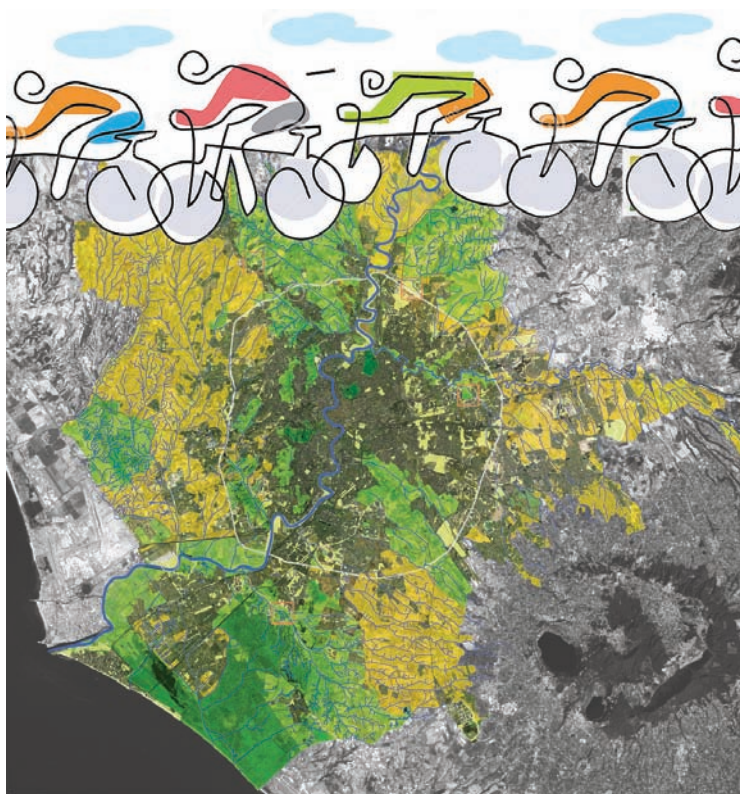


IL GRAB ALTERNATIVO

Proposta di alcune modifiche al percorso di ciclovia turistica per rafforzare la rete di mobilità alternativa per tutti

Rafforzare la connessione centro/luoghi periferici



PRIMI FIRMATARI

Amici di Villa Ada (*Maria Teresa Carani*)

Artù (*Riccardo Varanini*)

AMUSE APS (*Pier Giorgio Bellagamba*)

Associazione abitanti Prato della Signora e zone collegate (*Catello Masullo*)

Associazione Amici dei Pini di Roma (*Paola Morselli*)

ADP – Associazione Diritti Pedoni di Roma e del Lazio (*Vito De Russis*)

Comitato Roma 150 (*Andrea Costa*)

Comitato Salviamo i Pini di Corso Trieste (*Emanuela Migheli*)

Comitato Villa Glori (*Francesca Maranghello*)

Comitato PanamaVerbano (*Mariarosa Torriglia*)

Comitato Amici di Piazza Verbano (*Ornella Malaguti*)

Gruppo di lavoro per il Parco Nemorense – Associazione di cittadini (*Alessio Amodio*)

INDICE

Premessa	2
L'importanza della mobilità sostenibile in particolare per le città metropolitane	4
Il progetto bike 2 work	4
Esempi di ciclovie europee	5
La proposta GRAB presentata da Roma Mobilità, la rete del PUMS	8
Osservazioni relative ai requisiti e standard tecnici per la progettazione delle ciclovie SNCT	10
Piano di Utilizzazione di Villa Ada.	13
Piano di Utilizzazione di Caffarella	14
Criticità per l'attraversamento delle Ville storiche	15
Criticità per l'attraversamento della città storica	17
Criticità per l'attraversamento dell'area archeologica centrale, via Appia Antica, Valle della Caffarella, Villa De Sanctis e Villa Gordiani	17
Proposta di modifica del percorso del GRAB, inserito nella rete ciclabile della città	22

PREMESSA

Il sistema nazionale di ciclovie SNCT, in analogia con altri Paesi europei, punta a realizzare in Italia un sistema di mobilità alternativa utile a raggiungere e valorizzare luoghi lontani, anche con finalità turistiche per favorire la mobilità dolce e il turismo diffuso.

“I tronchi costituiscono l'unità minima a cui corrispondono i progetti e gli interventi che, ai sensi dell'art. 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e ammessi al finanziamento. Il singolo tronco ha una lunghezza complessiva non inferiore a 40 km”¹

Nel Protocollo d'intesa fra Ministero delle Infrastrutture e trasporti, Ministero dei Beni e delle Attività culturali e Roma Capitale, sottoscritto nel 2016, si indica infatti un primo elenco di dieci ciclovie:

1. Ciclovia Ven-To, 680 chilometri da Venezia a Torino
2. Ciclovia del Sole, 300 chilometri da Verona a Firenze
3. Ciclovia dell'Acqua, 500 chilometri da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE)
- 4. Ciclovia GRAB Roma – Grande Raccordo Anulare delle Biciclette, 44 chilometri a Roma**
5. Ciclovia del Garda, 140 chilometri lungo le rive del lago di Garda
6. Ciclovia della Magna Grecia, 1000 chilometri da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR)
7. Ciclovia della Sardegna, 1230 chilometri da S.Teresa di Gallura (OT) a Cagliari e Sassari
8. Ciclovia Adriatica, 820 chilometri da Lignano Sabbiadoro (UD) al Gargano
9. Ciclovia Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia, 150 chilometri da Venezia a Trieste
10. Ciclovia Tirrenica, 870 chilometri dal confine Francia-Italia a Roma

Con le ciclovie il MIT intende avviare misure atte a promuovere:

- *“la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale delle ciclovie turistiche integrato con le altre reti di trasporto, e coerente con la rete ciclabile europea denominata EUROVELO;*
- *l'innalzamento dei livelli di sicurezza, di comfort e di qualità delle ciclovie turistiche attraverso la definizione di standard in relazione al diverso grado di sicurezza dell'itinerario, al grado di protezione dell'utenza potenziale ed alla difficoltà del percorso;*
- *la definizione di una segnaletica omogenea che consenta la riconoscibilità dell'appartenenza dell'itinerario al sistema nazionale, da parte di tutte le tipologie di utenti;*
- *il MIBACT provvede, secondo quanto previsto D.Lgs. n. 368/1998, dal D.Lgs. n. 42/2004 e dal DPCM n. 171 /2014, alla tutela, gestione e valorizzazione dei beni culturali e paesaggistici e alla promozione delle attività culturali e, nell'esercizio di tali funzioni, favorisce la cooperazione con gli Enti Territoriali, con le Amministrazioni Pubbliche, con i privati e con le organizzazioni di volontariato e opera per la massima fruizione dei beni culturali e paesaggistici e per la più ampia promozione delle attività culturali, garantendone il pluralismo e l'equilibrato sviluppo in relazione alle diverse aree territoriali e ai diversi settori; intende conseguire progetti a rete per la promozione di iniziative turistiche finalizzate al rilancio delle aree interne.”*

Il GRAB, proposto per Roma, su progetto di Legambiente, costituisce una condizione di ciclovia diversa, ma si tratta di Roma, che certamente è un'area metropolitana estesa. Tuttavia occorre subito chiarire che la ciclovia è una infrastruttura vera e propria. Su tale infrastruttura sono infatti ammessi mezzi elettrici come bici a pedalata assistita e monopattini.

¹ Decreto Interministeriale n. 517 del 29/11/2018, Allegato 4, comma 5.

Rispetto ad altri esempi di ciclovie, appare subito l'anima diversa del GRAB di Roma, soprattutto per come viene proposto il percorso, che si concentra sulle aree centrali e prevede l'attraversamento di aree sensibili, ville, parchi archeologici, centro storico, e non il semplice avvicinamento, come negli altri casi e come accade nelle ciclovie di altri Paesi.

Il percorso del GRAB sembra configurarsi con un'anima prevalente, totalmente a servizio del turismo – e dei pacchetti turistici concepiti e pubblicizzati dai tour operator – più che a servizio della mobilità sostenibile, degli spostamenti quotidiani dei cittadini, della vita di ogni giorno. Ciò, nonostante Roma sia fortemente carente di reti di mobilità dolce e le attese dei cittadini siano elevatissime, proprio per la mobilità quotidiana.

Nella narrazione mediatica il GRAB viene presentato come una grande soluzione di mobilità alternativa per la città e, a seconda dei casi, diventa sentiero oppure pista ciclabile in sede propria ecc., ma la realtà del percorso proposto denuncia una situazione ben diversa.

È stato più volte sottolineato che il GRAB “deve essere attrattivo altrimenti non verrà finanziato”, quale giustificazione dell'attraversamento di luoghi prestigiosi con tale infrastruttura. Ma ciò non corrisponde al vero. Vedremo, infatti, come una ciclovia turistica, non impone di norma un percorso di attraversamento dei luoghi, ma un semplice avvicinamento.

Il percorso del GRAB proposto, invece, impatta negativamente, attraversandoli, con musei all'aperto, ecosistemi delicati, aree sensibili del Centro storico, piene di pedoni, aree archeologiche, parchi archeologici.

Il GRAB sembra concentrarsi sulla solita e ben nota offerta turistica, rivolta a mete quali Ville, città storica, Colosseo, Appia Antica, Caffarella, Riserva dell'Aniene, in cui già gravitano folle di fruitori, pedoni. Eppure Roma è ricchissima di tanti altri luoghi significativi da scoprire, meno frequentati perché più lontani e mal serviti.

Questo dossier, che parte da una visione di vera sostenibilità a servizio della città, cerca di chiarire come il circuito ciclabile proposto per Roma, in base alle norme e agli standard, sia impattante e non sia correttamente realizzabile in molte tratte e come sia, invece, un'occasione mancata per la città. Dagli approfondimenti effettuati, emerge inoltre che la sua finalità si rivolge essenzialmente all'incentivazione di un modello obsoleto di turismo, organizzato e “di consumo”, piuttosto che alla realizzazione di un bene durevole destinato anche alla mobilità dolce e alla scoperta di nuove mete turistiche, meno note, ma altrettanto belle.

Cercheremo anche di evidenziare la possibilità di configurare un “GRAB alternativo”, all'insegna di un giusto percorso, in grado di collegare davvero Periferia, Città storica ed altri luoghi importanti, fin quasi a renderli culturalmente “vicini”, nel rispetto di quei contesti più fragili che, per loro natura, non possono essere attraversati da infrastrutture, in modo da valorizzare anche un patrimonio ancora poco esplorato, ma di valore del territorio di Roma, ma soprattutto per offrire mobilità ai cittadini, migliorando strade e contesti esistenti.

