

GRAB, riprendiamo il discorso

di Carteinregola

Carteinregola ha continuato ad approfondire il progetto GRAB e anche a confrontarsi al suo interno, dove coesistono posizioni assai diverse, alcune che esprimono una grande preoccupazione, soprattutto per le parti del tracciato che riguardano il centro storico e i parchi storici, altre che valorizzano soprattutto gli aspetti di mobilità sostenibile che la ciclovia apporta alla città, altre ancora che, preso atto di quanto la pandemia abbia cambiato le abitudini di mobilità, si aspettano una rimodulazione della proposta con maggiore attenzione ai raccordi verso l'intera città.

Confermiamo la nostra valutazione positiva dell'iniziativa, che riteniamo, come già nel documento che abbiamo pubblicato il 29 marzo scorso¹, *“una suggestiva opportunità per favorire un turismo sostenibile, ma anche per permettere a molti cittadini, soprattutto delle zone più periferiche, di vivere la bellezza dell'ambiente e dei beni culturali della nostra città, in cui sono comprese le ville storiche”*, e anche l'intenzione, *“poichè si tratta di un argomento complesso, di aprire una sezione del nostro sito dove ospitare riflessioni e proposte dei soci di Carteinregola e dei comitati della sua Rete”* anche non condivise da Carteinregola².

Aggiungiamo però alcune osservazioni generali.

IL GRAB COL SENNO DI PRIMA.

Siamo consapevoli che il progetto si trovi in una fase avanzata, lo studio di fattibilità del tracciato è già stato sottoposto a una conferenza dei servizi preliminare e ha già ottenuto i finanziamenti per la realizzazione, mentre ora si sta per aprire la conferenza dei servizi vera e propria, nel corso della quale i vari enti coinvolti, dai vari dipartimenti comunali alle Soprintendenze, esamineranno i progetti definitivi e potranno chiedere delle modifiche e dare delle prescrizioni.

Tuttavia una riflessione generale, vogliamo farla, anche perché una serie di incontri con cittadini e associazioni è stata avviata solo recentemente, così come la diffusione di questionari per raccogliere osservazioni e proposte, e quindi ci sembra ancora ampiamente aperto lo spazio di discussione sul progetto.

Da anni si parla del GRAB e noi stessi sul sito di Carteinregola abbiamo riportato informazioni a più riprese³. Avevamo poi rilanciato la consultazione del PUMS, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, dove era presente anche il tracciato del GRAB, che è stato pubblicato nel settembre

¹ **[GRAB, una questione di regole \(e di comunicazione\)](https://www.cartainregola.it/index.php/grab-una-questione-di-regole-e-di-comunicazione/)**

<https://www.cartainregola.it/index.php/grab-una-questione-di-regole-e-di-comunicazione/>

² Vedi **GRAB – IL DIBATTITO** <https://www.cartainregola.it/index.php/grab-il-dibattito/>

³ Vedi **GRAB Grande Raccordo Anulare delle Bici, partirà a settembre?**

<https://www.cartainregola.it/index.php/54296/> 1 agosto 2017

2017⁴ su una piattaforma dedicata, che raccoglieva anche le critiche e le proposte dei cittadini; iniziativa che avevamo abbondantemente pubblicizzato anche in occasione degli incontri organizzati da Roma Servizi per la Mobilità in tutti i Municipi⁵. Meriterebbe una riflessione, che faremo a parte, la difficoltà di Comune e Municipi a raggiungere la cittadinanza per informarla e consultarla, e sugli strumenti, i soggetti e le attività che dovrebbero essere messi in campo per un coinvolgimento allargato e sistematico.

Va detto tuttavia che la portata del progetto è stata sottostimata da tanti – noi compresi – perché fino a qualche tempo fa – e a maggior ragione dopo l'emergenza Covid – gli spostamenti su due ruote erano un fenomeno piuttosto di nicchia, per la scarsa sicurezza delle strade romane con pochissime piste ciclabili, per le difficoltà di trovare posti dove ricoverare le biciclette con il rischio di furti, per le molte differenze di quota del territorio della Capitale che richiedevano una certa prestanza fisica. E “poche biciclette” per spostarsi voleva dire anche poche biciclette per girare nei parchi e nelle zone più centrali. Oggi al – molto positivo!- aumento delle due ruote tradizionali, si sono aggiunte quelle delle biciclette a pedalata assistita e dei monopattini elettrici, che diminuiscono la fatica e allungano le possibilità di percorso, e, grazie agli incentivi e la moltiplicazione delle piste ciclabili provvisorie in seguito al Covid, anche a Roma c'è stato un incremento notevolissimo dei mezzi a due ruote anche per gli spostamenti quotidiani. Un fatto sicuramente positivo in generale, che ci fa sperare che anche qui, come nelle altre capitali europee, si possa limitare il traffico automobilistico e aumentare l'uso delle biciclette per quella parte di spostamenti entro pochi chilometri che intasano le strade e avvelenano l'aria che respiriamo.

