



GRANDE
RACCORDO
ANULARE
delle **BICI**

GRAB



Osservazioni sullo Studio preliminare di Roma Capitale - Roma 12 gennaio 2016

UN PROGETTO



IN COLLABORAZIONE CON



GRAB – Grande Raccordo Anulare delle Bici.

Osservazioni sullo Studio preliminare di Roma Capitale

Premessa.

Per la prima volta, con la legge di Stabilità 2016 e grazie all'impegno del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio, è stata prevista la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi **Grande raccordo anulare delle biciclette - GRAB di Roma; Verona-Firenze - Ciclovia del Sole; Venezia-Torino - Ciclovia VenTo; da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) - Ciclovia dell'acquedotto pugliese.**

Complessivamente oltre 1.500 chilometri di percorsi attraverso 8 regioni e all'interno del comune di Roma. Lo stanziamento è di 91 milioni per il triennio 2016-2018. Nella legge di bilancio 2017, inoltre, per lo sviluppo del sistema di ciclovie turistiche, è stata autorizzata l'ulteriore spesa di 13 milioni di euro per il 2017, di 30 milioni di euro per il 2018 e di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024.

All'origine dell'iter che ha portato all'inserimento nella legge di bilancio dello Stato di un fondo stabile per la creazione di una rete ciclabile nazionale c'è senza dubbio la presentazione del progetto GRAB e il successo nazionale e internazionale riscosso da questa ciclovia urbana fin dalla presentazione dello studio di fattibilità (maggio 2015).

Il GRAB è stato ideato e promosso da una rete di associazioni, soggetti istituzionali e partner tecnici: **VeloLove, Legambiente, Touring Club Italiano, Rete Mobilità Nuova, Vivitalia, Open City Roma, Parco Regionale dell'Appia Antica, Ente Roma Natura, Free Wheels Onlus, piano B architetti associati, Teamdev.**

Hanno inoltre offerto il loro contributo volontario alle diverse fasi progettuali professionisti ed esperti di città, paesaggio, verde urbano, mobilità, accessibilità, ciclabilità, turismo e green economy. Questo lavoro collettivo è stato arricchito da continui confronti con la cittadinanza: sono stati decine gli incontri partecipati nei quartieri che hanno raccolto proposte, critiche e osservazioni e permesso di migliorare il progetto.

L'idea del GRAB è quella di un'infrastruttura capace di realizzare un intervento sul paesaggio urbano multidimensionale: funzionale, ambientale, economico, sociale, estetico, culturale. Non è una pista ciclabile, un percorso che attraversa i luoghi. Piuttosto intende modificarli, correggendoli e migliorandoli, attraverso la ricomposizione del frammentato spazio archeologico capitolino, la ricucitura dei bordi con il centro, la creazione di una cintura verde metropolitana, la trasformazione, la rifunzionalizzazione o la valorizzazione di aree trascurate. Obiettivo che si ottiene avendo contemporaneamente **cura sia del tracciato per le bici, sia di quello per i pedoni che del paesaggio urbano circostante.**

Il Grande Raccordo Anulare delle Bici è un'opera low cost al confronto di tante altre infrastrutture per la mobilità o per il turismo. Basso costo, tuttavia, non si deve minimamente tradurre in bassa qualità. Anzi. Roma è piena di infrastrutture fatte male (non solo quelle per la ciclabilità). Non c'è bisogno di aggiungere un nuovo capitolo all'elenco delle opere pubbliche incomplete, inadeguate, mediocri.

Principi generali

Il GRAB è stato ideato puntando prioritariamente alla realizzazione di un'opera pubblica utile a tutta la città e a tutti i suoi abitanti: non è né una pista ciclabile né un percorso finalizzato all'esclusiva fruizione turistica della Capitale. Il risultato di **un'infrastruttura che diventa valore aggiunto per tutti i cittadini** si ottiene facendo sì che il GRAB incida realmente e con forza sul paesaggio urbano, riconquistando e restituendo agli abitanti (attraverso interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, riqualificazione del territorio, riduzione in alcuni contesti della superficie occupata dalle auto private) spazi fisici della città oggi trascurati, abbandonati, degradati, recuperando dunque piazze, viali, marciapiedi, giardini e aree verdi alla funzione di luoghi di socializzazione.

Il requisito basilare del progetto non è semplicemente quello di far passare le biciclette in una strada piuttosto che in un'altra, ma di aprire un ciclo virtuoso di ridefinizione dell'ecosistema urbano, dei suoi usi, della sua vivibilità.

Il GRAB deve offrire un tracciato di qualità a chi pedala e spazi di qualità a chi non va in bici. Deve essere un valore aggiunto per tutti i romani.

Elementi caratterizzanti del Grande Raccordo Anulare delle Bici - come evidenziano in dettaglio lo studio di fattibilità (in allegato) e le planimetrie pubblicate su www.velolove.it/grab - sono sinteticamente i seguenti:

- a) Il GRAB è un percorso pienamente **accessibile a persone con disabilità motoria e sensoriale**.
- b) Il GRAB **impone la completa e definitiva pedonalizzazione della passeggiata archeologica dalla Colonna Traiana all'Appia Antica, prologo della nascita di un percorso archeologico unitario di Roma** che la città e il Paese attendono dagli anni '60. Questo enorme cuneo monumentale di oltre 18 chilometri unito dal tracciato della via Appia Antica (unico corridoio

verde, non urbanizzato di accesso alla Capitale) ingloba Fori, Colosseo, Palatino e Celio, Circo Massimo, Terme di Caracalla, valle della Caffarella e area degli Acquadotti e si spinge verso i Castelli Romani. **Togliere il traffico dall'Appia Antica** è il primo, necessario passo per liberare il territorio del parco da tante altre emergenze, a partire dall'abusivismo edilizio e dalle attività economiche e commerciali giudicate non compatibili con l'area protetta.