Proveremo, infine, a configurare uno schema di percorso alternativo, che preveda in primo luogo più mobilità sostenibile per tutti e più luoghi da scoprire anche per i turisti.

L'IMPORTANZA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN PARTICOLARE PER LE CITTÀ METROPOLITANE

Per affrontare nelle città le sfide ambientali, per cambiare la nostra qualità urbana, occorre, ormai è chiaro, puntare tra le altre questioni alla vera ciclabilità: una rete ciclabile, che per quanto riguarda Roma, risponda alla domanda crescente di mobilità alternativa dei cittadini, che già soffrono una scarsa offerta di servizio pubblico in una città che è molto estesa.

I principi circa la necessaria mobilità sostenibile sono chiarissimi nei riferimenti europei al Green New Deal e al Next Generation EU.



Ai fini del contenimento dell'inquinamento atmosferico, necessario per la nostra salute e per l'obiettivo EU, relativo al contenimento delle emissioni climalteranti, è essenziale che le città adottino fra le altre cose modelli di **mobilità sostenibile**, fra cui l'uso delle ciclabili e modelli di **mobilità dolce** per lo spostamento, insieme a un'accorta politica di **mobilità pubblica** su ferro.

È quindi importante dotare Roma di una rete efficace di vere piste ciclabili, in primo luogo in grado di rispondere a una domanda crescente di mobilità alternativa, che contempra la politica del «bike to work», per andare al lavoro in bici, e secondariamente anche di tipo turistico.

BIKE2WORK: PROGETTO EUROPEO PER ANDARE AL LAVORO IN BICI (2015/2017)²

Questo Progetto europeo, mirato a **incentivare i lavoratori pendolari di 12 Paesi europei ad andare al lavoro in bici**, è partito nel 2015 ed è stato supportato da *European Cyclist Federation* e da *European Bike Organisation*, **non è stato sviluppato a Roma**.

Il focus del progetto è da una parte l'azienda, che deve premiare l'attitudine dei dipendenti all'uso della

² Info ricavate dal sito <https://www.tuttogreen.it/un-progetto-europeo-per-convincere-ad-andare-al-lavoro-in-bici/>

bici per andare al lavoro, dall'altra le campagne che promuovano l'uso delle due ruote come cambio di abitudini di vita. In particolare se il datore di lavoro si dimostra sensibile e disponibile all'uso della bici tra i suoi impiegati, magari applicando anche delle misure incentivanti, questo avrà un maggiore impatto sull'efficacia dell'iniziativa, e si tradurrà anche in un suo vantaggio: si possono citare maggiore salute dei lavoratori, minori assenze per malattie e conseguente risparmio economico.

Il progetto *Bike2Work* ha dunque attivato **programmi, gare, iniziative benefiche, concorsi e raduni** in molti Stati europei per spingere i lavoratori e le aziende stesse a un vero cambio di comportamento che porti all'adozione della bici per gli spostamenti perché più sostenibile rispetto a mezzi motorizzati.

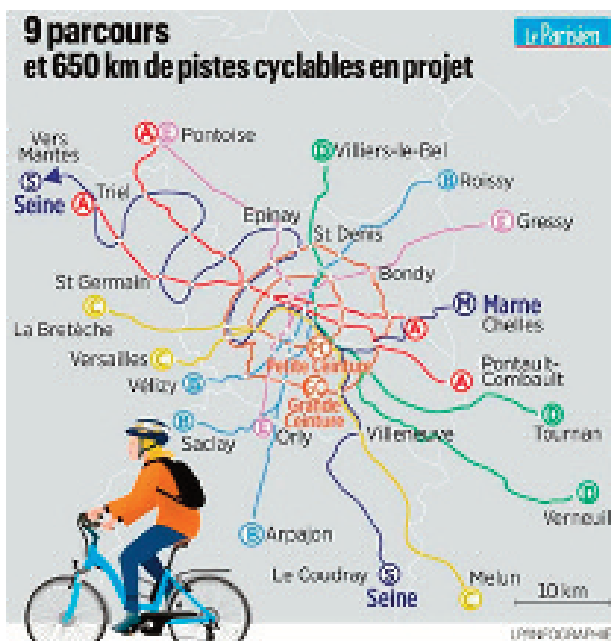
La Fiab – Federazione Italiana degli Amici della Bicicletta – non si è tirata indietro e nel 2015, sul suo sito, ha creato una sezione riferita al progetto collegata alla piattaforma europea, che dà la possibilità di entrare nel progetto italiano. Il sito europeo dedicato è: www.bike2work-project.eu

In Italia, solo il Trentino ha continuato l'attività di incentivi prevista dal progetto e, sino al 2022, offrirà opportunità ai lavoratori sul tragitto casa-lavoro.

ESEMPI DI CICLOVIE EUROPEE.

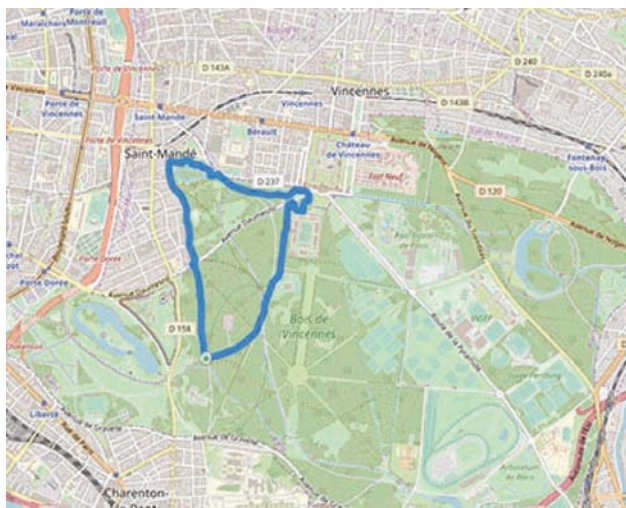
*Nei parchi e ville storiche delle grandi capitali
le ciclabili NON sono “attraversamenti”*

A Parigi, la rete collega la Cité con l'arrondissement e gli agglomerati dell'area metropolitana. Inoltre, tramite l'«Avenue verte» – un lungo filo verde fatto di piste ciclabili, sentieri e strade secondarie, inaugurato nel 2012 – Parigi è collegata anche con Londra.



1. PARIGI e il caso del “Bois de Vincennes”

L'area di 995 ettari era originariamente una riserva di caccia dei re di Francia. Dopo la Rivoluzione francese viene dedicata alle esercitazioni militari e infine dichiarata parco pubblico da Napoleone III. Nel 1929, il parco è ufficialmente annesso alla città di Parigi e incorporato nel XII Arrondissement di Parigi. All'interno del parco l'attività ciclistica, **a scopo esclusivamente ricreativo**, fa riferimento a 9 percorsi ciclopedonali consigliati dall'Ente turismo parigino e pubblicizzati sul sito ufficiale:
<https://en.parisinfo.com/discovering-paris/walks-in-paris/a-cycle-ride-in-the-bois-de-vincennes>



Bois de Vincennes, mappa di un sentiero consigliato a “scopo ricreativo”

2. LONDRA e le Greenway dei parchi

Tre le tipologie di ciclabili in città: le *Cycleway*, dedicate al vero e proprio traffico pendolare, che collegano il centro della metropoli ai quartieri periferici; le *Quietway* per chi preferisce un ritmo più tranquillo e rilassato; le *Greenway*, percorsi ciclopedonali a scopo esclusivamente ricreativo, per il tempo libero, su percorsi vietati alle auto, all'interno di parchi e aree verdi. **Non sono percorsi ciclabili di attraversamento dei parchi** per mobilità sostenibile.

Dal 2016, il *Codice di condotta* del percorso regola le attività ricreative nelle Greenway specificando che: «All'interno dei parchi, i pedoni hanno la priorità in quanto costituiscono la maggioranza dei visitatori». In ultimo si raccomanda ai ciclisti: «I nostri percorsi sono inadatti ai viaggi veloci. Se siete di fretta o non volete rallentare il ritmo, fino a una velocità inferiore a 10 mph [16 km/ora], considerate l'utilizzo di un altro percorso al di fuori del parco».

<https://www.royalpark.org.uk/managing-the-parks/cycling-in-the-royal-parks/the-pathway-code-of-conduct-considerate-cycling>



Hyde Park, mappa dei sentieri ciclopedonali dedicati ad attività ricreative e soggetti al “Codice di condotta”

3. BRUXELLES e il “Parc du Cinquantenaire”

È il più grande parco storico della città (circa 30 ha), aperto dall'alba al tramonto. Come gli altri parchi urbani dispone di tracciati, tenuti benissimo, dove è possibile anche andare in bici (in genere la domenica), esclusivamente **a scopo ricreativo, non di attraversamento**.

I percorsi dedicati alla mobilità alternativa dei cittadini sono presenti solo in città, in quasi tutte le strade; sono di *2 tipi*: solo per bici o per *bici+auto con segnaletica a terra*.

Il cicloturismo in città si avvale di circuiti a parte (in genere con le guide) che utilizzano però le piste urbane (a lato della carreggiata). Una gran parte dei Belgi, quando va in gita, utilizza i percorsi dedicati, nei boschi fuori dal perimetro urbano, dove esistono itinerari per le bici e per i cavalli.

Notizie e foto acquisite tramite intervista diretta a un residente

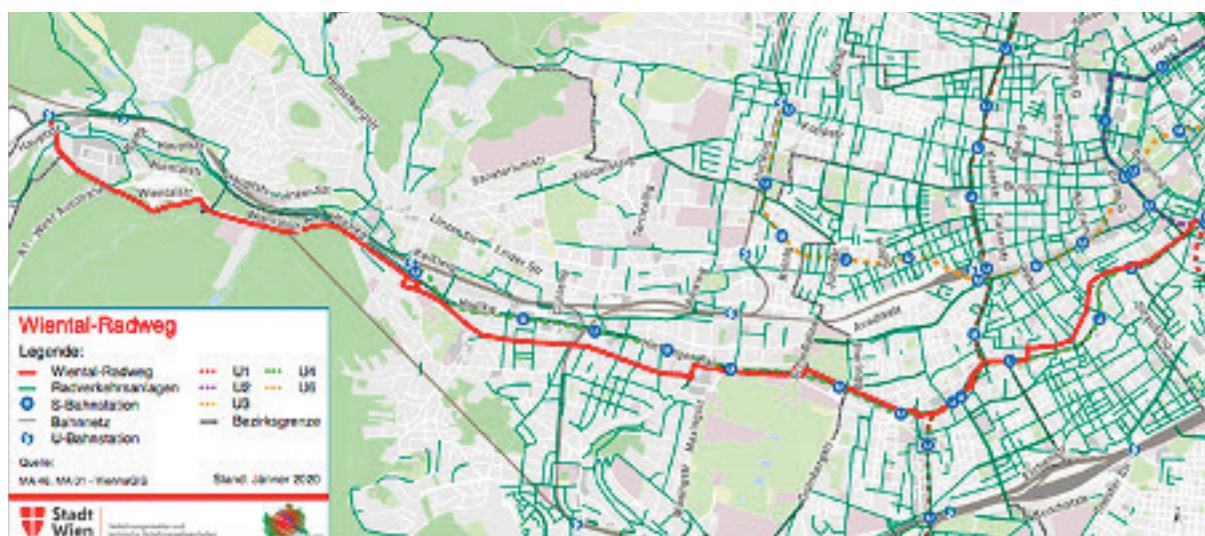


4. VIENNA: le ciclabili conducono solo all'ingresso di parchi e ville storiche

La pista ciclabile del Wiental, ad esempio, passa davanti all'ingresso del parco Lainzer Tiergarten (2.450 ettari) – ex riserva di caccia della casa imperiale, nella zona occidentale di Vienna – e costeggia il Parco del Castello di Schönbrunn, dove **non sono permesse le bici**. Come raccomanda la pagina di Bikeitalia, anche al parco del Belvedere **per entrare bisogna lasciare la bici all'ingresso**.