IL GRAB UNO E BINO: DESTINAZIONE E ATTRAVERSAMENTO

Ma tornando al GRAB, che nasce come ciclovia turistica, ma che sarà sicuramente utilizzato anche come percorso di attraversamento, una valutazione che andava/andrebbe fatta è l'impatto che può avere il passaggio di un numero rilevante di biciclette e veicoli a trazione elettrica in certi contesti storici. Non quindi solo l'impatto che può avere la realizzazione materiale del tracciato, sul terreno - che sia una pista ciclabile, un tracciato su terra stabilizzata o nulla - e sull'ambiente e sul paesaggio circostante, ma l'impatto degli stessi ciclisti/monopattinisti, che, sommando il numero di quelli che si spostano per arrivare a una precisa destinazione turistica, con quelli che lo utilizzano in attraversamento per recarsi al lavoro o per sport, possono arrivare a un numero insostenibile. Certamente relativamente insostenibile, dato che l'impatto dei ciclisti non è nemmeno paragonabile a quello delle auto e di altri mezzi che saturano le strade cittadine, in movimento o in sosta, tuttavia se ciò è vero per quelle zone già destinate al traffico automobilistico, per altre aree particolarmente fragili dove il passaggio delle biciclette dovrebbe già essere regolamentato, a prescindere dal passaggio del GRAB, il tracciato attuale desta legittimamente delle perplessità. Questo impatto non appare sufficientemente posto sotto esame, né sembrano pienamente affrontate in particolare le problematiche che potrebbero affacciarsi all'interno dei parchi e dell'area archeologica centrale dai Fori all'Appia Antica.

⁴ Vedi [Si apre ai cittadini il PUMS \(Piano Urbano della Mobilità Sostenibile\)](#) -18 Settembre 2017

⁵ vedi [PUMS, Piano Urbano Mobilità Sostenibile: il dibattito nei Municipi](#) 3 aprile 2019

Un'opera importante come il Grab, che può offrire molte opportunità alla mobilità alternativa cittadina, non deve mettere a rischio il nostro patrimonio paesaggistico, artistico e naturalistico la cui integrità e tutela – ma anche fruizione - non può essere subordinata a nessuna valorizzazione urbana o uso turistico.

Fondamentalmente, usando la metafora autostradale del raccordo anulare – seppure evidentemente non paragonabile - riteniamo che il GRAB dovrebbe seguire il suo percorso di attraversamento della città circondando le mete turistiche più delicate, che dovrebbero essere raggiunte in bicicletta attraverso “uscite” ciclabili che collegano la ciclovìa ai monumenti e alle ville storiche per chi intende visitarle, facendo passare all'esterno i ciclisti che proseguono per mete successive.

Naturalmente le biciclette continueranno a transitare in tutte le strade urbane e nelle aree verdi dove sia consentito (speriamo per queste ultime, con l'applicazione delle regole previste nel Regolamento del verde e del paesaggio urbano, in vigore dal 15 maggio 2021), e quindi anche nelle strade dei parchi e del centro storico inserite nel GRAB : la fondamentale differenza è tra percorsi di gruppi o singoli tra i tanti possibili – comprese le piste ciclabili già esistenti – e un percorso indicato e pubblicizzato come “raccordo anulare”, che rischia di convogliare su un unico tracciato un numero eccessivo di ciclisti.

DUE TRATTI CHE DOVREBBERO ESSERE RIPENSATI

Di Villa Ada abbiamo già parlato nel precedente documento, chiedendo che il percorso del GRAB passasse all'esterno - come è già previsto durante la chiusura notturna -, e che all'interno fosse regolamentato l'uso delle biciclette; aggiungiamo alcune considerazioni su altri “stralci”: Piazza Cavour – Arco di Costantino (Lotto 6) e Arco di Costantino – Tor Fiscale (Lotto 1)⁶.