c) Il **GRAB stimola una mobilità virtuosa, verso il fuori, verso le periferie**, dove vive la maggior parte della popolazione e dove è più forte la domanda di cambiamento. **L'anello ciclabile cerca di dare un contributo alla ricomposizione dello spezzettamento fisico delle comunità, di quartieri non interconnessi tra loro** (la rete della mobilità privata e il Tpl sono quasi esclusivamente radiali) di elementi di marginalità e mancanza di inclusione. Ed è ai bordi del centro storico che il GRAB - senza avere la pretesa di essere l'unica azione positiva - può contribuire a far crescere l'incontro di periferie isolate col resto della città e a scalfire, grazie a un diverso aspetto dei luoghi, precarietà e malessere.

d) Il GRAB è un laboratorio di **sicurezza stradale**. Il progetto prevede la **sede protetta** ovunque il percorso si muove su strade aperte al traffico, la realizzazione di una Zona 30 che abbraccia tutta l'area del Quadraro vecchio, la messa in opera di **piattaforme rialzate a tutti gli incroci** per dare continuità fisica e visiva al percorso e ridurre ai minimi termini il rischio per pedoni e ciclisti.

e) Il GRAB è **fruibile 365 giorni l'anno anche dalle persone inesperte**. Il fondo stradale del tracciato **deve essere scorrevole e privo di ostacoli** (buche, tombini, lampioni) e restringimenti. Quasi tutto il fondo stradale (in sampietrini, asfalto o sterrato) va completamente rifatto o sottoposto a manutenzione straordinaria.

f) Il GRAB è **il raccordo attorno a cui sviluppare e cucire una vera rete ciclabile metropolitana**. Deve diventare **la colonna vertebrale della futura rete ciclabile capitolina**, legando tra loro i (pochi) percorsi esistenti, quelli che potrebbero essere messi presto in cantiere (come la ciclabile Nomentana) e soprattutto i tanti itinerari ancora da realizzare.

g) Il GRAB **punta con forza all'intermodalità**. Nel definire il percorso si è cercata **la migliore interconnessione possibile con la rete del Tpl su ferro**: attualmente il GRAB incrocia 8 stazioni delle linee della metropolitana (Colosseo, Circo Massimo, Arco di Travertino, Porta Furba, Teano, Ponte Mammolo, Libia, Lepanto), 13 fermate di 6 diverse linee del tram (2 3 5 8 14 19), 3 stazioni ferroviarie (Serenissima, Togliatti, Nomentana). Inoltre, a meno di un chilometro dal GRAB ci sono altre 3 stazioni ferroviarie (Ostiense, Prenestina, Tor Sapienza), 9 stazioni metro (Flaminio, Ottaviano, Cavour, Piramide, Colli Albani, Numidio Quadrato, Gardenie, Rebibbia, Conca d'Oro) e le stazioni della Roma-Lido, della Roma Nord e della Roma-Giardinetti.

h) Il GRAB è un **investimento turistico innovativo**. **Ogni euro speso per realizzare il GRAB ne farà guadagnare cinque alla Capitale e al Paese nel giro di pochi anni**. Lo stima lo studio realizzato da Confindustria-Ancma che valuta quanta ricchezza in termini di aumento del tempo di permanenza medio dei turisti può generare la realizzazione della ciclovia della Capitale: i costi di realizzazione del GRAB - caso raro nel campo delle opere pubbliche - si ripagano in un anno con le maggiori entrate che la ciclovia genererà.

i) Il GRAB è un **esempio virtuoso di progettazione e redistribuzione dello spazio pubblico**. Un **elemento fisico la cui concezione è guidata da criteri estetici che mirano a valorizzare, senza volumetrie aggiuntive, gli spazi urbani in cui si inserisce**, coniugando l'obiettivo di assicurare un forte carattere identitario con la necessità di accordare cromatismi e soluzioni di dettaglio ai diversi contesti.

Nell'ideare e progettare il GRAB abbiamo immaginato non solo le caratteristiche dell'infrastruttura, ma anche la sua vita in futuro, che potrà essere garantita da un approccio partecipato: è **un'opera pubblica di cui i cittadini possono prendersi cura**.

Prendersi cura del GRAB vuol dire collaborare affinché il percorso sia sempre fruibile, pulito, ben mantenuto, accogliente, sicuro, controllato.

Significa **stimolare e favorire la funzione di luogo di aggregazione per i quartieri e la città che questo spazio gratuito e condiviso può svolgere**.

Funzioni che non devono diventare una mera voce di spesa a carico dell'amministrazione, ma un'opportunità di coinvolgimento dei cittadini nella difesa e nella valorizzazione dei suoi beni comuni.

Le associazioni di volontariato che hanno promosso il GRAB sono già pronte a farsi carico di una serie di compiti di tutela e conservazione della buona qualità del tracciato e della vivibilità dei luoghi, così come a tenere sempre vitale il percorso del Grande Raccordo Anulare delle Bici organizzando iniziative di sensibilizzazione, svago e promozione dell'uso della bicicletta e della pedonalità per la mobilità quotidiana.

Si devono inoltre **promuovere tutte quelle forme di partecipazione, sul modello di tante esperienze già attive e consolidate anche nella città di Roma, che possono coinvolgere i municipi e i residenti nell'adozione di quelle parti del percorso del GRAB che passano per il loro territorio, facendo così crescere il senso di appartenenza e di comunità**. Prendersi cura del GRAB vuol dire, inoltre, proseguire quella straordinaria attività di promozione a livello italiano e internazionale di tutte le aree e i punti di interesse che la ciclovia attraversa (dalla street art del Quadraro e Torpignattara ai monumenti non inclusi nei percorsi turistici tradizionali). Attività fin qui realizzata, col ricorso esclusivo al lavoro volontario, dalle associazioni del progetto GRAB.