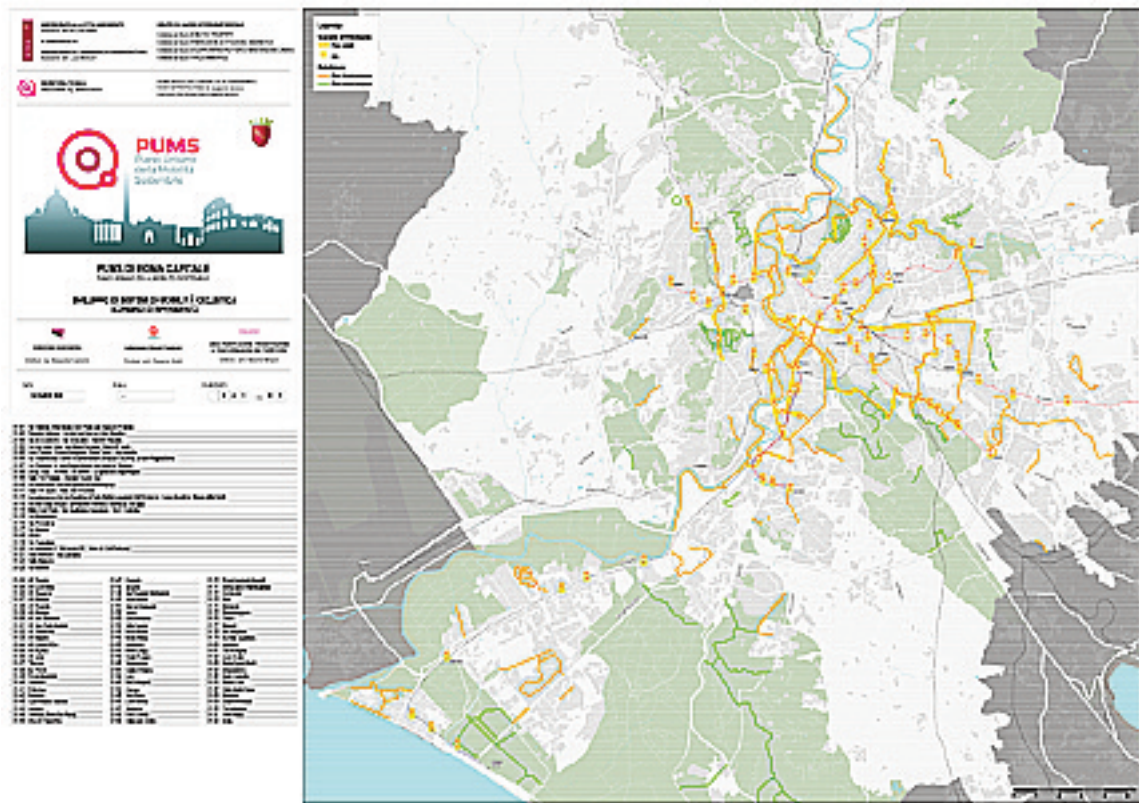
L'unico attraversamento consentito è quello del Prater con il parco di attrazioni più antico del mondo. Un'altra pista ciclabile, che si sviluppa lungo l'anello del RING, circonda il centro storico.

<https://www.bikeitalia.it/visitare-vienna-in-bici-con-il-bike-sharing/>

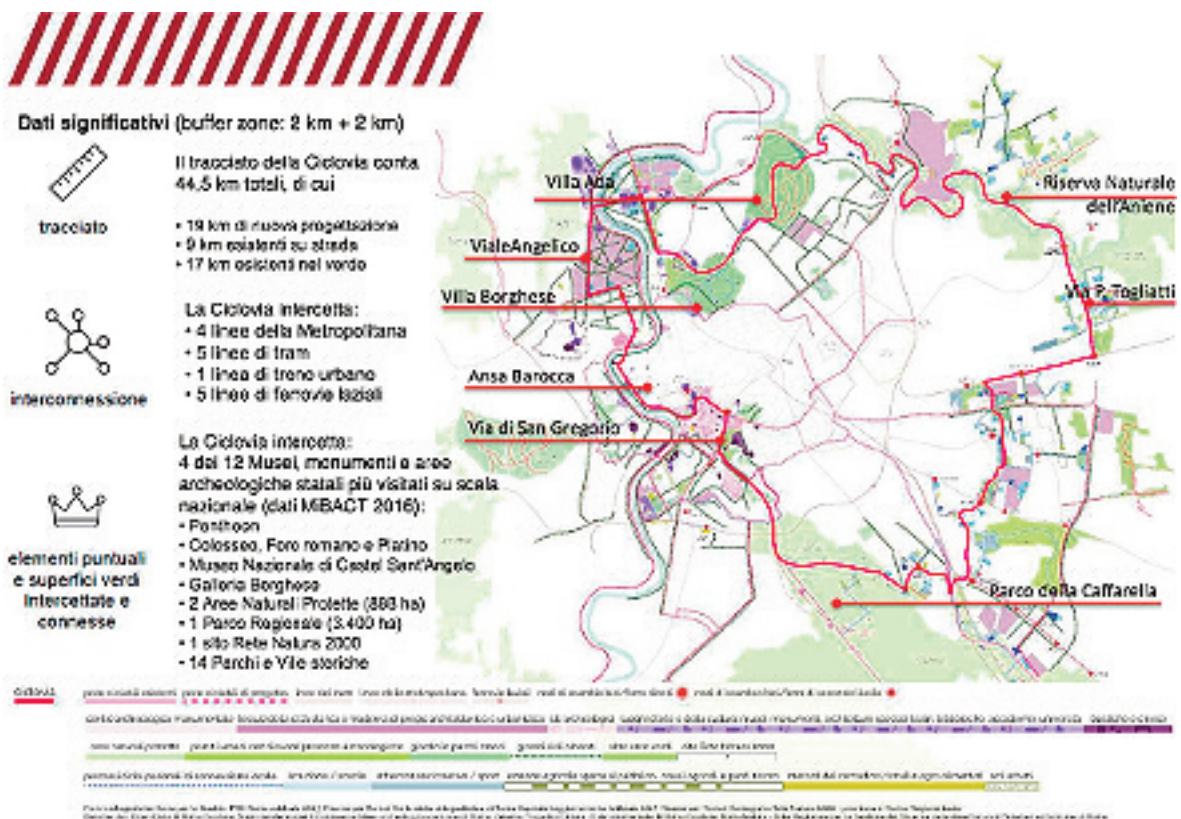


Mappa della ciclabile del Wiental, segnata in rosso, che connette questa parte di Vienna con la ciclovia del Danubio; le infrastrutture ciclabili urbane (Radverkehrsanlagen), segnate in verde, **non attraversano** le aree dei parchi urbani

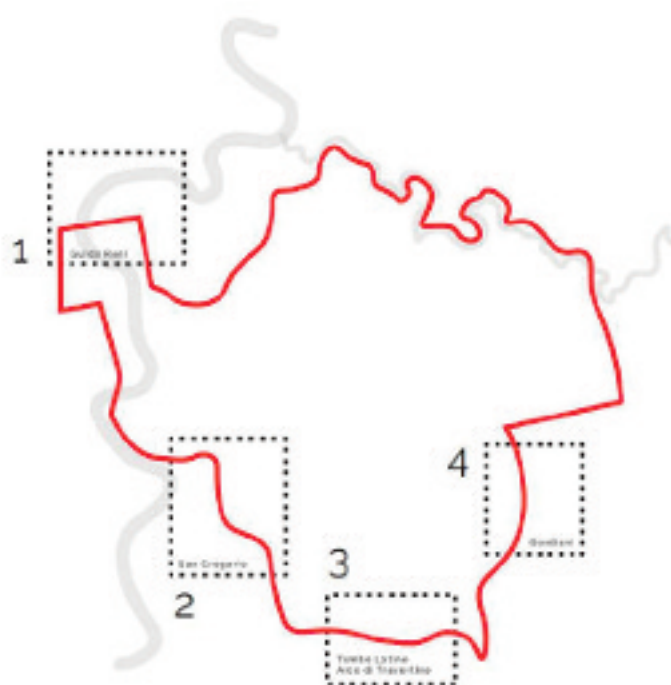
LA PROPOSTA GRAB PRESENTATA DA ROMA MOBILITÀ, LA RETE DEL PUMS



IL PROGETTO ELABORATO DA LEGAMBIENTE E VELOLOVE: GRAB



IL RAPPORTO CON LA CITTÀ: I MACRO PROGETTI



La realizzazione della ciclovia è dunque l'occasione per innescare dinamiche trasformative e di valorizzazione di aree strategiche, per ripensare il ruolo e la forma di assi stradali e di interi brani della città. Nell'attraversare tessuti e spazi aperti l'itinerario diventa esso stesso parte della trasformazione, e produce un effetto a cascata sulla qualità del suo intorno, dai limiti di volta in volta diversi. In tal senso sono stati individuati quattro Macro Progetti:

