



DIBATTITO PUBBLICO

Chiusura dell'Anello Ferroviario di Roma
Tratte Vigna Clara – Tor di Quinto e
Tor di Quinto – Val d'Ala

CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO LOTTO
1B

*Contributo di
Daniele Ottazzi*

Dibattito Pubblico 21 marzo 2023 – Parr. San Gaetano Chiusura Anello Ferroviario – Lotto 1b

Qui di seguito i punti toccati durante il mio breve intervento durante l'assemblea svoltasi nella Parrocchia di San Gaetano:

- Avere da subito una migliore frequenza di treni in partenza dalla stazione verso Ostiense e viceversa, circa ogni 30 minuti; ipotesi studiata dall'Ing. Stefano Testi e ritenuta realizzabile, già presentata ad RFI e supportata da una raccolta firme che ha raccolto 1000 adesioni.

- **Per migliorare la fruibilità di Piazza Diodati**, ad oggi non sufficiente ad accogliere tutte le specifiche necessità di un parcheggio di scambio (parcheggi a raso, kiss&ride, biciclette, autobus, capolinea tram etc.) si chiede la verifica della possibilità di prolungare la galleria esistente, per altri 100m circa, o comunque fino dove lo riteniate possibile, per massimizzare gli spazi necessari a contenere tutti questi spazi, come anche proposto dal Presidente Torquati. Altresì si chiede di quantificare il numero dei posti nell'ipotesi di progetto attuale, come fatto per le altre stazioni (Tor di Quinto e Val d'Ala) e nel caso del prolungamento richiesto, benché Vigna Clara sia ritenuta una stazione ad accesso prevalentemente pedonale.

- **Interferenze e delocalizzazioni**: il distributore su via del Foro Italico che deve essere spostato poiché sulla sua area andrebbe a posizionarsi uno dei piloni del viadotto, è l'unico distributore GPL di questo quadrante di Roma Nord, quindi deve essere riposizionato nelle vicinanze. I più vicini sarebbero altrimenti a Casal de Pazzi oppure a Grottarossa, dove nessuno degli abitanti del Fleming e Vigna Clara andrebbe mai.

- **Barriere antirumore**: dalla slide si nota come le barriere H10 alte 7,5 metri previste per il rilevato siano solo dal lato di Via Tuscia, mentre dal lato di Via Monterosi siano posizionate le H4 alte 4,5 metri. Comprendiamo la risposta fornita dal tecnico, ma chiediamo comunque la verifica se una situazione intermedia o uguale al lato Tuscia, non sia più adatta a preservare meglio dai rumori gli ultimi palazzi di Via Monterosi, che in quel punto si trovano alla distanza minima dalla ferrovia.

- In una slide del progetto sono segnalati degli **interventi mitigatori sui rumori** per i palazzi della parte centrale di Via Monterosi, che il tecnico ci ha spiegato non essere pannelli fonoassorbenti da posizionare sui palazzi, ma sostituzione degli infissi: chiediamo che gli stessi interventi vengano estesi a tutti i palazzi di Via Monterosi senza distinzione per distanza o inclinazione rispetto alla sede ferroviaria.

- **Vibrazioni e rumori**: sappiamo che entrambe sono funzione della velocità a cui viaggia il mezzo. Il tratto Vigna Clara - Tor di Quinto è segnalato sul progetto essere percorso ad una velocità di 75kmh. Per limitare ulteriormente entrambe, chiediamo che i treni a lunga percorrenza che dovessero, a progetto ultimato, passare senza fermarsi a Vigna Clara, adottino anche all'esterno la stessa velocità massima di 55kmh già prevista in galleria.