GRAB. Osservazioni sullo studio preliminare di Roma Capitale

Considerazioni generali

Nella sua estrema sinteticità, lo **Studio preliminare di Roma Capitale GRAB: Grande Raccordo Anulare delle Bici - una ciclovia per Roma** (dicembre 2016, Tav RG01101) mette in luce alcuni aspetti chiave:

- interventi che caratterizzano il GRAB e gli danno una precisa identità (Appia Antica, accessibilità, sicurezza...) sono stati completamente ignorati dalla relazione generale di Roma Capitale, come si potrà vedere in dettaglio più avanti;
- nella relazione generale di Roma Capitale mancano informazioni rilevanti come ad esempio la descrizione dello stato di fatto, delle caratteristiche geometriche (ampiezza) e strutturali del tracciato stradale, dei materiali impiegati, così come sono assenti la caratterizzazione del progetto dal punto di vista dell'inserimento nel territorio, l'elenco delle principali interferenze e le relative soluzioni, le indicazioni sulle diverse fasi esecutive;
- le scarse indicazioni presenti nella relazione generale di Roma Capitale evidenziano altresì un approccio esclusivamente *ingegneristico* all'infrastruttura (è stata disegnato un percorso su una mappa) **tralasciando il peculiare aspetto di riprogettazione, rigenerazione e interazione con lo spazio urbano circostante** che il gruppo di lavoro ideatore del GRAB ha invece considerato da subito elemento sostanziale di questa opera pubblica. Questo obiettivo viene, da Roma Capitale, genericamente indicato nella premessa, ma non viene neanche accennato il come questo obiettivo verrà realizzato lungo tutti i 45 chilometri del percorso.

Questo aspetto fondamentale del GRAB era stato peraltro già ben segnalato dal MIT al Campidoglio nel settembre 2015, in una nota inviata al

sindaco e agli assessorati competenti: *Perché il GRAB assuma il rilievo internazionale che ci si attende e possa essere sostenuto dal Ministero, occorre che si configuri non come un mero strumento di mobilità, bensì come una straordinaria occasione di riqualificazione urbana e rifunzionalizzazione degli spazi interessati.*

Lo standard progettuale deve essere superiore a quello ordinariamente utilizzato per gli itinerari ciclistici, bensì conformarsi a un modello originale, le cui fasi di progettazione e realizzazione saranno definite di comune intesa tra il Ministero e il Comune.

L'insieme delle caratteristiche *geometriche e strutturali* che **Roma Capitale** declina nello studio **rivelano un declassamento del GRAB da ciclovia di interesse nazionale - l'infrastruttura finanziata dalla legge di bilancio - a pista ciclabile di interesse locale**, peraltro priva anche di quegli elementi di accessibilità, sicurezza, funzionalità che dovrebbero comunque esser propri non solo del GRAB ma di qualsiasi opera pubblica per la ciclovibilità.

Ci sono alcuni elementi da valutare positivamente nello studio di Roma Capitale. Si tratta tuttavia di pochi interventi puntuali, limitati a tratti assai circoscritti, mentre il GRAB richiede lungo tutti i 45 chilometri dell'itinerario che ci sia sempre una relazione profonda tra lo spazio del percorso e lo spazio urbano adiacente, in termini di funzionalità, qualità, estetica, accessibilità, sicurezza, identità.

Conseguentemente l'idea complessiva che segnalano la lettura dello studio e la visualizzazione delle tavole elaborate dal Campidoglio è quella di una semplice ricucitura di percorsi ciclabili esistenti accompagnata da una risistemazione del fondo stradale (come peraltro esplicitava la precedente relazione del Campidoglio, la cui prima stesura risale al settembre 2015 e poi riproposta a febbraio 2016, per moltissimi aspetti analoga a quella

attuale) non già - come detto - quella della realizzazione di una ciclovia di interesse nazionale.

Criticità principali

Prioritariamente i principali nodi che emergono dallo studio preliminare sul GRAB di Roma Capitale sono i seguenti.

1) Accessibilità. Il tema dell'accessibilità è assente.

Nello studio preliminare di Roma Capitale non si fa cenno all'accessibilità. Inoltre l'intenzione esplicitata dallo studio stesso di non fare nessun intervento sulle piste ciclabili esistenti lungo l'anello della ciclovia (se non quello di manutenzione e messa in sicurezza) è una ulteriore conferma che gli standard del percorso per ora immaginati dal Campidoglio non rendono fruibile il GRAB a persone con disabilità motoria e sensoriale. I sopralluoghi da noi effettuati con l'associazione *Free Wheels Onlus* hanno infatti mostrato che le caratteristiche strutturali dei percorsi esistenti presentano eccessivi ostacoli e barriere. Anche l'attuale e inadeguata larghezza della carreggiata delle ciclabili esistenti (il preliminare precisa che *non si ritiene opportuno intervenire sulle stesse con ampliamenti della sede*) è un altro pesante impedimento all'accessibilità universale del GRAB. Ma anche nelle aree verdi (che sono gli unici spazi dove Roma Capitale dettaglia gli interventi da porre in essere), manca un qualsiasi riferimento alla necessità di rendere accessibili i percorsi. La voce accessibilità, come formula di prammatica, compare solo nel quadro economico (*importo a misura barriere architettoniche*).

2) Appia Antica. Il tema pedonalizzazione Appia Antica è assente.

L'Appia Antica - la pedonalizzazione dell'Appia Antica - è l'elemento

irrinunciabile del progetto GRAB sin dall'inizio. L'Appia è il cuore del GRAB e la sola idea che si arrivasse finalmente alla pedonalizzazione dell'antica consolare - arteria monumentale che attraversa uno dei musei archeologici a cielo aperto più suggestivi del mondo - ha senz'altro creato enormi aspettative e contribuito al successo internazionale del progetto GRAB.

