



GRAB, una questione di regole (e di comunicazione)

Associazione Carteinregola

27 marzo 2021

Il progetto del GRAB, Grande Raccordo delle Bici, rientra nel sistema delle ciclovie nazionali turistiche ed è per Carteinregola 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.

Un'opera utile perché, oltre a sfruttare appieno la vocazione turistica della Capitale ricongiunge diversi percorsi ciclabili già esistenti o previsti, e quindi interi pezzi di città, contribuendo a rendere effettiva una politica per la mobilità sostenibile, con tratti ciclabili che potranno essere utilizzati quotidianamente dai cittadini in bicicletta anche per muoversi in sicurezza in città, andare al lavoro, accompagnare i figli a scuola o semplicemente recarsi nei parchi.

Il progetto è entrato, all'inizio del 2021, nella fase di informazione e consultazione della cittadinanza, e in questo periodo si stanno predisponendo i progetti definitivi che entro l'inizio dell'estate dovrebbero essere sottoposti alle conferenze dei servizi.

In vista di tale fase di ulteriore elaborazione e verifica da parte degli enti interessati, compresa l'assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale - valutazione che riteniamo fondamentale per una infrastruttura che si snoda su 44 km all'interno di aree urbanizzate e aree verdi-, desideriamo fare presenti alcuni aspetti che a nostro avviso dovrebbero essere presi in considerazione nel percorso di progettazione, che riguardano due cardini della nostra associazione: la trasparenza e il rispetto delle regole. Regole a tutela dell'interesse pubblico, dell'ambiente, del paesaggio, del patrimonio collettivo, del benessere e dei diritti delle persone.

In particolare, riteniamo che le opportunità offerte da un'iniziativa di interesse pubblico come il GRAB non possano in nessun caso mettere a rischio il nostro patrimonio comune, paesaggistico, storico e naturalistico, la cui integrità da tramandare ai posteri non può essere subordinata a nessuna "valorizzazione" o "uso", così come non possano comprimere il diritto alla fruizione in sicurezza da parte di tutti i cittadini dei parchi storici e delle aree verdi in generale (e, naturalmente, dei marciapiedi e degli spazi pubblici pedonali).

Per questo chiediamo innanzitutto regole chiare e trasparenti.

Siamo consapevoli che le regole siano un ambito in continua evoluzione, di pari passo alle nuove esigenze e modalità del vivere sociale, tuttavia riteniamo che governare una città significhi governare il cambiamento, rimodulando le regole con programmazione e strategie, anziché aggirarle con il "laissez faire" o il far west.

Il primo punto riguarda la chiarezza necessaria su **cosa è il GRAB e in che cosa consiste**, a partire dalle sue definizioni. Nella comunicazione (dal sito dedicato di Velolive alla sezione del sito di Agenzia Roma Servizi Mobilità), nella presentazione del progetto viene usata l'espressione: "ciclovie capitolina", ma anche "rete ciclabile capitolina"¹, ma i riferimenti di legge, a cui si collega il progetto, definiscono la ciclovie², "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”

Per attuare il programma delle “Ciclovie nazionali”³ è stato varato uno specifico Decreto per la progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche⁴ che indica i requisiti “minimi”, “buoni” e “ottimi” delle ciclovie⁵. Per il GRAB le caratteristiche tecniche appaiono dichiaratamente disomogenee, per adeguarsi al tipo di situazioni che deve attraversare, così come la sua ampiezza, che per un “livello buono” prevede che “deve essere garantita una larghezza minima di 2,00 metri (ciclovie monodirezionali) e 3,00 metri (ciclovie bidirezionali), salvo puntuali restringimenti”⁶:

La Ciclovie di Roma è un progetto complesso ed articolato. La nuova infrastruttura, nel suo passaggio all’interno della città, assumerà caratteristiche di volta in volta diverse, ma sempre riconoscibili grazie ad un progetto di segnaletica pensato proprio per chi utilizzerà la Ciclovie. (dal sito di Agenzia Roma Servizi Mobilità⁷)

L’accessibilità universale è un’altra prerogativa vincolante del GRAB - garantita anche da un’adeguata larghezza della ciclovie, dalla perfetta scorrevolezza del fondo stradale, dalla sede protetta ovunque il percorso attraversa via aperte al traffico veicolare (dal sito di Agenzia Roma Servizi Mobilità)

