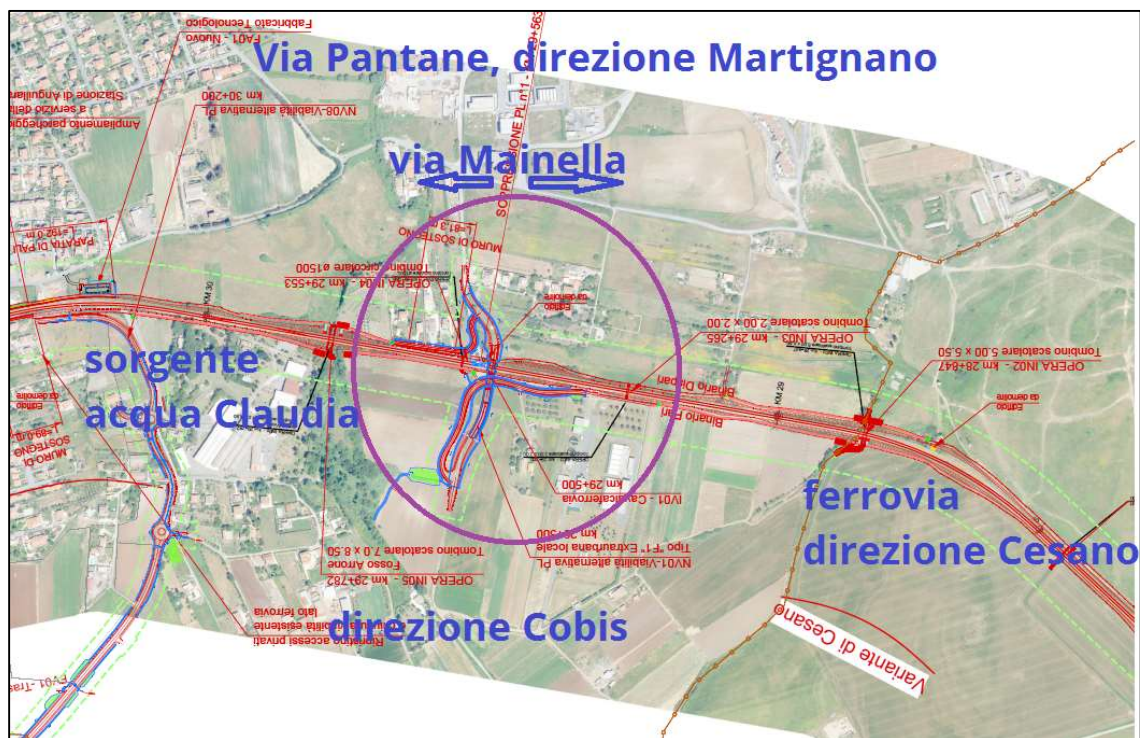


## Raddoppio nei pressi di via delle Pantane e cavalcaferrovia

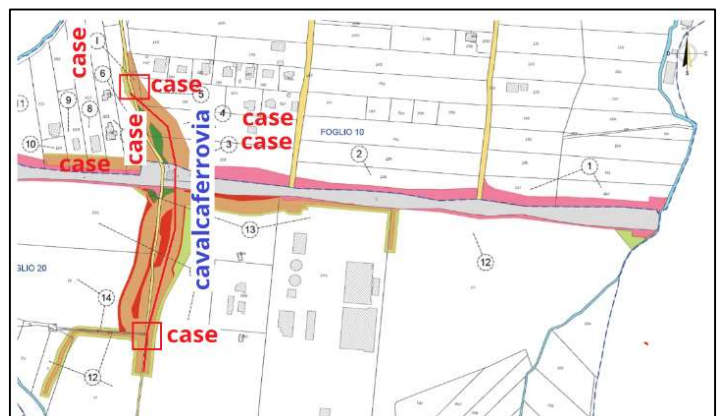
Se da un lato la mancanza di un'adeguata infrastruttura di collegamento separerà fisicamente ancora di più la zona di Campo Marinaro/Sorgente Acqua Claudia dal resto della cittadina, senza che attualmente sia prevista in progetto un'adeguata viabilità comunale di collegamento con altre zone, il nuovo cavalcaferrovia previsto su via della Pantane, in maniera traslata rispetto all'attuale tracciato stradale, (porgendo le spalle al Cobis verrebbe realizzato a destra



dall'attuale sede stradale), comporterà una serie di gravi conseguenze sulla zona, con ripercussioni irreversibili sui residenti.