L'assenza di qualsiasi riferimento all'Appia Antica e alla sua pedonalizzazione nella relazione di Roma Capitale è un macroscopico passo indietro rispetto alla direzione presa oltre un anno fa dal Campidoglio sulla base delle indicazioni MIT e del nostro studio di fattibilità. Con la precedente amministrazione (come conferma la scheda di Paolo Gandolfi, consulente MIT per la ciclabilità, inviata al Campidoglio nell'agosto 2015) era questa la soluzione che si stava prospettando per l'Appia:

Vista l'intenzione di realizzare quest'opera in vista del Giubileo, in attesa di formalizzare l'accordo per il finanziamento e la realizzazione del GRAB, il Comune di Roma procederà alla progettazione e all'assunzione degli atti amministrativi necessari alla realizzazione del primo stralcio, tra il Colosseo e via della Caffarella, da considerarsi certamente quello di maggiore rilievo monumentale e attrattiva turistica. Con la presente lettera si intendono segnalati i riferimenti di interesse del MIT relativamente a questo primo tratto.

Tratto Colosseo-Via della Caffarella:

- 1) *Piazza del Colosseo. Il progetto prevede l'individuazione di un itinerario per i pedoni e uno per i ciclisti attraverso un intervento non invasivo sulla pavimentazione esistente in sampietrini, che preveda l'utilizzo di materiali di pregio e che si integrino in modo gradevole con il contesto. Va*

esplorata la possibilità di mettere una segnaletica del GRAB a terra (comunque poco invasiva).

2) *Via di San Gregorio. La proposta è quella di destinare alla mobilità ciclopedonale una delle due semi carreggiate (quella lato Palatino) in cui attualmente è divisa via di San Gregorio. L'obiettivo è creare continuità pedonale tra via dei Fori Imperiali – Piazza del Colosseo – Arco di Costantino – via di San Gregorio – Circo Massimo allargando il marciapiede (per il quale si prevede una pavimentazione realizzata con materiali di pregio e che si integrino in modo gradevole con il contesto) fino al cordolo di mezzera della carreggiata attuale e riservando all'altra semi carreggiata al traffico motorizzato nei due sensi di marcia.*

3) *Per garantire la continuità del percorso, l'attraversamento di via dei Cerchi viene realizzato prolungando senza soluzione di continuità la parte pedonale e ciclabile di via San Gregorio su Piazza di Porta Capena. Attraverso opportuna regolazione semaforica, la piattaforma rialzata in materiale diverso dall'asfalto servirà a obbligare i veicoli che imboccano via dei Cerchi a rallentare.*

4) *Allargamento e messa in sicurezza dell'attuale attraversamento di Viale Aventino, attraverso semaforizzazione dedicata e apposita segnaletica orizzontale che assicuri l'approdo sicuro di pedoni e ciclisti sul marciapiede antistante all'ingresso della FAO.*

5) *Utilizzazione della controstrada esterna di Viale delle Terme di Caracalla, quella sul fianco delle Terme di Caracalla, come percorso pedonale e ciclabile, fino all'attraversamento di Piazzale Numa Pompilio.*

6) *Curare con attenzione la continuità del percorso in corrispondenza di Piazzale Vittime del Terrorismo, con particolare attenzione ai rischi derivanti dalla svolta degli autoveicoli da Viale delle Terme di Caracalla a destra verso Viale Guido Baccelli.*

7) *Messa in sicurezza dell'attuale attraversamento di Piazzale*

Numa Pompilio, attraverso semaforizzazione dedicata e apposita segnaletica orizzontale che assicuri al flusso delle bici continuità agli incroci, fino all'imbocco diretto di Via di Porta San Sebastiano.

8) *Pedonalizzazione di via di Porta San Sebastiano (controllo degli accessi attraverso telecamere) Accesso consentito ai residenti (velocità massima 30 km/h con controllo elettronico) e chiusura all'altezza della porta.*

9) *Ridisegno complessivo dell'incrocio tra Viale delle Mura Latine, Viale di Porta Ardeatina e le vie Appia Antica e di Porta San Sebastiano, attraverso la riduzione della carreggiata di Viale delle Mura Latine e Viale di Porta Ardeatina a due sole corsie di 3,5mt, dell'eliminazione di tutte le corsie di svolta, delle canalizzazioni semaforiche e dello stesso impianto semaforico. Precedenza assegnata alla continuità di percorso tra Via di Porta San Sebastiano e Via Appia Antica e rallentamento del traffico autoveicolare su Viale delle Mura Latine e Viale della Porta Ardeatina.*

10) *Trasformazione di via Appia Antica (tratto Porta San Sebastiano – Quo Vadis) in area a traffico pedonale con chiusura della strada all'altezza della chiesa del Domine Quo Vadis e accesso alle consentite ai residenti e ai diretti alle attività commerciali. Occorrerà trovare sistemi adatti ad impedire la sosta e la fermata e il limite massimo di velocità è di 30 km/h.*

11) *Messa in sicurezza dell'incrocio tra via Appia Antica, via Ardeatina.*

12) *Realizzazione itinerario ciclopedonale protetto sul lato settentrionale del tratto di Appia Antica (aperto al traffico veicolare) tra la chiesa del Domine Quo Vadis e l'ingresso di via della Caffarella.*

13) *Via della Caffarella. Moderazione della velocità a 30 km/h e traffico autoveicolare limitato ai residenti e alle attività insediate.*