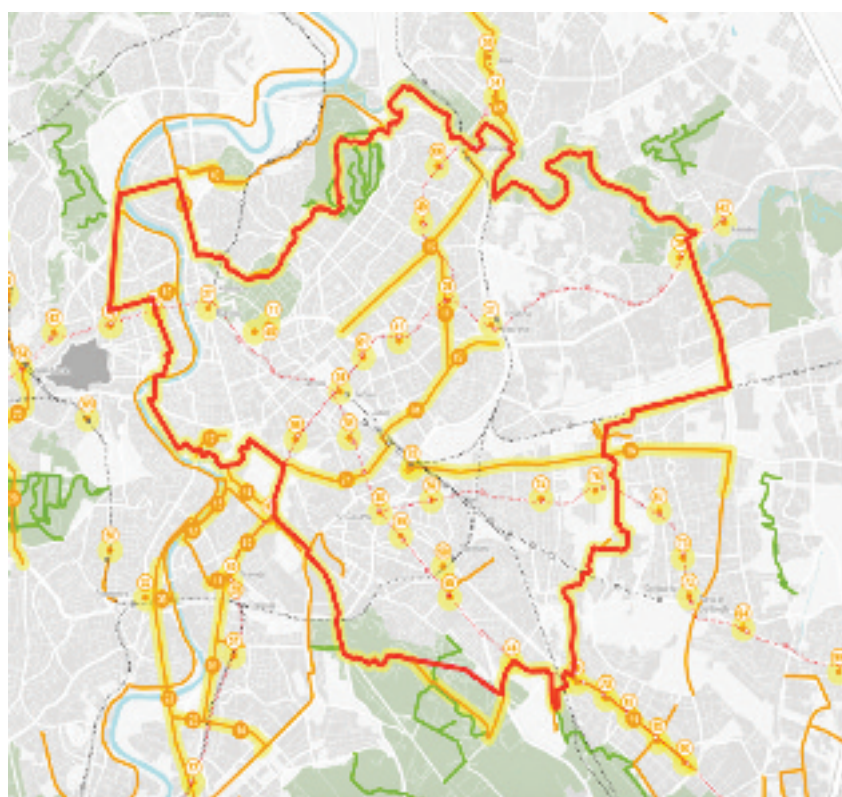
Macro Progetto "Guido Reni":
la ciclovia si fa parte integrante e caratterizzante della nuova piazza lineare prospiciente l'ingresso del MAXXI, trovando importanti sinergie con il Progetto vincitore del concorso internazionale Flaminio.

Macro Progetto "San Gregorio":
la realizzazione della ciclovia prevede la riconfigurazione spaziale e funzionale dell'asse stradale di Via di San Gregorio, sottraendo spazi importanti alla circolazione dei veicoli privati.

Macro Progetto "Parco delle Tombe Latine/Arco di Travertino":
il passaggio della ciclovia ridisegna l'asse di via dell'Arco di Travertino, ne ripensa e riorganizza la sezione stradale con particolare attenzione al sistema degli spazi pubblici e delle aree di immenso valore storico-testimoniale che intercetta.

Macro Progetto "Gordiani":
il passaggio della Ciclovia trasforma e ridisegna via dei Gordiani in un nuovo asse stradale a cui spetta il ruolo di riconnessione ecologica tra il Parco di Villa De Sanctis e quello di Villa Gordiani.

IL GRAB SU RETE CICLABILE DEL PUMS



OSSERVAZIONI RELATIVE AI REQUISITI E STANDARD TECNICI PER LA PROGETTAZIONE DELLE CICLOVIE SNCT

- *Decreto Interministeriale n. 517 del 29/11/2018 (All. 4)*
 - *Legge n. 2 del 11/01/2018*
- *Decreto Legislativo del Ministro dei Lavori pubblici di concerto con il Ministro dei Trasporti n. 557 del 30/11/1999)*

Secondo quanto proposto, il **GRAB ha un'estensione di 44 km**

Nell'**Allegato 4 del Decreto Interministeriale n. 517 del 29/11/2018**³, recante norme per la "Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche" si legge:

punto A) Requisiti di Pianificazione

Al primo posto appare l'*Attrattività*:

«Il requisito minimo dell'attrattività è requisito essenziale affinché una ciclovia possa far parte del SNCT».

Quindi i singoli tronchi di una ciclovia turistica devono possedere il sotto-requisito di *luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico-culturali*.

Secondo quanto specificamente indicato nell'All. 4, a proposito della valutazione del sotto-requisito di una ciclovia che interessi luoghi d'arte e cultura inseriti in elenchi nazionali ufficiali, si evince:

... Omissis...

– livello "*ottimo*": presenza di attrazioni turistiche con accesso diretto dalla ciclovia, ovvero tramite sue diramazioni.

Pertanto risulta evidente che, per essere attrattiva, la ciclovia turistica *non deve attraversare* i luoghi di attrazione turistica, anche nell'ipotesi di valutazione ottimale. In tutti gli altri casi, per il livello buono e minimo, la ciclovia è addirittura distante chilometri. *È quindi più che sufficiente che la ciclovia si avvicini all'ingresso.*

punto B) Standard tecnici di progettazione

Al secondo posto, dopo l'attrattività, si inserisce la *Sicurezza*:

«Il requisito della sicurezza della ciclovia è elemento essenziale ed imprescindibile ai fini dell'inserimento della stessa nel SNCT».

Per quanto riguarda il sotto-requisito della *Protezione da altri rischi fisici, ambientali ecc*:

– il livello "*minimo*" prevede che non ci siano pericoli (punti scoscesi, salti, scivolosità...)
per almeno 20 km;

– il livello "*ottimo*" prevede la completa assenza di punti pericolosi, ovvero, qualora presenti, dotati di protezione e segnalazione.

³<http://www.patente.it/normativa/decreto-interministeriale-29-11-2018-ciclovie-turistiche?idc=3864>

Nel caso degli attraversamenti di Villa Ada e dei parchi della Caffarella e di Valle dell'Aniene, la morfologia dei luoghi, spesso in forte pendenza, con scarpate, declivi, e scivolosità del fondo, non consente un buon livello di sicurezza e certamente non rispetta il *livello minimo* che prevede l'assenza di punti pericolosi per almeno 20 km. L'Allegato 4, sempre al punto relativo alla *Sicurezza*, specifica infatti quanto segue:

«*La ciclovia turistica deve essere progettata, realizzata e gestita con l'obiettivo che la circolazione dei ciclisti, categoria molto eterogenea in termini di abilità e vulnerabilità, avvenga in un contesto sicuro e piacevole, quindi protetto dai diversi tipi di rischi, non solo quelli più frequenti e comuni nelle tipologie di sedimi utilizzati per tali infrastrutture (cadute lungo scarpate, corsi d'acqua, ecc.), ma anche più particolari in relazione agli specifici contesti attraversati*».

Sempre in merito alla sicurezza, per quanto riguarda le *caratteristiche geometriche*, il documento precisa che tale sotto-requisito è espresso in modo differenziato in funzione delle diverse tipologie con cui la ciclovia turistica può essere realizzata: *tratti in sede propria* o *tratti in cui la circolazione delle biciclette e dei veicoli motorizzati sia in promiscuo*.

Nei tratti in cui la *ciclovia* è prevista *in sede propria*:

– il *livello minimo* deve garantire che l'intera ciclovia e le intersezioni con la viabilità siano realizzate nel rispetto del Decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30/11/1999, n. 557 “*Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*”⁴, in termini di larghezza minima, raggi, pendenze trasversali, ecc.⁵

Sempre in merito alla sicurezza, l'Art. 4 del su citato **Decreto Ministeriale n. 557 del 30/11/1999** definisce quattro tipologie di itinerari ciclabili⁶ ponendo i *percorsi promiscui pedonali e ciclabili* in terza posizione davanti ai veicolari e ciclabili (che sono all'ultimo posto).

A proposito dei *percorsi promiscui*, l'Art. 2 della **Legge n. 2 dell'11/01/2018**, recante “*Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*”, definisce inequivocabilmente le tipologie. Pertanto la ciclovia corrisponde a:

«*un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura*»;

⁴ <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2000/09/26/000G0315/sg>

⁵ Decreto n. 557 del 30/11/1999, Art. 7, *Larghezza delle corsie e degli spartitraffico*:

1. Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedisti, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari a 1,50 m; tale larghezza è riducibile a 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.

2. Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata.

Per il livello *ottimo* e *buono* la ciclovia deve essere in sede propria e garantire la larghezza di 3,50 m, salvo curve pericolose.

⁶ Decreto n. 557 del 30/11/1999, Art. 4, *Ulteriori elementi per la progettazione*:

1. Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

a) piste ciclabili in sede propria;
b) piste ciclabili su corsia riservata;
c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

mentre si intende per sentiero ciclabile o percorso natura

«un itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette»⁷.

L'alternativa, quindi, risulta solo un **sentiero ciclabile o percorso natura**, ovvero uno sterrato naturale (come quelli attualmente esistenti a Villa Ada che presentano un andamento fortemente variabile). Questo tipo di itinerario è pensato per parchi ed aree protette per i quali non sono previste particolari caratteristiche costruttive.

Tale tipo di sentiero escluderebbe automaticamente il GRAB come percorso all'interno di ville, parchi archeologici e zone sensibili del centro storico fortemente turistiche.

Il sentiero esistente a Villa Ada, ha una larghezza variabile da 3,5 a 2,5 metri (in due punti 2 metri) circa. Realizzare la ciclovia rispettando le "caratteristiche geometriche" di 2,50 m minimo di larghezza totale per i 2 sensi di marcia contigui, non in sede propria, non garantirebbe la sicurezza dei pedoni, che frequentano il parco. Tale ciclovia, creando una commistione di pedoni e ciclisti, non risponderebbe ai requisiti di legge. Ciò vale anche per alcuni punti del Centro storico, come Ponte Sant'Angelo, la zona del Ghetto, Il Campidoglio, per la via Appia Antica, la Valle della Caffarella, via dell'Acquedotto Felice, Torre del Fiscale, Villa de Sanctis e Villa Gordiani.

La via Appia Antica, che nella sua struttura non può certo essere alterata, già soffre per l'oggettiva promiscuità di auto, pedoni e ciclisti, e per l'affollamento eccessivo nei giorni di pedonalizzazione.

Nella Valle della Caffarella l'itinerario previsto dal GRAB si sviluppa su un percorso stabilizzato, largo max 2,30 m, che a stento dà spazio ai pedoni e ai ciclisti "del tempo libero", che fruiscono il parco. Oltre all'impossibilità di realizzare un attraversamento sicuro, e non promiscuo con i pedoni, si caricherebbe la Valle di ulteriori fruitori, tagliandola in due con un'infrastruttura dalle caratteristiche inadeguate.

Al terzo posto, dopo la sicurezza, il **Decreto Interministeriale n. 517** pone la *Percorribilità*:

«Affinché una ciclovia possa essere inserita nel SNCT deve essere dotata di adeguati standard costruttivi, modulati in quattro sotto requisiti occorrenti a rendere agevole la percorrenza a persone con normale preparazione fisica e con normali biciclette da turismo».