Il secondo punto riguarda **il rapporto pedone/ciclista** che ci sembra che **non sia affatto definito**, soprattutto **rispetto agli spazi condivisi con i pedoni e i tratti pedonali**:

Il progetto esecutivo deve assicurare l’assenza di potenziali situazioni di pericolo, impedire la promiscuità del percorso con la viabilità ordinaria e con la pedonalità, fare in modo che l’anello capitolino possa essere pedalato in tutta tranquillità anche da un bambino che ha appena tolto le rotelline alle bici. (dal sito di Agenzia Roma Servizi Mobilità)

Gli elementi essenziali di questa opera pubblica, infatti, sono stati ponderati per essere utili a tutta la città, non solo a chi va in bici. (dal sito di Agenzia Roma Servizi Mobilità)

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. (dal sito Velolove⁸)

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. (dal sito Velolove⁹)

E laddove si parla di **sicurezza**, questa è intesa – anche giustamente – come **sicurezza dei ciclisti rispetto al traffico veicolare**, e mai come sicurezza dei pedoni rispetto al transito dei ciclisti. Eppure il tema è molto importante, per tutte le situazioni – dai marciapiedi alle isole pedonali ai parchi e alle ville storiche – in cui il percorso della ciclovie avviene su un tracciato non esclusivo o con spazi talmente angusti da comportare inevitabilmente sconfinamenti.

Infine, **il terzo punto, che riguarda la chiarezza sull’utilizzo della ciclovie, sia dal punto di vista degli utenti** – è evidente che non si tratterà – e giustamente – solo di turisti, ma anche di

lavoratori che si spostano in bicicletta e atleti ecc – **sia dal punto di vista degli orari** – laddove il tracciato previsto percorre spazi chiusi dopo il tramonto come le ville storiche - **sia dal punto di vista della tipologia dei velocipedi che vi possono transitare**, in particolar modo per quanto riguarda biciclette a pedalata assistita e monopattini elettrici, che recentemente sono stati equiparati alle biciclette¹⁰ e che fuori dalle strade veicolari e dalle piste ciclabili dedicate potrebbero creare problemi alla sicurezza dei pedoni, e avere un maggiore impatto sull'ambiente.

Il GRAB dovrà essere fruibile 365 giorni l'anno (e 24 ore su 24) anche dalle persone inesperte (comunicazione di Velolove)

"Nelle more della sperimentazione ... e fino alla data di entrata in vigore delle nuove norme relative alla stessa sperimentazione, sono considerati velocipedi... anche al di fuori degli ambiti territoriali della sperimentazione, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica..." (Codice della Strada, Art. 50)

INTERMODALITA' E CICLOSTAZIONI

In un'ottica volta a favorire l'uso della bicicletta quale mezzo ordinario e prevalente per gli spostamenti, alla realizzazione del GRAB non può che associarsi la contestuale realizzazione di adeguate infrastrutture dedicate all'**intermodalità**. Sicchè, nella città e nei tratti interessati dal GRAB, si ritiene opportuno che sia finanziata la realizzazione di **ciclostazioni** custodite, per poter ricoverare le biciclette in sicurezza. Tale servizio, oltre a favorire l'intermodalità consentirebbe davvero l'uso quotidiano della bicicletta e si porrebbe quale efficace azione di contrasto al dilagare dei furti.

Il progetto del GRAB ipotizza la realizzazione delle ciclostazioni, ma è importante che l'Amministrazione comunale, attraverso i Municipi, considerato anche il vasto patrimonio immobiliare pubblico, promuova una mappatura di possibili luoghi appositamente dedicati a tale funzione, non escludendo per la relativa gestione l'eventuale coinvolgimento di soggetti privati, nell'ambito di regole predeterminate dalla stessa Amministrazione e nell'ottica di rendere tali servizi accessibili a tutti, considerato il beneficio generale che l'intera città trae da un aumento della mobilità ciclistica e contestuale riduzione del traffico veicolare motorizzato.

INFORMAZIONE, CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE

A gennaio 2021 Roma Servizi Mobilità ha dato avvio al processo partecipato dei cittadini alle decisioni progettuali del GRAB. Un momento di confronto importante, considerato l'impatto che la ciclovia può avere in determinati territori.

L'incarico per i servizi di elaborazione ed esecuzione del percorso partecipato dei cittadini alle decisioni progettuali del GRAB e del piano di comunicazione social è stato affidato da Roma Servizi Mobilità a Velolove¹¹

Tale processo è stato espletato con l'organizzazione di webinar aperti ad associazioni, cittadini e realtà territoriali. Durante i webinar, ma anche successivamente, tramite email o apposito modulo on-line, era possibile fare domande, inviare proposte e suggerimenti¹².