Quelli indicati dal MIT sono i principi progettuali anche del nostro studio di fattibilità (il dettaglio si può leggere nello studio di fattibilità allegato, pag. 32 e seguenti) che per il tratto Fori-Appia Antica del GRAB propone il raggiungimento di questi obiettivi:

a. La trasformazione di via di San Gregorio dall'attuale prevalenza del traffico motorizzato in una promenade, un ampio viale monumentale ciclopedonale, di connessione tra il Colosseo e il Circo Massimo, affiancato da una viabilità autoveicolare, il più possibile moderata come impatto visivo e acustico. La via di San Gregorio dovrà diventare il cannocchiale prospettico verso l'Arco di Costantino e l'ingresso principale alla più grande e famosa area archeologica del mondo. In una seconda fase si potrà decidere di intervenire sulla semi carreggiata di via di San Gregorio, ridisegnando anche architettonicamente la strada e il marciapiede, portandoli su un unico livello e trasformando l'area in boulevard ciclopedonale.

b. La trasformazione dell'intero tratto compreso tra Piazzale Numa Pompilio e la chiesa del Quo Vadis e composto dalla via di Porta San Sebastiano, dalla stessa Porta San Sebastiano e del primo miglio di via Appia Antica in una strada storica, pedonale e ciclabile, in cui il traffico autoveicolare sia ridotto ai soli residenti e senza possibilità di continuità. La definizione di isola pedonale, compreso il tratto di viale delle Mura Latine/viale di Porta Ardeatina, antistante Porta San Sebastiano sarà funzionale a garantire continuità, sicurezza del percorso ciclopedonale e soprattutto a valorizzare al massimo l'unicum architettonico ambientale di queste due strade.

c. La progettazione originale e innovativa degli attraversamenti del percorso del GRAB con i due grandi incroci di Piazzale Numa Pompilio e Piazza di Porta Capena/Largo delle Vittime del Terrorismo. La possibilità di completa fruibilità ciclopedonale

dell'area è completata dalla realizzazione delle ricuciture tra le aree verdi e monumentali della Valle della Caffarella, di Tor Fiscale e degli Acquadotti, come proposto anche dal Settimo Bicyclottari (coordinamento dei comitati e delle associazioni del VII Municipio sul tema della mobilità nuova) con il cosiddetto Asse degli Acquadotti.

3) Sicurezza stradale. Il tema della sicurezza stradale è assente.

Nello studio preliminare di Roma Capitale si parla genericamente di *riconurre il tracciato della ciclovía a quattro tipologie*, individuando tra queste *tipologie il corridoio urbano, ciclovía protetta lungo la sede stradale, in particolare lungo i tessuti urbani del settore orientale dell'anello*. **Si sorvola completamente su quello che è un aspetto prioritario della sicurezza del tracciato: il modo in cui vengono progettate e realizzate le intersezioni del GRAB con la viabilità motorizzata e la necessità della sede protetta ovunque il percorso convive con il traffico veicolare.**

La nostra proposta progettuale, come è naturale, dedica un'attenzione particolare al tema della sicurezza, dal momento che questo è fattore determinante per assicurare la fruibilità del percorso non solo a chi usa abitualmente o occasionalmente la bici, ma anche ai bambini e a persone inesperte.

A questo proposito il nostro progetto segnala ad esempio la necessità di realizzare piattaforme rialzate per le auto in corrispondenza delle circa 80 intersezioni del GRAB con strade a viabilità ordinaria e che il tracciato ciclabile sia sempre in sede protetta ovunque il percorso si snoda in aree aperte al traffico motorizzato.

Standard minimi per la sicurezza che non compaiono nell'idea progettuale di Roma Capitale.

Ecco i requisiti essenziali per la sicurezza che abbiamo evidenziato nel nostro studio di fattibilità:

- a) *Il tracciato ciclabile è sempre in sede protetta (unica eccezione il tratto che attraversa il Quadraro) ovunque il percorso si snoda in aree aperte al traffico veicolare; la sede protetta in nessun caso potrà essere affiancata né da un lato né dall'altro da veicoli in sosta; la presenza di auto ai bordi della ciclovia compromette la visuale, rende complicato sia l'ingresso che l'uscita dal percorso per raggiungere i punti di interesse che si incontrano, può rappresentare un elemento di insicurezza per i neofiti, immiserisce il valore turistico del tracciato; in ogni caso l'obiettivo è quello di rendere fisicamente impossibile la commistione col traffico veicolare; il tracciato, infine, è il più possibile lineare, evita tortuosità e serpentine, bruschi cambi di pendenza.*
- b) *La sede protetta va garantita da un elemento di separazione efficace dal punto di vista funzionale; l'elemento di separazione deve assicurare ai ciclisti l'agevole ingresso e uscita dal tracciato, deve poter svolgere la funzione di dissuasore per il traffico motorizzato e insieme costituire un elemento identitario dell'itinerario, con una forte e precisa connotazione estetica e anche funzionale.*
- c) *Le intersezioni con la viabilità motorizzata - il GRAB presenta complessivamente circa 80 attraversamenti di strade a viabilità ordinaria - vengono risolte con particolare cura per la completa sicurezza di chi pedala e cammina; la soluzione ipotizzata è quella delle piattaforme rialzate per le auto, dove il veicolo a motore è obbligato a salire sul percorso ciclopedonale, contrariamente a quanto accade per la viabilità tradizionale, dove è il ciclista o il pedone che, per attraversare, scende sulla strada veicolare; la piattaforma rialzata deve avere un'ampiezza adeguata alla*

contemporanea fruizione dei ciclisti (le due corsie per le bici manterranno sempre l'ampiezza di 3,5 metri) e dei pedoni; la piana

sopraelevata deve garantire la continuità fisica e visiva del percorso del GRAB (in particolare deve essere realizzata con la stessa pavimentazione), evidenziando al contempo - anche con la pavimentazione delle rampe di salita e discesa che si differenzia dal resto della strada per colore e/o per materiale - che c'è invece una pausa nella linearità del percorso dei veicoli a motore; dove possibile e giustificato da particolari esigenze di sicurezza, l'intersezione rialzata è accompagnata da un allargamento dei marciapiedi, volto a produrre un restringimento della carreggiata tale da impedire la sosta dei veicoli in corrispondenza dell'intersezione e a indurre una moderazione della velocità; particolare attenzione va messa nella predisposizione degli attraversamenti delle consolari: Appia Nuova, Casilina, Prenestina, Nomentana, Salaria, Flaminia.