Ai singoli tronchi si applicano perciò i seguenti sotto-requisiti per quanto concerne:

a) "pendenza longitudinale"

– livello *minimo*: presenza di livellette di estensione limitata con pendenza longitudinale minore/uguale al 6 % e pendenza media dell'intero itinerario minore di 4%

... *Omissis*...

– livello *ottimo*: presenza di livellette di estensione limitata con pendenza longitudinale minore del 5% e pendenza dell'intero itinerario minore di 2%

⁷ Decreto n. 557 del 30/11/1999, Art. 4, *Ulteriori elementi per la progettazione*:

I percorsi promiscui pedonali e ciclabili, identificabili con la figura II 92/b del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:

a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7, raggiungendo quindi una sezione minima di 2,5 metri;
b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattive di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.

b) “fondo viabile”

– livello *minimo*: fondo in terra naturale o in misto stabilizzato di cava in tratti privi di pendenza, buche, avvallamenti e altre discontinuità per una **lunghezza non superiore al dieci per cento** del tronco

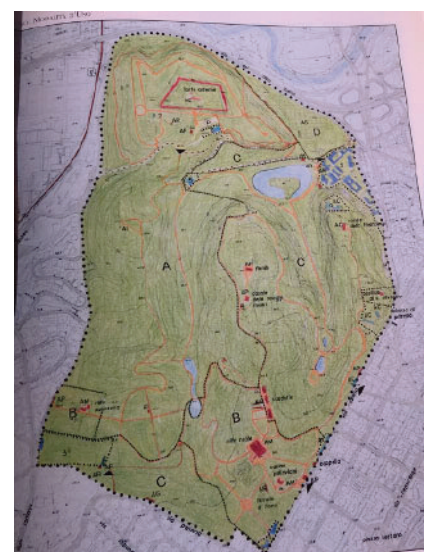
... *Omissis*...

Considerando quindi i tratti che, come indicato nei documenti GRAB, attraversano le ville (Ada, Borghese) e i parchi (Valle della Caffarella e Riserva dell’Aniene), il percorso in terra naturale o stabilizzato sarebbe in condizioni di pendenze superiori a quanto previsto dal livello minimo, sia come pendenza longitudinale, che come pendenza media. Inoltre, poiché il percorso che attraversa Villa Ada, Valle della Caffarella, Villa De Sanctis e Villa Gordiani e, infine, la Riserva dell’Aniene, è realizzato (in base a quanto dichiarato) in terra battuta/stabilizzato, la sua lunghezza risulterebbe di circa 16 Km, che complessivamente superano abbondantemente il valore del 10% previsto dalle norme per il tronco in questione.

PIANO DI UTILIZZAZIONE DI VILLA ADA

In base al Prg, per consentire l’esproprio delle aree ancora private e la definizione degli usi di aree e immobili, è stata necessaria nel 1994 la redazione del *Piano di Utilizzazione* della villa (pubblicato nel 1996), come di norma per tutte le Ville storiche. Il Piano interviene su questo giardino storico con l’obiettivo di ricomporre l’unitarietà della villa e di coniugare l’uso pubblico dell’intero comprensorio con la memoria del suo assetto storico. Si tratta di un vero *museo all’aperto* dove la storia si intreccia con un ecosistema naturale particolarmente significativo sul piano della biodiversità.

L’ambito ha un prevalente carattere archeologico-naturalistico; il piano individua il sistema dei percorsi, il sistema degli edifici adibiti ad attività di tipo museale e il sistema dell’acqua, ed articola in zone differenti il complesso della Villa che si caratterizza per un ecosistema con grande ricchezza di biodiversità di flora e fauna.





Per brevità, concentriamoci sul “*sistema dei percorsi*” che è articolato in: percorsi storico naturalistici pedonali, percorsi naturalistico-didattici, percorsi odorosi, percorsi vita e sentieri, individuati sulla base delle valenze storiche e dei tracciati esistenti.

Come si evince dalla Tavola di piano e dal testo delle *Norme tecniche d’attuazione*, in Villa Ada non sono previsti percorsi ciclabili, ma percorsi storici, didattici o sentieri. Inoltre non si possono fare movimenti di terra che alterino la morfologia; per la vegetazione è previsto solo il restauro conservativo e la riqualificazione delle pinete. L’intera Villa è soggetta a vincolo paesaggistico ed archeologico e a specifici vincoli su alcune parti⁸.

Oggi l’uso della bicicletta è tollerato, sui sentieri esistenti, ma **la Villa non può avere nuovi percorsi dedicati alle biciclette**, anche considerata la sua morfologia, né può essere alterata.

PIANO DI UTILIZZAZIONE DELLA VALLE DELLA CAFFARELLA



⁸ In particolare, in questa sede si rammentano: *Dichiarazione di interesse pubblico di Villa Ada e Monte Antenne* (ai sensi della Legge 1497 del 1939), “Gazzetta Ufficiale” n. 122, del 17 maggio 1954; *Decreto di Tutela del Ministero dei Beni Culturali e Ambientali* (ai sensi della Legge 1089, del 1939), del 14 dicembre 1995; *Delibera della Regione Lazio per l’Adeguamento del perimetro del comprensorio Villa Ada Monte Antenne* (all’interno del PTPR), del 14 gennaio 2014.

L'area della Caffarella, un complesso storico archeologico, "porta pubblica" del Parco dell'Appia Antica, rappresenta oggi una testimonianza, forse l'unica ancora leggibile in maniera unitaria della campagna romana. Qui la natura ha convissuto, fin dal II sec a.C., con l'utilizzazione del territorio da parte dell'uomo, che è intervenuto seguendo la morfologia, le preesistenze vegetazionali, i boschi, il sistema idrico, della valle.

Il paesaggio della Valle si forma sulla tradizione ellenistica, che è il rispetto di "natura sacra", con divinità minori, ed è caratterizzata dalla ricerca di atmosfera poetica con ambienti idillici e pittoreschi, accompagnata da laghetti, ninfei ed edifici a templi dedicati e a metà tombe. La natura e l'agricoltura, che è fiorentissima in epoca romana, si intrecciano strettamente con monumenti, casali e vegetazione.

Il *Piano di Utilizzazione* della Caffarella, redatto ed approvato nel 1997 per consentire il piano di esproprio e la corretta fruizione della valle, in coerenza con i suoi valori storico-archeologici e naturalistici, **non prevede fra i percorsi storici e naturalistici individuati specifiche "piste ciclabili"**, ma solo sentieri pedonali anche ciclabili.



Il *Piano di Utilizzazione* è stato ripreso dal Piano di assetto del Parco dell'Appia Antica redatto a livello regionale. Anche in base alle linee guida del Piano per il Parco archeologico nazionale dell'Appia Antica prodotte dal Mic, non risultano infrastrutture ciclabili, anche per la dimensione stessa dei sentieri, per le problematiche di fruizione e di morfologia. Oggi, di fatto, **le bici dei fruitori sono tollerate per gli usi ricreativi sui sentieri esistenti**, in commistione con i pedoni, tenuto conto che l'area è molto estesa e, quindi, l'uso della bici, non è impedito per agevolare la fruizione del complesso storico archeologico. Anche in ulteriori norme si riprende il concetto che gli eventuali ciclisti – sono tuttavia esclusi mezzi elettrici, monopattini ecc –, devono dare la precedenza ai pedoni e guidare con la massima prudenza, considerato l'affollamento del parco ed il contesto storico paesaggistico.

CRITICITÀ PER L'ATTRAVERSAMENTO DELLE VILLE STORICHE: VILLA ADA, VILLA BORGHESI

Secondo i criteri della MOBILITÀ SOSTENIBILE, e delle norme specifiche sulle ciclovie, le infrastrutture per le bici devono essere sicure per tutti i cittadini e non interferire con aree fortemente pedonali. Devono essere realizzate dove ci sono esigenze di mobilità sostenibile, mettere in connessione luoghi centrali con luoghi lontani e meno conosciuti, valorizzare territori nuovi, raccordare con la periferia.

Non possono essere attraversati luoghi sensibili, come Villa Ada

- Il GRAB, con i percorsi che fendono Villa Ada e Villa Borghese, propone attraversamenti non necessari determinando gravi criticità, oltretutto una commistione di mobilità sostenibile con l'ambiente storico paesaggistico, delle ville, veri e propri musei all'aperto, finalizzati alla visita culturale e al godimento del tempo libero. Con l'immissione di un sistema permanente di ciclovia, che porta molti utenti e fruitori contemporaneamente su un unico percorso, si danneggia l'ambiente naturale, le piante, gli animali e la tranquilla fruizione del luogo, modificando anche la biodiversità. Ne consegue, con problemi anche di sicurezza, l'intralcio di pedoni, ciclisti del tempo libero e fruitori del GRAB, soprattutto nei casi in cui tali fruitori sono gruppi di turisti impegnati in tour.
- Di fatto si creerebbe una condizione di interferenza della ciclovia con i pedoni e con gli utenti delle Ville, non ammissibile in base alle norme citate.
- Le Ville chiudono al tramonto (e, nella stagione invernale, assai prima della chiusura di uffici e attività commerciali), quindi, a maggior ragione, sono incompatibili con una ciclovia che deve funzionare sempre. L'ipotesi di un'alternativa notturna (come riferito in sede di illustrazione del progetto) conferma la necessità che la ciclovia da realizzare debba optare per un altro percorso. Nel caso di Villa Ada, può passare per via di Ponte Salaro e via della Moschea, strada peraltro bellissima che merita di essere riqualificata paesaggisticamente con tale struttura. In tal modo sarà visibile la Moschea più grande d'Europa, importante opera di architettura contemporanea, conosciuta a livello internazionale. Nel caso di Villa Borghese si può raggiungere tramite la pista di viale Tiziano.
- Si evidenzia così l'impossibilità tecnica di realizzare tale infrastruttura nelle Ville, i cui luoghi non possono subire alcuna alterazione per adeguare la ciclovia agli standard di misure, sicurezza e pendenze previsti dalle norme.

Si ritiene opportuno che la ciclovia possa avvicinarsi alle Ville storiche, ma senza attraversarle, come previsto dalle norme MIT. Tali attraversamenti per la mobilità sostenibile comporterebbero modifiche dei sentieri attuali, certamente non sufficienti come dimensioni, e morfologia, considerati i fruitori delle Ville, sia pedoni che ciclisti, con grave alterazione del contesto e della loro corretta fruizione.