Auspichiamo che prima della redazione del progetto esecutivo siano rese note le risultanze del processo partecipativo coordinato da Velolove mediante la pubblicazione delle segnalazioni e delle proposte dei cittadini.

In ogni caso, pur apprezzando l'impegno di Velolove nella divulgazione delle informazioni e nella consultazione della cittadinanza, riteniamo che il riferimento per le interlocuzioni con i cittadini debba essere un soggetto interno all'Amministrazione, a cui spetta anche garantire una puntuale e aggiornata informazione accessibile sui canali istituzionali e fornire risposte circostanziate e ufficiali.

LE CRITICITA' DEL PERCORSO DEL GRAB

Nella prospettiva di approfondire le problematiche di altri tratti attraversati dal GRAB, proponiamo alcune criticità da noi rilevate per il percorso del Lotto 4 stralcio 8, riguardante Villa Ada

IL GRAB E LE VILLE STORICHE: VILLA ADA

Come già accennato per altre Ville e/o Parchi, al visitatore che si trovi all'ingresso degli stessi si presentano spesso diversi percorsi, i quali saranno di volta in volta scelti in funzione delle esigenze, degli interessi o delle abilità del cicloamatore (percorsi più impegnativi per orografia o condizioni del sottofondo).

Nel caso di Villa Ada, anche il Piano Quadro della Ciclabilità indica molti percorsi; tra questi è stato selezionato quello che consente, per coloro i quali intendano proseguire lungo l'itinerario del GRAB, di raggiungere la pista esistente su Via Panama. (dal sito di Agenzia Roma Servizi Mobilità)

Villa Ada è una villa storica vincolata¹³ che presenta un patrimonio naturalistico pressoché unico in una grande città e al suo interno sono presenti edifici vincolati e reperti archeologici

Anche se il giardino storico è destinato ad essere visto e percorso, è chiaro che il suo accesso deve essere regolamentato in funzione della sua estensione e della sua fragilità in modo da preservare la sua sostanza e il suo messaggio culturale. (Art. 8 Carta di Firenze, All.2 Regolamento del Verde Pubblico e Privato e del Paesaggio Urbano di Roma Capitale)

E' sottoposta al Piano di Utilizzazione, approvato e ratificato in data 11 marzo 1994 con accordo di programma tra Ministero Beni Culturali ed Ambientali, Regione Lazio e Comune di Roma. Si tratta di uno strumento urbanistico che definisce gli usi di aree ed immobili. All'articolo 6 sul sistema dei percorsi prevede percorsi naturalistici, didattici, percorsi odorosi, "percorsi vita" (ginnici attrezzati) ma non prevede percorsi ciclabili¹⁴.

Il Regolamento del Verde Pubblico e Privato e del Paesaggio Urbano recentemente approvato tratta delle ville storiche nel Capitolo 3 agli Art.42 e ss.¹⁵, l'Allegato 2 con la "Carta dei Giardini Storici detta Carta di Firenze", nel Capitolo 4 "Fruizione di Parchi, di Giardini pubblici ed altre aree verdi", in particolare art. 56 "Giochi e attività sportive"¹⁶, dove prevede che "l'accesso alle biciclette, condotte a velocità moderata" è consentito "come da segnaletica, esclusivamente su viali, strade e percorsi ciclabili con l'obbligo di dare precedenza ai pedoni, escludendo il transito sulle aree a verde".

In proposito, va detto **che Villa Ada oggi è percorsa liberamente da ciclisti che utilizzano i sentieri esistenti condividendoli con gli altri frequentatori della Villa senza peraltro che vi sia alcun tipo di segnaletica che indichi il comportamento da tenere e i percorsi da seguire**, aspetti che mettono a rischio la sicurezza dei pedoni e anche la tutela della flora e della fauna, visto che in molti casi vengono praticati percorsi in mountain bike nelle zone più fragili dal punto di vista ambientale. E' persino presente un servizio di biciclette a noleggio di un privato.