4) Periferie. Il tema della rigenerazione dello spazio urbano e della cura delle periferie è assente.

Lo studio preliminare di Roma Capitale cita in premessa l'intenzione di estendere lo sguardo progettuale oltre la realizzazione della sola infrastruttura, ma non ci sono indicazioni di azioni (se non, come già scritto, un paio di interventi puntuali, limitati a tratti assai circoscritti) che suffraghino questa dichiarazione d'intenti.

Il nostro studio di fattibilità del GRAB, al contrario, evidenzia in particolare per i quartieri Prenestino-Labicano, Tuscolano, Appio Latino, Monte Sacro, Pietralata, Collatino, Tor Cervara e Tor Sapienza e in generale per tutte le zone interessate dal percorso l'esigenza quanto meno di interventi manutentivi che restituiscano dignità ai luoghi, se non proprio ridefinizioni dello spazio pubblico

che - senza aumento di volumetrie - garantiscano un quadro generale di sostenibilità e recupero delle aree urbane interessate.

5) GRAB+.

Il GRAB ha stimolato la nascita di tanti altri progetti collaterali - oltre 20 idee per Roma - realizzati da realtà associative e di quartiere, da comitati cittadini o reti territoriali tra più soggetti diversi.

Questa progettualità dal basso, partecipata, è stata completamente ignorata dal Campidoglio e non è nemmeno menzionata nello studio preliminare di Roma Capitale.

In massima parte si tratta di proposte progettuali che mirano alla realizzazione di percorsi ciclabili che connettano al GRAB quartieri esterni all'anello ciclabile.

Tra questi, ad esempio, si segnalano le proposte per **l'Asse degli Acquedotti, per i collegamenti Castel Giubileo-GRAB, Casal Monastero-GRAB, Monte Mario-GRAB, Montesacro-GRAB, Monteverde-GRAB, Garbatella/Ostiense-GRAB, Pietralata-GRAB.**

Come detto nessuna di queste progettualità è stata presa in considerazione da Roma Capitale.

Nell'idea progettuale fin qui elaborata dal Campidoglio ci sono, evidenti, tanti altri nodi da sciogliere: ci sono tantissimi chilometri di percorso per le quali la relazione generale lascia intendere che l'unico intervento da mettere in atto è quello di una generica *manutenzione e messa in sicurezza* specificando solo la necessità di *scelte univoche in termini di finitura del tappetino e segnaletica verticale*, quando è invece sufficiente anche una sommaria analisi dello stato di fatto dei percorsi e dei luoghi per comprendere che una rivisitazione della sicurezza del percorso e l'eliminazione di barriere e ostacoli è indispensabile nella quasi totalità del tracciato; le modifiche al percorso che si evincono dalle planimetrie di

Roma Capitale sono sempre peggiorative (ad esempio si cancella la parte di percorso che passa sul Lungotevere per deviare il GRAB in un'area a vocazione prettamente pedonale, oppure il collegamento tra via Latina e Arco di Travertino attraverso Via Carlo Cipolla e via dei Colli Albani pensato per offrire ai tanti residenti dell'area una via comodo e diretta per raggiungere la stazione della metropolitana); la Zona 30 km/h del nostro studio di fattibilità al Quadraro vecchio è, per l'appunto, una Zona 30, che abbraccia tutto il quartiere (come peraltro previsto dal Programma per lo sviluppo delle azioni del PGTU), non una sola strada con limite di velocità a 30 km/h; la segnaletica verticale di indirizzamento e segnalazione turistica (per la quale tra l'altro Roma Capitale aveva ipotizzato un anno fa una spesa di ben 800mila euro) può facilmente trasformarsi in elemento di degrado e inquinamento architettonico. Mentre era stata più semplicemente (e più economicamente) proposta una forte immagine coordinata basata sull'utilizzo di segnaletica orizzontale e poco impattanti e basse pietre miliari.

Le positività.

Ci sono, pur se puntuali, ovvero delimitati ad aree assai circoscritte, alcuni elementi positivi da evidenziare nello studio preliminare di Roma Capitale sul GRAB. Ed è da questo approccio, migliorandolo ed estendendolo al resto della ciclovia, che Roma Capitale dovrebbe partire per dare fattivamente e qualitativamente forma all'idea progettuale dell'intero Raccordo Anulare delle Bici.

GRAB-Stazione Termini.

Viene evidenziata, giustamente, l'esigenza di **collegare la Stazione Termini** al GRAB. Anche a nostro giudizio il collegamento Colosseo-Termini è indispensabile, preferibilmente lungo l'asse di via Labicana. Ancor meglio sarebbe estendere questo collegamento oltre Termini, fino alla Stazione Tiburtina, facendo in modo che il percorso connetta anche l'Università La Sapienza.

Velostazioni.

Lo studio preliminare di Roma Capitale conferma la necessità evidenziata dal nostro studio di fattibilità di realizzare **cicloparcheggi** nelle stazioni della metropolitana che si trovano lungo il percorso. Tuttavia **vengono individuate 4 velostazioni rispetto alle 6 indicate dal nostro studio di fattibilità** (che peraltro, segnala anche la necessità di ulteriori 3 velostazioni nelle stazioni ferroviarie Serenissima, Togliatti e Nomentana).

Via di San Gregorio.