LA CICLOVIA NON PUÒ ESSERE INFRASTRUTTURA DI ATTRAVERSAMENTO DI LUOGHI COME VILLE O PARCHI STORICI, POICHÉ INCOMPATIBILE CON I VALORI STORICO ARCHEOLOGICI E PAESAGGISTICI. LA SUA REALIZZAZIONE RISULTA ALTERANTE DEI CONTESTI. COMPROMETTE LA FRUIZIONE CORRETTA DEI LUOGHI, SIA SUL PIANO CULTURALI CHE NATURALE. NON È SICURA, TROPPO FREQUENTATA IN COMMISTIONE CON PEDONI, L'USO APPARE MERAMENTE TURISTICO. LA CICLOVIA PUÒ INVECE AVVICINARSI ALL'INGRESSO DI LUOGHI SENSIBILI.

CRITICITÀ PER L'ATTRAVERSAMENTO DELLA CITTÀ STORICA



La ciclovia, attraversa su piste esistenti il quartiere Prati, percorre un tratto del lungotevere, oggi pedonale e quindi attraversa il fiume Tevere con il Ponte Sant' Angelo, che già oggi risulta insufficiente per i pedoni, cittadini e turisti presenti.

Da qui la ciclovia, passando per via Giulia, arriva al quartiere del Ghetto con le sue piccole stradine e raggiunge piazza Campitelli. Attraverso via Teatro di Marcello, la ciclovia si inoltra poi in via della Consolazione e quindi sale sul Colle del Campidoglio. L'ipotesi Campidoglio appare davvero suggestiva per ovvi motivi. È davvero impensabile attraversare la piazza del Campidoglio con una ciclovia quando oggi è già sotto controllo per l'eccesso di pedoni. Non si comprende diversamente come prosegua quindi verso via dei Fori Imperiali. Non meraviglierebbe a questo punto..... la scalata o la discesa della rampa Michelangelo. È evidente che tutto ciò non è proponibile.

Oggi questi percorsi sono possibili alle bici in centro storico grazie alla ZTL, ma certamente stabilire una infrastruttura come la ciclovia su spazi così esigui e pieni di auto e/o di pedoni appare improponibile in base alle norme e agli standard previsti e comunque per eccessivo impatto.

Esistono molte alternative, che potrebbero garantire più ciclabilità per tutti, con un'infrastruttura che permetta a pedoni e ciclisti di percorrere la città storica in piena sicurezza

CRITICITÀ PER L'ATTRAVERSAMENTO DELL'AREA ARCHEOLOGICA CENTRALE: VIA APPIA ANTICA, VALLE DELLA CAFFARELLA, VILLA DE SANCTIS E VILLA GORDIANI

1) Area archeologica centrale

Il GRAB, mediante un segmento di ciclovia, propone l'attraversamento di luoghi noti attrattori turistici, come l'area archeologica centrale, il Colosseo, via di San Gregorio, via Appia Antica, Valle della Caffarella, determinando gravi criticità ed alterazioni della lettura del contesto della città antica e del Parco Archeologico dell'Appia Antica, così come dei siti d'interesse archeologico come Villa De Sanctis e Villa Gordiani. Non si tratta di luoghi da considerare di attraversamento per un'infrastruttura che si prefigge lo

scopo di incrementare i flussi del turismo a Roma, che certamente saranno elevati, se pensiamo ai “pacchetti” offerti dai tour operator.

In questi anni l’impegno delle Amministrazioni è stato quello di eliminare i flussi di mobilità motorizzata dall’area archeologica centrale per restituirla alla sua dimensione di componente vitale per un corretto sviluppo della città contemporanea, così come da via della Caffarella nella Valle omonima. Analogamente si è eliminata qualsiasi altra infrastruttura di scorrimento veloce dai parchi archeologici, poiché snatura i luoghi e non ne consente la corretta percezione e fruizione dei valori storico-culturali e del paesaggio.



Fig. 55 - Il progetto di sistemazione del parco archeologico. Planimetria generale.

“Progetto Fori” (L. Benevolo, I. Insolera),
l’Area archeologica centrale
[red. I daiforallappia.wordpress.com]

L’attraversamento con la ciclovìa dell’area archeologica centrale, proponendo di fatto una infrastruttura rettilinea sulla via dei Fori, oltre a pregiudicare totalmente i progetti della possibile riconnessione storico archeologica di importanti preesistenze dei Fori imperiali e del Foro Romano, ostacola la lettura di quel “palinsesto di paesaggi stratificati”⁹ che identifica universalmente la più grande Area Archeologica del mondo quale “centro direzionale dell’antica Roma” (così come riportato dalla rivista “Casabella”¹⁰). La specificità di Roma impone scelte indirizzate a valorizzare al meglio il patrimonio culturale, attraverso la capacità di raccontare i diversi elementi che hanno determinato la stratificazione storica e il paesaggio. La mancata soluzione per un assetto adeguato della Via dei Fori Imperiali, a 150 anni da Roma Capitale, sarebbe aggravata dal passaggio della ciclovìa che, ben lungi dal rappresentare il “sogno di Cederna”,

⁹ Manacorda D., *Roma e l’archeologia, il paesaggio urbano, un palinsesto di paesaggi stratificati*, “AR Magazine”, 116, 2016, <https://www.ar-architettiroma.it/ar-archivio/archivio/144-ar-116-tematica/553-roma-e-l-archeologia-il-paesaggio-urbano-un-palinsesto-di-paesaggi-stratificati.html>

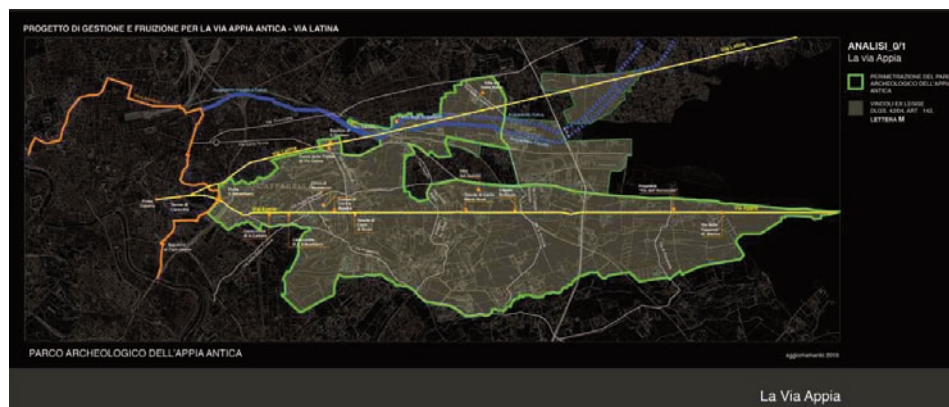
¹⁰ “Archeologia e città: dal Progetto Fori all’Appia Antica”, Convegno organizzato dall’Associazione Bianchi Bandinelli, 21 marzo 2014, <https://casabellaweb.eu/2014/03/19/progetto-fori-roma/>; *Roma. L’area archeologica centrale e la città moderna*, a cura di L. Benevolo e F. Scoppola con scritti di vari autori, Milano, Leonardo Arte, 1988; Adriano La Regina, “Roma moderna. I Fori e la città”, 2015 (Conferenza), <https://www.cartainregola.it/index.php/urbanistica/progetto-fori/roma-moderna-i-fori-e-la-citta-conferenza-di-adriano-la-regina-il-testo-e-i-video/>

consoliderebbe comunque l'uso della strada, allontanando una fruizione effettiva degli spazi pubblici dell'antichità, come solo a Roma può accadere.

Inoltre, nella versione ufficiale, all'altezza dell'area del Colosseo, la ciclovia attraversa la zona archeologica nello spazio fra il Colosseo, l'Arco di Costantino e la Meta Sudans, con una vera sovrapposizione/invasione di un ambito archeologico. Questa narrazione sbagliata degli spazi archeologici è davvero improponibile. Si auspica che i vincoli presenti siano fatti valere per evitarla.

2) Parco Archeologico nazionale dell'Appia Antica e Valle della Caffarella

Analogamente non si ritiene compatibile il percorso della ciclovia sulla Via Appia Antica, monumento nazionale nella sua complessità, indivisibile e unico, lasciando libera invece una semplice percorrenza con la bicicletta, come avviene già, puntando a una seria limitazione del traffico veicolare privato, da sostituire con mezzi pubblici per consentirne la piena fruizione da parte di cittadini e turisti. Qualsiasi iniziativa contribuirebbe ad alterare l'immagine del monumento che va invece recuperata con gradualità interventi di eliminazione di ogni elemento in contrasto con i luoghi e la valorizzazione di tutti gli aspetti monumentali e paesaggistici.



Vaste zone del parco dell'Appia Antica, lì dove liberata da flussi di traffico, ancora conservano l'atmosfera e la percezione di un paesaggio storico archeologico unico al mondo, che ne uscirebbe irrimediabilmente compromesso per gli effetti indotti dall'attraversamento di un'infrastruttura, come la ciclovia, e dall'incremento dei relativi flussi di traffico, ancorché ciclistici.

Peraltro si osserva che, secondo quanto proposto, la ciclovia attraversa percorsi storico archeologici, ponti romani, vallecole e pendii già affollati di fruitori con un evidente aggravio di impatto negativo ed alterazione della percezione dei valori presenti. Occorre inoltre precisare che non è possibile, per norma del piano, modificare, alterare in alcun modo i sentieri esistenti nella dimensione e nella morfologia della valle. L'attuale dimensione dei sentieri e la morfologia dei luoghi non consentono di realizzare la ciclovia nell'osservanza di norme e standard previsti dal SNCT.

Inoltre la proposta di ciclovia sembra indicare come soluzione di raccordo fra la Valle della Caffarella e il Parco delle Tombe latine un sovrappasso, passerella, di collegamento con Via dell'Arco di Travertino. Ciò determinerebbe, al di sopra dell'incrocio di via Appia Nuova, un sicuro impatto paesaggistico negativo, precludendo la visione delle Tombe Latine; diversamente si può invece perseguire l'obiettivo di avere un sottopasso dell'Appia Nuova che, sotto vari aspetti, migliori in superficie un punto critico che andrebbe invece valorizzato, creando un'effettiva riconnessione dell'antica via Latina, oggi interrotta.

Proseguendo per via Arco di Travertino e superata Porta Furba, la ciclovia dovrebbe girare, secondo quanto proposto, per via dell'Acquedotto Felice – scelta assolutamente azzardata per l'oggettiva mancanza di spazio per percorrere poi il quartiere del Quadraro, altra scelta difficilmente compatibile con le strade attuali.