(immagine da una presentazione di Roma Servizi Mobilità del dicembre 2017 – dal sito Velolive)

⁶ Non abbiamo ancora approfondito i tratti Riserva dell'Aniene - Villa De Sanctis e Villa Gordiani

Per il tratto **Piazza Cavour – Arco di Costantino** riteniamo troppo impattante per il contesto – e il paesaggio – storico il previsto passaggio sul ponte S. Angelo e il successivo percorso dentro la storica Via Giulia, fino a inerpicarsi nelle strette vie del Ghetto per poi salire il colle del Campidoglio (ma non si era detto che le salite troppo ardite non sono praticabili?), e il passaggio su Via dei Fori fino al Colosseo.

Su quest'ultimo, vogliamo ricordare che Carteinregola ha sempre sostenuto il Progetto Fori, che, citando Vezio De Lucia:

...è la più straordinaria idea per il rinnovamento dell'urbanistica romana. Era stato pensato alla fine degli anni Settanta del secolo scorso dal benemerito soprintendente Adriano La Regina che, nel denunciare i danni prodotti dal traffico alle sculture romane, propose di demolire la via dei Fori Imperiali (la strada voluta da Benito Mussolini, per collegare piazza Venezia al Colosseo e farne la scena ideale per la sfilata delle truppe). Secondo La Regina l'eliminazione della via dei Fori consentiva di ricostituire l'unitarietà dello spazio archeologico spaccato in due dalla strada fascista e di restituirlo alla città contemporanea, non più una quinta monumentale, ma un sistema non recintato di piazze pedonali, vissute quotidianamente. Furono subito d'accordo il sindaco Giulio Carlo Argan ("i monumenti prima delle automobili"), Antonio Cederna, Italo Insolera e un grande numero di studiosi e intellettuali non solo italiani. A imporre il Progetto Fori al centro del dibattito politico fu però l'elezione a sindaco di Luigi Petroselli nel settembre del 1979. Alla dimensione archeologica e urbanistica del Progetto Fori Petroselli attribuì anche un inedito significato culturale: voleva che la storia dell'antica Roma non fosse patrimonio solo degli studiosi e dei ceti colti ma di tutto il popolo di Roma. Voleva insomma utilizzare anche il Progetto Fori per accorciare le distanze fra le periferie e la città borghese e perciò, nell'inverno del 1981, inventò le domeniche pedonali nella via dei Fori con crescente partecipazione popolare, nello stesso clima festoso dell'Estate romana..." ([Vezio De Lucia - Progetto Fori, che tristezza](#))