E' quindi urgente, **indipendentemente dalla realizzazione del GRAB** – ma a maggior ragione con il GRAB, che incentiverà il flusso delle biciclette in arrivo a Villa Ada - **che siano definite e fatte rispettare regole certe per l'accesso e la fruizione del parco da parte dei ciclisti, considerando le limitazioni previste dal Piano di utilizzo.**

Quanto alle caratteristiche del tracciato GRAB (Ciclovía in sede propria su terreno stabilizzato¹⁷) previsto nella villa storica¹⁸, ci sono a nostro avviso alcune controindicazioni che dovrebbero spingere i progettisti – e gli enti preposti alla tutela della Villa – a scegliere un tracciato alternativo.

1) L'utilizzo del GRAB e l'aumento dei flussi di percorrenza

Il progetto del GRAB, così come illustrato sul sito e nelle conferenze on line, presenta una duplice valenza: quella di destinazione – turisti o romani che si recano in bicicletta per fruire del parco storico – e quella di transito – turisti o romani che percorrono il tratto per raggiungere mete successive dell'anello, anche per scopi diversi dal turismo.

Queste diverse modalità di utilizzo della ciclovía e l'aumento dei flussi dei frequentatori della Villa tramite il GRAB (600 mila turisti previsti solo nel primo anno di percorrenza¹⁹) rendono **opportuno, a nostro parere, lo spostamento del tracciato GRAB all'esterno della Villa.**

Carteinregola, quindi, non è contraria all'accesso alle biciclette nella villa, ma sottolinea la necessità che tale accesso sia regolamentato, sulla base degli usi previsti dal Piano di utilizzo, dei pareri degli enti preposti, a partire dalle Soprintendenze, tenendo anche conto delle analisi e dei pareri espressi dalle Associazioni che da decenni si occupano della tutela e della salvaguardia di Villa Ada. E in ogni caso, a nostro avviso, l'accesso alle biciclette dovrebbe essere consentito solo per svolgere attività a livello ricreativo, escludendo quindi l'uso agonistico/sportivo e di attraversamento.

I ciclisti che percorrendo il GRAB volessero recarsi alla villa, arrivati agli ingressi, dovrebbero quindi, oltre a poter disporre di apposite strutture e rastrelliere per depositare i mezzi in sicurezza, trovare una **evidenziazione della fine del percorso del GRAB e dell'inizio delle regole di comportamento da tenersi nel percorrere il Parco**, con le mappe dei percorsi possibili, con il dislocamento di cartelli che illustrano le regole da seguire, le velocità, i percorsi non consentiti, le precedenze ecc..

2) La biodiversità

La Villa ospita un popolamento animale piuttosto ricco e vario; ciò è conseguenza di diversi fattori tra cui la vicinanza alla periferia Nord della città in collegamento faunistico con la Campagna Romana (Valle del Tevere), la relativa tranquillità e ricchezza di cibo presente nella villa, la varietà di microambienti naturali e seminaturali (bosco, cespugli, prati, aree umide) adatti alle esigenze ecologiche di diverse specie animali, la scarsa manutenzione della parte di acquisizione pubblica del 1996, che ha permesso lo sviluppo di una vegetazione rigogliosa. La specie più rappresentativa è senz'altro lo scoiattolo, facilmente osservabile. Tra i mammiferi risultano inoltre presenti la talpa, il riccio, il coniglio selvatico, l'istrice. Incerta è l'attuale presenza della volpe, segnalata sino a qualche anno fa. Molto ricca è la comunità degli uccelli, sono state censite non solo le specie che frequentano la villa nel corso dell'anno ma anche quelle che vi nidificano. Si segnala inoltre la presenza di chiroteri, fra questi il Ferro di Cavallo Maggiore, ricomparso solo da qualche anno.

Il valore storico e paesaggistico della villa impone una tutela particolare che non è compatibile con la realizzazione di una ciclovía. Villa Ada ha un assetto morfologico e vegetazionale particolare, presenta una elevata diversità di ambienti che assicurano una notevole ricchezza biologica, a causa dell'elevato numero di zone ecotonali e di nicchie ecologiche ivi presenti. Qualsiasi intervento può determinare una alterazione degli habitat faunistici e vegetazionali anche perchè il progetto si svilupperebbe nella parte di maggiore valore naturalistico.

3) L'apertura notturna della Villa

Il Regolamento del verde prevede che la Ville storiche siano chiuse al tramonto. Sarebbe quindi inspiegabile per gli utilizzatori del GRAB (che in molte comunicazioni viene pubblicizzato come aperto 24/24)²⁰ dover improvvisamente “interrompere” il percorso intrapreso a causa della chiusura della Villa. Il tracciato esterno risolverebbe facilmente questa criticità.

