



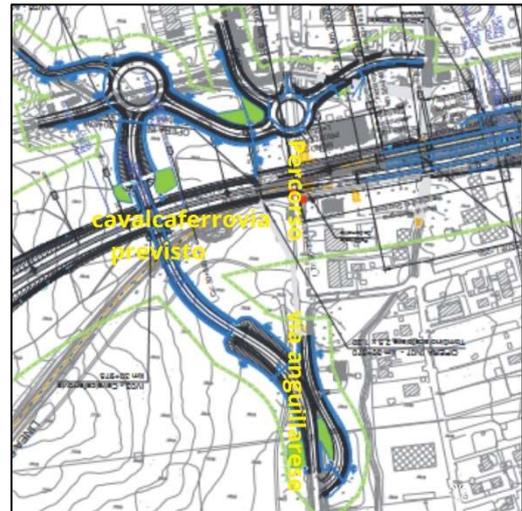
La pendenza massima ammissibile per una strada, così come gli altri elementi geometrici (raggi delle curve, distanze di visibilità, ecc.), è commisurata alla velocità di progetto, che costituisce un valore ideale corrispondente alla velocità più alta che può essere mantenuta con sicurezza, su un determinato tratto stradale, quando le condizioni meteorologiche, di traffico e di ambiente sono così favorevoli che la stessa velocità dei veicoli è limitata solo dalle caratteristiche geometriche della strada.



La strada provinciale 5 /a "Anguillarese" è interamente una strada extraurbana secondaria, di competenza della Città Metropolitana, ad esclusione dei tratti dal km 0+000 al km 0+627 nel Comune di Roma, e dal km 2+680 al km 7+600 (traverse interne del Comune di Anguillara).

La definizione di "centro abitato" è contenuta nell'art. 3 del nuovo Codice della Strada, letteralmente un insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende **un raggruppamento continuo**, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito **da non meno di venticinque fabbricati**.

Il nuovo tracciato stradale comporterà pertanto una variazione della sede della strada extraurbana secondaria, su un terreno privo di fabbricati e conseguente declassamento a viabilità locale del vecchio tracciato.



Per le **strade di nuova costruzione le pendenze massime sono stabilite dal D.M. 5 novembre 2001** (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade), emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in attuazione dell'art. 13, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada).

Per le suddette motivazioni proponiamo la modifica stradale prevista nei riquadri in rosso, con la:

- costruzione di una **rotatoria sulla Via Anguillarese in località Campo Marinaro**, ad oggi non prevista, a servizio delle intersezioni previste;
- **modifica del tracciato del cavalcaferrovia**, traslato verso Bracciano/Braccianese rispetto a quanto previsto attualmente, con conseguente riduzione delle pendenze e maggiore visibilità nell'intersezione prevista in rotatoria;
- conseguente possibilità di **spostare verso ovest le due rotatorie** previste su via Mainella, direzione Braccianese, per ridurre anche l'impatto di una delle due sull'area dell'ex consorzio.