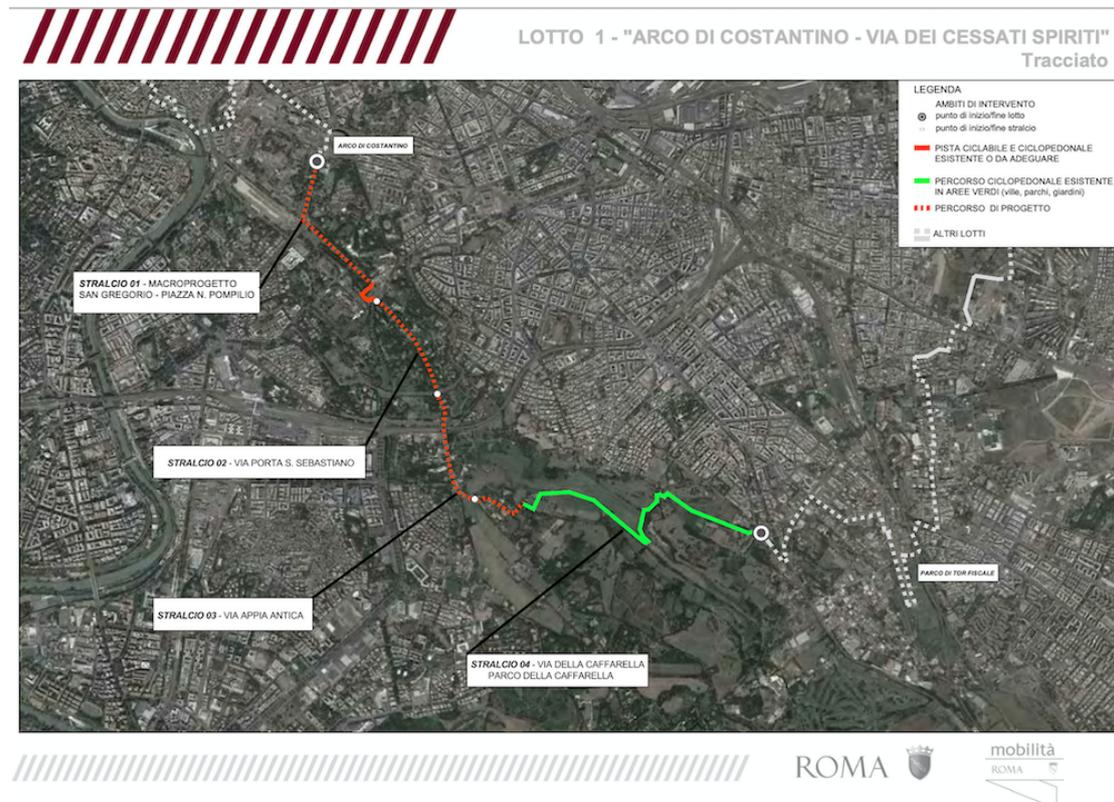
Un progetto poi accantonato, dopo la prematura scomparsa di Petroselli, da tutte le amministrazioni successive, che tuttavia a nostro avviso aspetta di trovare un nuovo Sindaco e una maggioranza illuminata per ritornare ad essere una prospettiva concreta, che l'aggiunta di una ciclovia turistica – e il progetto del tram da largo Ricci a Piazza Venezia⁷ - allontana ulteriormente.

Ma soprattutto, seguendo la filosofia prima illustrata che a nostro avviso dovrebbe essere quella del GRAB, riteniamo che Via dei Fori e il Colosseo dovrebbero essere raggiunti come deviazioni dal circuito principale, attraverso la pista ciclabile di Via San Gregorio, mentre il passaggio di attraversamento dovrebbe seguire il percorso Lungo Tevere – Via dei Cerchi, per poi proseguire come previsto in viale delle Terme di Caracalla.

Per quanto riguarda il tratto successivo, Arco di Costantino – Tor Fiscale, certamente è positiva qualunque iniziativa che riduca il traffico automobilistico di attraversamento che ha ridotto la *Regina viarum* a un'autostrada urbana, dove i pedoni non hanno neanche marciapiedi per camminare in sicurezza e chi aspetta i mezzi pubblici neanche uno spazio e una palina perpendicolare agli edifici lungo la strada. Una situazione inaccettabile, quella dell'Appia Antica, che da troppo tempo aspetta di essere risolta, con o senza GRAB.

⁷ IL tracciato, della lunghezza di 2,1 km, parte dal lato corto di piazza Vittorio Emanuele II, prosegue su via dello Statuto, supera largo Brancaccio e si immette su via Giovanni Lanza verso piazza di San Martino ai Monti, quindi prosegue su via Giovanni Lanza e attraversa largo Visconti Venosta per innestarsi su via Cavour sino a Largo Corrado Ricci. Proseguendo su via dei Fori Imperiali raggiunge piazza San Marco, attuale capolinea della linea 8, che, mediante una nuova sistemazione, diventerà una fermata di passaggio. (da PUMS – Agenzia Roma Servizi Mobilità)

Resta però preoccupazione il percorso previsto all'interno del Parco della Caffarella, che fa parte a tutti gli effetti del Parco archeologico dell'Appia Antica. Sulla base delle caratteristiche e delle condizioni delle strade e dell'attuale organizzazione della mobilità urbana è molto difficile immaginare delle alternative⁸, ma chiediamo una valutazione attenta e approfondita del percorso di attraversamento in Conferenza dei Servizi.