A differenza del cavalcaferrovia di via Anguillarese, progettato su un terreno privo di edifici, in una nuova sede stradale che si allontana dagli edifici esistenti (ad eccezione dell'edificio scolastico), **il cavalcaferrovia previsto su via delle Pantane sarà realizzato, poco comprensibilmente, traslando l'infrastruttura a ridosso degli edifici esistenti, nei terreni di loro pertinenza.**



I residenti e le attività in zona saranno privati di parte dei loro immobili per essere utilizzati come sede dell'infrastruttura stradale sospesa. A questi disagi si sommano le criticità che tale infrastruttura avrà sulla zona: il traffico veicolare, formato in gran parte dai mezzi pesanti diretti al Cobis, viaggerà su questo nuovo cavalcavia, molto più in alto rispetto la quota naturale del terreno. Un impatto devastante per i residenti, che si ritroveranno a subire un **importante inquinamento ambientale, luminoso ed acustico**, a causa dello smog, dei fari dei camion che punteranno verso le camere da letto poste al primo e secondo piano, e dei rumori del traffico che si svolgerà in quota e pertanto non più attutito dai muri di confine.

Nel grafico progettuale viene evidenziato come l'intera plesso residenziale presente in zona si trova dentro **la fascia di pertinenza acustica**, suddivisa in due parti - una prima più vicina all'infrastruttura (fascia A) ed una seconda più distante (fascia B) - e i limiti di rumore che l'infrastruttura deve rispettare dipendono dalla distanza e dalla tipologia **di tutte** le infrastrutture presenti.



Pantane: fascia di pertinenza acustica

Sono altresì del tutto **carenti e/o assenti le infrastrutture di contenimento del rumore e delle vibrazioni** che interesseranno la sede stradale sospesa **del cavalcavia**, in danno ai residenti della zona, forse a causa, anche qui, dell'inesatta conoscenza della situazione urbanistica della zona, che difetta di coordinamento delle attività di progettazione con la situazione reale esistente, nonché con le scelte di prossima espansione urbanistica della cittadina e infrastrutturale.



Ulteriore criticità è dovuta dalla **mancata progettazione di adeguata viabilità di innesto** tra quella esistente e quella nuova (mancano le rotatorie). I tratti in discesa si innesteranno ad incrocio con l'esistente viabilità locale, con grave pregiudizio per la sicurezza della popolazione in transito e dei pedoni, in un tratto in cui i camion diretti al Cobis viaggiano già adesso a considerevole velocità, a causa della mancanza di controlli nella zona.

Desta preoccupazione anche la presenza dei **muri di sostegno della struttura del cavalcavia** prevista nei punti di intersezione con la viabilità locale, che andranno a modificare le quote della viabilità esistente, in particolare in intersezione con la traversa interna di via delle Pantane/Torretta, senza che siano previste opere di compensazione e potenziamento della viabilità alternativa esistente, collegamento da via della Torretta verso via Mainella, per facilitare e mantenere in sicurezza il transito veicolare e pedonale dei residenti.

Anche in questo caso analizzato, la soluzione stradale proposta in progetto causerà il peggioramento della sicurezza della circolazione.