Lo studio preliminare di Roma Capitale accoglie la nostra proposta di **boulevard pedonale in via di San Gregorio**, tuttavia si deve notare purtroppo che **ridimensiona l'entità e il valore dell'intervento non solo rispetto alla nostra idea progettuale, ma anche rispetto a quanto manifestato di voler realizzare dalla precedente amministrazione.**

Nel preliminare di Roma Capitale, infatti, si legge di *una riconfigurazione spaziale e funzionale dell'asse stradale di via di San Gregorio, sottraendo spazi importanti alla circolazione dei veicoli privati.*

Mentre la nostra proposta non prevede la sottrazione generica di spazi importanti, **ma la destinazione alla mobilità ciclopedonale una delle due semi carreggiate di via di San Gregorio (quella lato Palatino).**

L'obiettivo evidenziato dal nostro studio di fattibilità è creare continuità pedonale tra via dei Fori Imperiali - Piazza del Colosseo - Arco di Costantino - via di San Gregorio - Circo Massimo allargando il marciapiede fino al cordolo di mezzera della carreggiata attuale e riservando l'altra semi carreggiata al traffico motorizzato nei due sensi di marcia.

Per garantire la continuità del percorso il nostro studio di fattibilità prevede inoltre che l'attraversamento di via dei Cerchi venga realizzato prolungando senza soluzione di continuità la parte pedonale e ciclabile di via San Gregorio su Piazza di Porta Capena. E ancora: la continuità dell'intervento è assicurata dalla trasformazione della controstrada esterna di Viale delle

Terme di Caracalla (via di Valle delle Camene), in percorso pedonale e ciclabile.

Via Guido Reni.

Lo studio preliminare di Roma Capitale accoglie la nostra proposta di una **nuova piazza lineare in via Guido Reni**. Nuovamente, però, **la nostra idea progettuale originale risulta fortemente ridimensionata.**

Il progetto GRAB infatti non prevede un intervento esclusivo nel tratto di strada prospiciente il MAXXI (come esplicita Roma Capitale), ma la realizzazione di un asse che ricuce e trasforma in sistema il miglio delle arti (Auditorium della Musica-MAXXI-Ponte della Musica e, al di là del Tevere, Foro Italico e Stadio Olimpico).

Considerazioni finali.

Il compito dello studio preliminare di Roma Capitale sarebbe stato quello di consentire – con estrema chiarezza e trasparenza – una visualizzazione immediata delle caratteristiche strutturali e funzionali del GRAB. Così non è. La superficialità con cui vengono affrontati alcuni aspetti fondamentali lascia, volutamente, mano libera di realizzare

L'idea progettuale di Roma Capitale è totalmente da rivedere, nell'ottica di un progetto che serva davvero alla città e soddisfi quell'interesse nazionale che è alla base del finanziamento statale.

Si segnala inoltre la necessità di un approfondimento sulla parte relativa ai costi, in considerazione del fatto che il quadro economico redatto da Roma Capitale – nonostante il drastico ridimensionamento degli interventi che il Campidoglio indica di voler realizzare rispetto a quelli ipotizzati dal nostro studio di fattibilità - quasi raddoppia la spesa per la realizzazione del Raccordo delle Bici rispetto alle nostre stime (14,781 milioni di euro rispetto alla nostra valutazione di 8 milioni di euro).

I requisiti minimi del GRAB indicati nel nostro studio di fattibilità

Riportiamo in questa sezione i requisiti minimi per la realizzazione del GRAB segnalati nel nostro studio di fattibilità:

a. la sede stradale è adeguata alla fruizione in bicicletta e all'utenza con disabilità motoria e sensoriale, è commisurata alla potenzialità della domanda turistica, ha un'unica carreggiata per i due sensi di marcia, una larghezza mai inferiore ai 3,50 metri; 3,50 mt sono l'ampiezza minima per consentire la fruibilità del percorso a chi si sposta in handbike e a un adulto che pedala affiancato a un bambino; la soluzione dell'unica carreggiata è stata pensata per fare in modo che il percorso faccia sentire la sua presenza in città, con un maggior impatto visivo sia su chi lo percorre in bici che su quelli che lo vedono dall'esterno muovendosi con altri mezzi di trasporto; la qualità dell'itinerario deve essere un incentivo a sperimentarlo; il percorso pedonale sfrutta invece i marciapiedi esistenti e condivide con il percorso ciclabile - senza occuparne la carreggiata, per non generare conflitti pedoni/pedali - le piattaforme rialzate per superare in sicurezza gli attraversamenti;

b. il tracciato ciclabile è sempre in sede protetta (unica eccezione il tratto che attraversa il Quadraro) ovunque il percorso si snoda in aree aperte al traffico veicolare; la sede protetta in nessun caso potrà essere affiancata né da un lato né dall'altro da veicoli in sosta; la presenza di auto ai bordi della ciclovia compromette la visuale, rende complicato sia l'ingresso che l'uscita dal percorso per raggiungere i punti di interesse che si incontrano, può rappresentare un elemento di insicurezza per i neofiti, immiserisce il valore turistico del tracciato; in ogni caso l'obiettivo è quello di rendere fisicamente impossibile la commistione col traffico veicolare; il tracciato, infine, è il più possibile lineare, evita tortuosità e serpentine, bruschi cambi di pendenza;

c. la sede protetta va garantita da un elemento di separazione efficace dal punto di vista funzionale; l'elemento di separazione deve assicurare ai

ciclisti l'agevole ingresso e uscita dal tracciato, deve poter svolgere la funzione di dissuasore per il traffico motorizzato e insieme costituire un elemento identitario dell'itinerario, con una forte e precisa connotazione estetica e anche funzionale; gli elementi di separazione - con opportuni interventi di design - possono anche ospitare la segnaletica o funzionare da segnaletica essi stessi; in questo modo si può garantire simmetria anche in quelle aree (parchi, spazi verdi, isole pedonali) dove non c'è necessità di una protezione dalla viabilità ordinaria e dove l'elemento separatorio può svolgere il ruolo di pietra miliare del percorso, dare informazioni sui punti di interesse limitrofi, essere supporto per la segnaletica di indirizzamento;