(immagine da una presentazione di Roma Servizi Mobilità del dicembre 2017 – dal sito Velolive)

MEGLIO UNA MAPPA DI UN CIRCUITO

In conclusione, forse per la città sarebbe stato meglio un progetto che non avesse come obiettivo principale quello di creare un percorso cicloturistico circolare, che attraversasse/tocasse i monumenti e i parchi storici più famosi, ma di un progetto che razionalizzasse e mettesse in rete i tanti percorsi ciclabili esistenti, in realizzazione e in programma, offrendo ai turisti come ai cittadini romani più che un circuito una mappa, per rendere facile la individuazione dei percorsi possibili, e più percorribili gli itinerari stessi. Una mappa che permettesse di valorizzare anche luoghi e monumenti più lontani – ancora di più di quanto faccia il GRAB – e nello stesso tempo non imprimesse troppe forzature sulla eterogeneità del territorio romano, a scapito delle zone storiche o naturalistiche in cui è previsto passaggio.

A questo punto confidiamo nella Conferenza dei servizi e nei pareri e nelle eventuali modifiche che gli enti preposti daranno facendo le proprie valutazioni.

PER UN PROGETTO TRASPARENTE IN OGNI FASE

⁸ Abbiamo ricevuto le proposte alternative elaborate da soci e Comitati locali aderenti alla Rete di Carteinregola, che troviamo difficilmente praticabili ma che riportiamo per opportuna informazione nella apposita Sezione **GRAB il dibattito**

Chiediamo però che per garantire la trasparenza e l'informazione dei cittadini sia avviata una conferenza dei servizi aperta, quantomeno virtualmente, alla cittadinanza.

La Regione Lazio per il Progetto dello Stadio della Roma a Tor di Valle ha creato una piattaforma apposita, nella quale sono stati man mano caricati atti, progetti e pareri di tutti i soggetti pubblici che partecipavano, e si trattava di un'opera privata, seppure di interesse pubblico.

Il progetto del GRAB, opera pubblica a tutti gli effetti, che ha suscitato molto interesse – e preoccupazione – nella cittadinanza, trarrebbe molti vantaggi da una simile operazione trasparenza, che metterebbe fine a molte polemiche che sono state sollevate⁹, inserendo in un canale di informazione pubblico – gestito direttamente da Roma Servizi Mobilità - i dati e i documenti, evitando conflitti, attacchi fuori luogo e notizie infondate.

FACCIAMO IL GRAB E IL GRAP

Resta il fatto che a nostro avviso lo spazio pubblico destinato agli spostamenti in città – quotidiani, turistici, ricreativi, sportivi – semplificando al massimo - dovrebbero avere una precisa scala di priorità: prima lo spazio per gli spostamenti pedonali (sempre adatti anche ai disabili), poi quelli per i ciclisti, poi quelli per le auto, in movimento e in sosta (che dovrebbero venire dopo le corsie preferenziali per il trasporto pubblico). E laddove fosse impossibile separare i flussi, dovrebbero essere create “zone 30”¹⁰ dove convivono pacificamente pedoni, ciclisti, mezzi pubblici e auto. Un obiettivo che sembra fantascientifico per Roma, ma che in realtà è contenuto nei tanti piani per la mobilità della Capitale ha mai o solo parzialmente realizzato nel corso di molti anni.

Nel frattempo sarebbe utile prevedere il GRAP, Grande Raccordo Anulare per i Pedoni, anche non necessariamente un circuito chiuso, ma percorsi pedonali dove chi vuole recarsi al lavoro a piedi, passeggiare, visitare, possa farlo in sicurezza, con lo spazio necessario sui marciapiedi e senza barriere. Senza dover vedersi contendere il marciapiede dalle auto parcheggiate selvaggiamente, ma anche dalle piste dedicate ai ciclisti, che in molti casi cancellano lo spazio per chi vuole camminare senza rischio, sui luoghi pedonali come nei parchi e nelle aree verdi.

Un ripensamento delle strade e dei percorsi in città che metta in pratica quello che da anni viene raccontato nei programmi elettorali: **una città a misura di cittadini, pedoni e ciclisti**, con una mobilità davvero sostenibile.

Nella sezione “GRAB – IL DIBATTITO” pubblichiamo documenti e riflessioni di comitati e associazioni della nostra rete e dei nostri soci che vorranno esprimere il proprio punto di vista e le proprie proposte alternative o migliorative

Carteinregola

Per osservazioni e precisazioni: laboratoriocarteinregola@gmail.com

⁹ Vedi [Comunicazione sul GRAB, adesso basta](#).22 Maggio 2021

[GRAB, queste polemiche non fanno bene alla città \(e andiamo oltre\)](#) -6 Aprile 2021

¹⁰ https://it.wikipedia.org/wiki/Zona_30