Come detto, in base alle norme, **una ciclovia turistica non deve necessariamente entrare nei luoghi di interesse storico culturale**; tenendo anche conto che il documento del MIT esorta a scoprire, attraverso la ciclovia, luoghi nuovi e a perseguire un obiettivo di valori diffusi sul territorio, non tanto, quindi, verso i soliti attrattori turistici, già fortemente frequentati e serviti. Più che un sistema di mobilità per tutti e di avvicinamento ai luoghi meno conosciuti della città, il GRAB appare un'offerta di pacchetti turistici, che in poche ore consente comunque di vedere i luoghi più noti della città.



3) *Villa de Sanctis, Parco Casilino Labicano*

Si tratta di un sito archeologico molto significativo sia per le testimonianze presenti sia per il contesto storico paesaggistico in un ambito urbano che necessita di riordino e riqualificazione.

In località *Ad duas lauros* ("ai due allori") sull'attuale via Casilina, con i suoi 18.000 m² di catacombe (di età diocleziana) completamente affrescate, a 16 m di profondità, è un autentico **tesoro della Roma cristiana** sotterranea. In superficie, oltre ai pochi ruderi della basilica paleocristiana dedicata ai Ss. Marcelino e Pietro presso i quali è costruita la basilica attuale, ci sono: il Mausoleo di Sant'Elena (326-330 d.C.), completamente restaurato, e il complesso della villa padronale, oggi Casa della Cultura del Municipio V. Il comprensorio *Ad duas lauros* sottoposto a vincolo paesistico attraverso il D.M. del 21.10.1995 del MI-BACT, è censito e registrato nella Tavola B 24, Foglio 374 del PTPR come area di interesse archeologico



ai sensi dell'Art. 13, punto 3, lettera b della Legge Regionale n. 24 del 6.7.1998. Oltre al paesaggio archeologico l'area presenta la coesistenza e compenetrazione di almeno altri vari paesaggi: ambientale, paesaggistico, storico, antropologico, artistico. Una complessità di valori naturalistici e culturali (materiali e immateriali) che lo rende forse **un unicum nel territorio romano**¹¹.

4) Villa Gordiani, sito archeologico

È un complesso organismo archeologico che si è sviluppato durante un arco di tempo molto ampio (tra la fine del II sec. a.C. ed oltre il IV d.C.). I suoi imponenti ruderi – che consistono in un mausoleo, diverse cisterne, una basilica e Tor De Schiavi – si trovano oggi inglobati/ingabbiati in un vasto parco pubblico,



realizzato successivamente al 1960, su entrambi i lati di via Prenestina. La villa patrizia, tuttora interrata nella quasi totale interezza per motivi di preservazione, sembra essere il nucleo più antico del sito archeologico, addirittura precedente all'insediamento della famiglia imperiale dei Gordiani. Non è stato possibile, tuttavia, datarla con precisione in parte perché la costruzione fu soggetta a più rifacimenti ed ampliamenti nel corso del tempo ed in parte perché uno studio sistematico ed approfondito della villa non è stato mai interamente condotto.



LE AREE ARCHEOLOGICHE, I PARCHI ARCHEOLOGICI, I BENI CULTURALI PER IL LORO VALORE STORICO CULTURALE NON POSSONO DIVENIRE INFRASTRUTTURE, SEGMENTI DI MOBILITÀ, ATTRAVERSAMENTI DI CICLOVIE TURISTICHE

¹¹ Dal sito del FAI: <https://www.fondoambiente.it/luoghi/compensorio-archeologico-casilino-ad-duas-lauros>

IL GRAB ALTERNATIVO

Premesso che in linea generale l'obiettivo di contenere la presenza di auto a Roma è certamente condivisibile e che una rete di piste ciclabili aiuta molto la mobilità alternativa insieme ad una efficace rete di trasporto pubblico, si propone pertanto di modificare il percorso GRAB con un diverso circuito in grado di offrire più mobilità sostenibile per tutti, per gli spostamenti della vita quotidiana, oltretutto per il tempo libero ed il turismo diffuso.

Si propone di avvicinarsi con la ciclovia e di non attraversare i luoghi di interesse culturale. Nessun impatto con ville, luoghi sensibili, aree archeologiche, parchi archeologici. Nuovi luoghi da scoprire nella città, altrettanto interessanti e di valore, ma meno collegati e noti, collegamento con periferia e Agro Romano, nuovi paesaggi da valorizzare.

Un GRAB non solo per i grandi flussi turistici, ma in primo luogo per tutti i cittadini. Un GRAB che rispetti i luoghi sensibili, con corsie delle dimensioni adeguate e realizzato in sicurezza. Certamente occorrerà adeguare le strade interessate e in parte saranno penalizzati i parcheggi, ma questo è il futuro di una città vivibile, più spazio per i pedoni e per le bici.

Si osserva peraltro che, di norma, il percorso GRAB ha necessità di Velostazioni, di servizi a supporto, che, per evidenti e oggettive difficoltà, non appaiono nel progetto proposto. Il percorso alternativo consentirebbe più facilmente queste immissioni di servizi.

Una grande occasione per la città

Certamente incrementare la mobilità dolce può rappresentare un'occasione importante per vivere la città diversamente e tendere a nuovi modelli di vita.

Obiettivo prioritario della mobilità sostenibile dovrebbe essere proprio quello di garantire modalità di collegamento non impattante con i luoghi e di articolare un sistema di collegamenti e scambi intermodale efficace con il sistema della mobilità pubblica. Inoltre mirare, attraverso la ciclovia, alla scoperta e valorizzazione nel territorio di nuovi poli di interesse da rigenerare per un turismo diffuso e dunque non incentrato sui soliti attrattori turistici, ma allargato alla città nel suo complesso. Un modo per riavvicinare centro e periferie. Si tratta anche di proporre un percorso per leggere la città in modo nuovo e servirla per valorizzarla puntando a nuovi modelli di vita e alla qualità urbana

Il GRAB secondo il percorso proposto, con le parti oggetto di nuovi finanziamenti ecc, non affronta prioritariamente il tema dei collegamenti di mobilità sostenibile, tanto attesi dai cittadini, soprattutto fra la parte centrale della città e le zone più periferiche ancora da scoprire e riqualificare con tali percorsi. Si concentra nella parte centrale, e si ferma al primissimo anello di periferia Est, trascurando di collegare proprio i quartieri ad Est, gravemente carenti di mobilità.

Trascura ad esempio, il Parco Lineare, previsto nel PUMS in parte, ma non considerato prioritario e fortemente richiesto da associazioni e comitati di cittadini¹². Tale pista ciclabile parte dalla stazione Termini, passa da Porta Maggiore e, quindi, attraversa tutti quartieri del settore Est della città, lambendo parchi e aree archeologiche fino al sito dell'antica città latina di Gabi e offrendo così nuovi luoghi, nuovi paesaggi. La pista, che è stata proposta da Associazioni di cittadini del settore Est, anche già approvata dal MIT, offre una visione nuova verso l'Agro romano, puntando al turismo diffuso secondo anche le indicazioni del PNRR.

¹² Per le Associazioni che si sono mobilitate per la creazione del Parco LineaRE Roma Est (Municipi IV, V e VI) vai alla pagina: https://www.facebook.com/groups/182471972517404/?ref=gs&fref=gs&dti=1596911130561444&hc_location=group. Il "percorso ciclopedonale integrato" è fra le loro proposte.

Il percorso GRAB risulta, inoltre, mal collegato con le principali piste ciclabili, con la dorsale del Tevere, sia Sud che Nord, in particolare per il raccordo con la parte Sud e Sud Ovest di Roma, anche per l'attraversamento della città storica, senza risolvere la risalita dalle banchine del Tevere. Completamente trascurato appare il collegamento, in parte già esistente (pista Magliana), verso Ostia e il Parco archeologico di Ostia Antica, importante meta turistica.

A riguardo si osserva infine che la ciclabilità alternativa potrebbe svilupparsi molto utilmente, come proposto anche da tanti ciclisti, utilizzando il Ponte canale dell'Acqua, quello della Magliana, che permetterebbe di collegare i quartieri di Corviale, Casetta Mattei, Trullo e Bravetta con la rete. Così come analogamente il ponte canale a nord, Grottarossa, e a Nord Est collegando davvero le due sponde del Tevere¹³.

IL PERCORSO ALTERNATIVO IN DETTAGLIO

Villa Ada Villa Borghese: percorso da via di Ponte Salario, via della Moschea, viale Parioli, viale Pilsudski, viale Tiziano, possibile deviazione per Villa Borghese, via G. Reni, Ponte della Musica, Viale Angelico;

Città storica: Ponte Umberto I, Lungotevere Tor di Nona, Lungotevere dei Sangallo, Lungotevere dei Tebaldi, Lungotevere dei Vallati, Lungotevere dei Pierleoni, Via Teatro di Marcello, via Petroselli, Via dei Cerchi, Via di Terme di Caracalla, via di San Sebastiano (creare una corsia protetta, sulla strada, a lato del marciapiede);

Appia Antica, Caffarella: Porta San Sebastiano, Via delle Mura Latine, via Talamone, via Latina, Piazza Galeria, ingresso Caffarella da via Cilicia, sul perimetro della Caffarella, superata la ferrovia, fino via Centuripe, via Macedonia, via della Caffarella, via Latina (si procede lungo il confine del parco), via dei Cessati Spiriti fino a via Appia Nuova, incrocio con via Arco di Travertino;