A causa del raddoppio e della realizzazione del cavalcaferrovia, occorrerà fare altresì un'importante **modifica alla viabilità esistente, a nostro avviso esageratamente invasiva**, aumentando le geometrie in danno delle proprietà private, così come accadrà in via Pascolaro e nella traversa di via delle Pantane, adiacente il tracciato ferroviario, in cui le case saranno private anche della veduta e subiranno le vibrazioni e l'inquinamento acustico e ambientale proveniente dal traffico ferroviario situato a ridosso, senza che sia stata prevista un'adeguata modalità di mitigazione del rumore e delle vibrazioni.



A peggioramento delle condizioni ambientali e paesaggistiche in zona, verrà previsto solamente un **muro di sostegno di circa 81 metri** che di fatto, poco utile per attutire rumori e vibrazioni, impedirà la vista verso Sud. Ad esso si aggiungeranno le opere murarie dell'adiacente cavalcaferrovia, che priveranno le abitazioni di qualsiasi vista laterale, modificando irreversibilmente lo stato dei luoghi e svalutando tutti i beni immobiliari presenti in zona, anche non interessati direttamente da espropriazioni.

Questa deficitaria progettazione è aggravata **dall'intensità del traffico ferroviario** previsto sulla tratta, che **sarà interessata complessivamente da 128 treni/giorno di un'unica tipologia (Regionale)**, dei quali 114 nel periodo diurno e 14 nel periodo notturno, **in un tratto ferroviario realizzato in rilevato, più in alto della quota naturale del terreno e non in trincea come in altre parti dove si è provveduto a cercare di ridurre l'impatto ambientale/acustico.**

**La scelta di realizzare un cavalcaferrovia in zona appare incompatibile e del tutto inadeguata alla edilizia e alla viabilità esistente.**





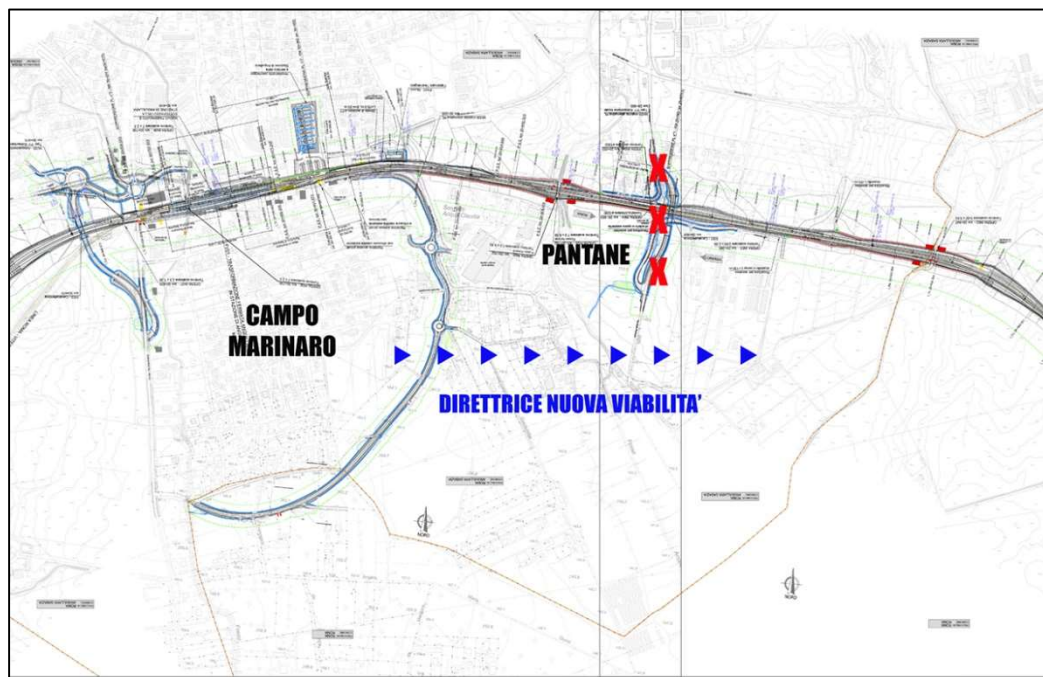
Attualmente via delle Pantane è il **naturale tracciato d'ingresso naturalistico per quel turismo "Green"** che proviene dal Comune di Roma e dalla stazione ferroviaria di Cesano. Come è noto, recentemente nella frazione di Cesano è stata completata la costruzione di un percorso ciclabile che, attraversando interamente via delle Pantane, vede la sua naturale prosecuzione verso la Porta del Parco, porta d'ingresso naturalistico della zona protetta, per poi proseguire o in direzione del lago di Martignano o in alternativa in direzione del lungolago sabatino.