d. il Quadraro è l'unica area dove è stata ipotizzata in sede di studio di fattibilità la sede promiscua; in questo quartiere - zona a bassa intensità di traffico con una media <100 veicoli/ora - si può proficuamente sperimentare la realizzazione di un'area 30 km/h, infrastrutturando la rete stradale affinché sia fisicamente impedito il raggiungimento da parte degli automobilisti di velocità più elevate; il GRAB diventa così un laboratorio che accompagna Roma verso un nuovo stile di mobilità, studiando soluzioni che possono essere replicate in altri quartieri della città; in prospettiva sarà importante valutare, insieme ai residenti, l'opportunità di una completa pedonalizzazione dell'area;

e. le intersezioni con la viabilità motorizzata - il GRAB presenta complessivamente circa 80 attraversamenti di strade a viabilità ordinaria - vengono risolte con particolare cura per la completa sicurezza di chi pedala e cammina; la soluzione ipotizzata è quella delle piattaforme rialzate per le auto, dove il veicolo a motore è obbligato a salire sul percorso ciclopedonale, contrariamente a quanto accade per la viabilità tradizionale, dove è il ciclista o il pedone che, per attraversare, scende sulla strada veicolare; la piattaforma rialzata deve avere un'ampiezza adeguata alla contemporanea fruizione dei ciclisti (le due corsie per le bici manterranno sempre l'ampiezza di 3,5 metri) e dei pedoni; la piana sopraelevata deve garantire la continuità fisica e visiva del percorso del GRAB (in particolare

deve essere realizzata con la stessa pavimentazione), evidenziando al contempo - anche con la pavimentazione delle rampe di salita e discesa che si differenzia dal resto della strada per colore e/o per materiale - che c'è invece una pausa nella linearità del percorso dei veicoli a motore; dove possibile e giustificato da particolari esigenze di sicurezza, l'intersezione rialzata è accompagnata da un allargamento dei marciapiedi, volto a produrre un restringimento della carreggiata tale da impedire la sosta dei veicoli in corrispondenza dell'intersezione e a indurre una moderazione della velocità; particolare attenzione va messa nella predisposizione degli attraversamenti delle consolari: Appia Nuova, Casilina, Prenestina, Nomentana, Salaria, Flaminia;

f. il tracciato del GRAB presenta prevalentemente tre tipologie di fondo stradale: asfalto, sampietrini, sterrato; in tutti e tre i casi, accanto all'adeguamento della sede stradale per realizzare la carreggiata che ospita la ciclovia, è necessaria quasi lungo tutti i 45 chilometri del percorso un'operazione di manutenzione ordinaria tesa a rimuovere irregolarità nel manto stradale, buche, barriere e ostacoli (radici, tombini, pali, ecc.); nel caso dello sterrato serve una radicale compattazione del fondo stradale (in particolare nella Riserva Aniene ora praticamente inaccessibile in caso di pioggia), anche con l'ausilio di materiali permeabili e durevoli, e il livellamento del tracciato tramite l'eliminazione dei piccoli dossi e degli avvallamenti ove presenti; l'itinerario del GRAB deve avere caratteristiche tecniche che lo rendano scorrevole, gradevole e percorribile tutto l'anno (anche in caso di forti piogge) da utenti con una normale preparazione fisica e con normali biciclette da passeggio;

g. l'intermodalità sarà senz'altro resa più agevole (in una seconda fase progettuale) dalla realizzazione di velostazioni in corrispondenza delle stazioni ferroviarie e della metropolitana, finalizzate prioritariamente alla mobilità ciclistica della residenza, ma con caratteristiche tali da essere utilizzabili anche da pendolari, turisti e utenti occasionali. È rilevante, nella valutazione del percorso, il fatto che il GRAB incroci 8 stazioni delle linee

della metropolitana, 13 fermate di 6 diverse linee del tram, 3 stazioni ferroviarie. Inoltre, a meno di un chilometro dal GRAB ci sono altre 3 stazioni ferroviarie, 9 stazioni metro, le stazioni della Roma-Lido, della Roma Nord, della Roma-Giardinetti;

h. manutenzione ordinaria (e dove serve straordinaria) delle aree che il percorso attraversa e rigenerazione urbana di spazi marginali sono, in prospettiva, elementi chiave della proposta progettuale;

i. la parziale ciclopedonalizzazione del tratto Piazza Venezia-Appia Antica (vedi sezione ad hoc a pagina 32 dello studio di fattibilità)

Si ritiene inoltre inopportuno il ricorso alla segnaletica verticale sia per le indicazioni di indirizzamento che per le informazioni di carattere turistico. Nel contesto romano, sistema a elevata complessità monumentale, ambientale e paesaggistica, c'è già una sovrabbondanza di segni e cartelloni stradali, spesso causa aggiuntiva di degrado urbano. Aggiungere una cartellonistica verticale per il GRAB - oltre ai costi necessari all'allestimento e alla manutenzione - può contribuire ad alimentare il caos semantico della città e rappresentare, più che un aiuto per l'utenza, un ulteriore elemento di disturbo visivo per tutti. Andranno a tal proposito valutati opportunamente gli obblighi della normativa, per trovare una soluzione corretta e sicura. Si ipotizza pertanto il ricorso esclusivo alla segnaletica orizzontale, integrata da una specifica app e mappe cartacee.

Allegati:

- GRAB-Grande Raccordo Anulare delle Bici, Studio per la realizzazione della ciclovia della Capitale
- Esempi di intervento su aree campione
- Le planimetrie del GRAB e delle proposte GRAB+ sono on line (www.velolove.it/GRAB) e costituiscono parte integrante dello studio di fattibilità