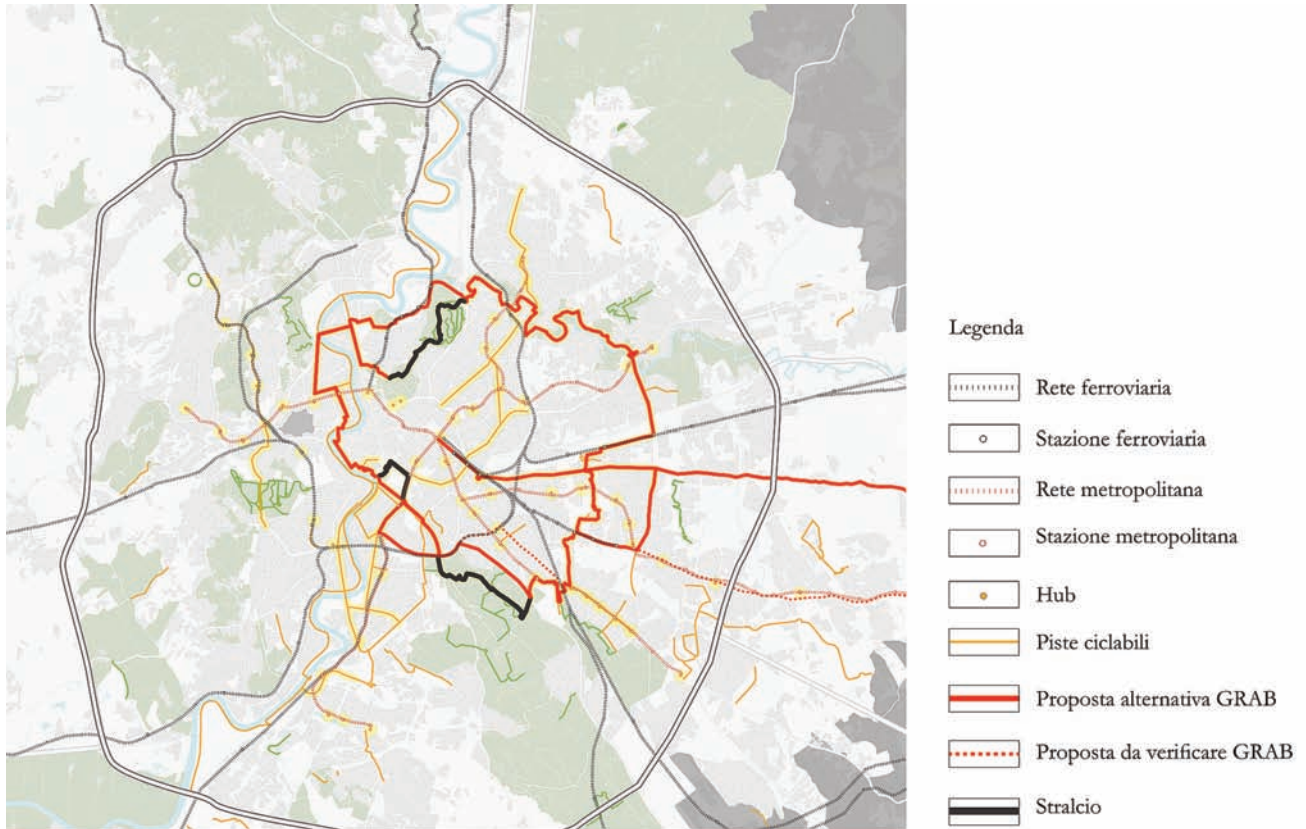
Percorso ad Est: Villa de Sanctis, Villa Dei Gordiani, da via Arco di Travertino, via Tuscolana verso Torre del Fiscale, Porta Furba, (via del Mandrione, via di Tor Pignattara, via Casilina, Parco di Centocelle, via della Primavera, via della Serenissima) o via Tuscolana, Via Palmiro Togliatti, via Parco Lineare ad Est verso Gabi, Agro Romano, a Nord via P. Togliatti fino alla riserva dell'Aniene.

Il percorso offre molte nuove mete, come raggiungere le Mura Aureliane, la Piramide Cestia, l'Isola Tiberina, Il Circo Massimo, avvicinandosi all'area archeologica centrale.

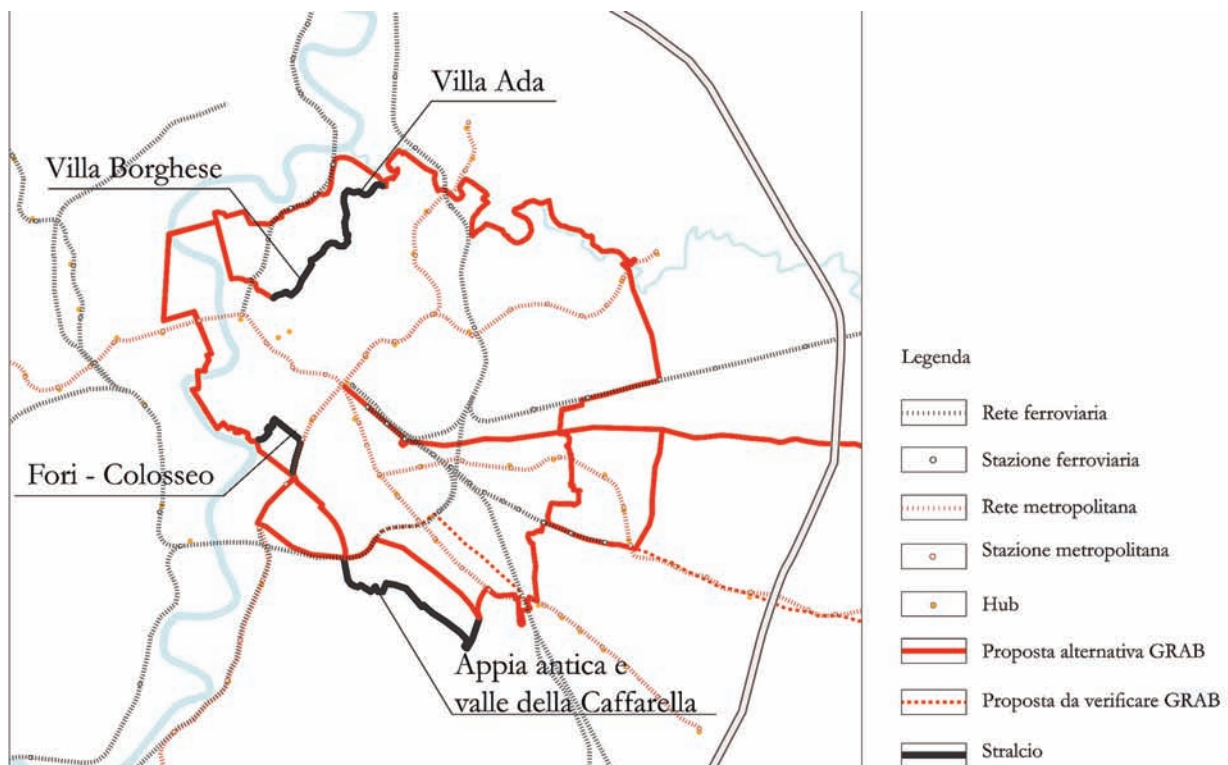
Ad est, il percorso alternativo punta ad estendersi verso luoghi più periferici, con i paesaggi dell'Agro e di quartieri di Roma, quali Centocelle, ed immette nel circuito la pista del cosiddetto Parco lineare est.

¹³ Maurizio Geusa, *GRAB – 3 – Un altro Raccordo è possibile*, "romainpiazza" del 26/04/2021 <https://www.romainpiazza.it/index.php/grab-3-un-altro-raccordo-e-possibile/>

SCHEMA DEL PERCORSO ALTERNATIVO PROPOSTO:
il GRAB inserito nella rete di ciclabilità complessiva prevista dal PUMS

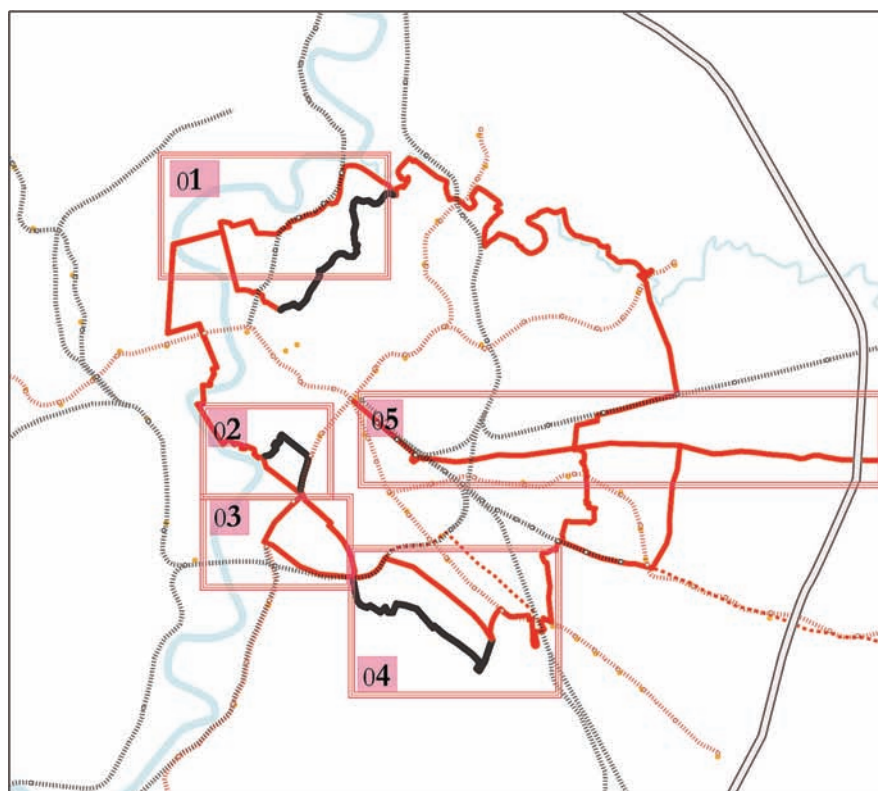


GRAB ALTERNATIVO: schema di circuito modificato



GRAB ALTERNATIVO:

nuovi luoghi e nuove opportunità definite dal nuovo percorso alternativo



01 Alternativa che non impatta sulla Villa Ada e valorizza un percorso nuovo. Il percorso proposto costeggia la Moschea, raccordandosi direttamente all'asse di via Guido Reni, confermando il percorso del Grab del tratto successivo.

02 Alternativa all'attraversamento dell'*area centrale archeologica* ritenuto poco sostenibile: Lungotevere, via Petroselli, via dei Cerchi, Caracalla.

03 Ampliamento del percorso del Grab, verso la Piramide Cestia e il circuito lungo le Mura Aureliane. Lo scopo dell'ampliamento mira a valorizzare anche altri luoghi di interesse storico archeologici.

04 Alternativa: all'attraversamento dell' Appia Antica e di valle della Caffarella. Circuito da Porta San Sebastiano delle Mura Aureliane, via Latina (liberata su un lato dal parcheggio), passerella ponte ferrovia, via Latina o percorso che costeggia la Valle della Caffarella nella seconda parte fino a via Appia Nuova, Tombe Latine. Valorizzazione dell' antica via latina. Possibili deviazioni verso Acquadotti, Tor Fiscale, parco degli Acquadotti.

05 Alternativa: realizzazione della pista Lineare ad Est, dalla stazione Termini fino a Gabi, molto richiesta dai cittadini ed in parte finanziata dal MIT, alla scoperta dei luoghi ad Est, parchi, quartieri, campagna. Utilissima per la mobilità sostenibile di quartieri poco serviti, utilissima per collegare centro periferia. Valorizzazione parchi come Sna Viscosa, Tiburtino, Centocelle, Somaini e la campagna. Ciclovía che punta a scoprire i beni culturali, diffusi sul territorio comprendendo nel Grab anche circuiti solitamente considerati periferici.

GRAB ALTERNATIVO:

Ciclabile nel Parco Lineare della periferia Est