In virtù delle considerazioni sopra esposte, **la costruzione di un cavalcaferrovia in via delle Pantane appare del tutto impraticabile e persino da scongiurare.**

La zona va collegata da una parte all'altra esclusivamente con opere volte ad incrementare e facilitare la fruizione sopra la sede ferroviaria ai pedoni, ai ciclisti, nonché gli attraversamenti della fauna del territorio e alla sicurezza degli animali e per **continuare a garantire la possibilità di escursioni a cavallo che caratterizzano le attività ricreative in zona**, mediante la **realizzazione di gallerie artificiali lungo il tracciato ferroviario** che ridurrebbero sensibilmente le criticità prodotte dai rumori e dalle vibrazioni generate dal transito dei treni. Esigenze che altrimenti verrebbero compromesse dal raddoppio del tracciato ferroviario unitamente alla costruzione del cavalcaferrovia.



Non a caso abbiamo precedentemente indicato come indispensabile e non derogabile la costruzione di **una nuova viabilità di collegamento tra Campo Marinaro e via delle Pantane, sempre a Sud dei binari, che renda congrua la soppressione del previsto cavalcaferrovia su Via delle Pantane.**

Soluzione di collegamento utile anche a ragionare per proporre eventuali modifiche da apportare all'attuale progetto in zona.

Se non si riusciranno a risolvere le innumerevoli criticità che comporta la costruzione del cavalcaferrovia **in via Pantane è imprescindibile reconsiderarne la fattibilità, alla luce dei costi, anche sociali, dei benefici che questa infrastruttura comporterebbe e del grave impatto ambientale che ha in zona.**



Per ovviare alla scelta di dover rinunciare definitivamente alla costruzione di un cavalferrovia finanziato e alla volontà di collegare il territorio comunale dotandolo di un'altra struttura di collegamento viario a scavalco del tracciato della ferrovia (cavalferrovia), occorre ragionare in termini di futura progettualità urbanistica della cittadina e della zona.

Al fine di completare l'iter autorizzativo per la realizzazione del raddoppio ferroviario, occorrerà attendere necessariamente gli sviluppi della conferenza dei Servizi per il nuovo collegamento stradale che collegherà la zona della stazione di Cesano ad Anguillara, e viceversa, in un nuovo itinerario che prevede la realizzazione del tracciato stradale in prosecuzione dell'attuale via Mainella, in zona i Grassi.

In coerenza con le scelte progettuali indicate precedentemente, per quanto evidenziato e in considerazione delle criticità segnalate, suggeriamo la realizzazione di una nuova e più organica viabilità posizionata dall'altra parte della cittadina (via Pascolaro, prossima all'impianto Acea di potabilizzazione) a servizio del transito da e verso Anguillara che permetterà di intercettare il traffico anche pesante diretto sia al Cobis sia alla sorgente Acqua Claudia, anche successivamente alla conclusione delle programmate attività di potenziamento della viabilità da realizzare con la realizzazione della nuova strada Cesano-Anguillara.

**Proponiamo di verificare pertanto la possibilità di realizzare un cavalferrovia a confine con il Comune di Roma, in una zona in cui non possa gravare così pesantemente con l'edilizia residenziale già esistente e in collegamento strategico con la rotatoria da realizzare in zona i Grassi nell'ambito dei lavori già appaltati della strada Cesano-Anguillara, garantendo altresì a quella zona un decoroso collegamento asfaltato con il resto della cittadina, verso la via Anguillarese.**