4) Requisiti tecnici della ciclovia turistica previsti dal M.I.T.

- Il requisito dell'attrattività della ciclovia rimarrebbe di livello "ottimo" senza la necessità di attraversare Villa Ada con l'accesso diretto all'ingresso di Villa Ada o dalla ciclovia ovvero tramite la sua diramazione.

- Il requisito della fruibilità, interconnessione e intermodalità e quello relativo alla percorribilità risultano invece essere al livello "minimo". Nel primo caso perché l'accessibilità, l'interconnessione e l'intermodalità in bicicletta sono garantite solo attraverso l'interconnessione con la rete ciclabile comunale e strade a basso traffico, nei punti in cui vengono intersecate o affiancate. Nel secondo caso perché il fondo in stabilizzato della ciclovia su terreno preesistente non può garantire standard elevati di percorrenza. Un percorso esterno su strada asfaltata (via di Ponte Salario) o ciclabile già esistente (via del Foro Italico) consentirebbero, invece, di ottenere standard migliori in questi due ambiti.

5) L'accesso ai veicoli elettrici

La ciclovia deve essere utilizzabile dai ciclisti, dai monopattini elettrici e dalle biciclette a pedalata assistita oltretutto dalle handbike. Se nella Villa storica, come abbiamo ipotizzato, con apposita regolamentazione, potrebbe essere ammesso un uso delle biciclette a scopo ricreativo (ipotesi da verificare), non ci sembra invece in alcun modo compatibile l'accesso di monopattini elettrici e biciclette a pedalata assistita in modalità elettrica

LA PROPOSTA DI CARTEINREGOLA: IL TRACCIATO DA VIA DI PONTE SALARIO A VIA DELLA MOSCHEA

In conclusione ci sembra evidente che una soluzione progettuale alternativa possa prevedere:

A) la realizzazione di una vera e propria ciclovia su via di Ponte Salario fino a Forte Antenne e, a seguire, a Via della Moschea, vietando la strada al traffico veicolare normale e riservandolo solo ai veicoli autorizzati diretti a edifici e strutture accessibili solo da quel percorso, rendendolo pedonale e ciclabile. Riteniamo che la pendenza non possa essere una controindicazione, dato che parliamo di persone che già utilizzano la bicicletta per lunghi percorsi, e che comunque nei tratti più impegnativi possono sempre condurre la bicicletta a mano. Facciamo presente che i disabili e gli utenti di handbike potrebbero in ogni caso attraversare la villa nel rispetto delle regole che, come detto in precedenza, dovranno essere evidenziate con apposita segnaletica.

B) l'utilizzazione – una volta implementata e riammodernata- della ciclabile già esistente su via del Foro Italico che prosegue poi per viale della Moschea. Ipotesi, questa, già prevista da Velolove.

In alternativa al percorso all'interno della Villa c'è la variante della Moschea, la ciclabile che da Ponte Salario raggiunge l'Auditorium. Ora è in condizioni disastrose: va rimessa in sesto e migliorata. (dal sito Velolove)

Segnaliamo inoltre che molti Comitati e Associazioni di cittadini, alcuni anche facenti parte della Rete di Carteinregola, hanno espresso preoccupazioni ed elaborato analoga proposta alternativa all'attraversamento di Villa Ada. Forse una riflessione più approfondita ed ampia su questo stralcio da parte dei promotori e di Roma Capitale sarebbe auspicabile.

Ci auguriamo infine che grazie al progetto GRAB anche la Roma al di là del Tevere, a cominciare dalla maggiore Chiesa della cristianità, per non parlare di Villa Pamphili, il Parco del Pineto, la stessa Ostia, vengano progressivamente interconnessi con il GRAB mediante la saldatura dei tanti percorsi ciclabili già esistenti o attraverso la programmazione e realizzazione di nuovi.

In conclusione, siamo consapevoli dell'importante occasione offerta alla Capitale dal finanziamento del GRAB, occasione da non perdere, che può diventare il volano di un salto di qualità per la mobilità sostenibile della nostra città. Ma senza mai dimenticare l'unicità di Roma e dei suoi tesori storici e naturalistici, tesori che qualsiasi amministratore deve mettere al primo posto, subordinando alla loro tutela qualunque intervento di interesse pubblico.

Associazione Carteinregola

¹ *GRAB punti a diventare la colonna vertebrale della futura rete ciclabile capitolina, legando tra loro i (pochi) percorsi esistenti, quelli che stanno per essere messi in cantiere (Nomentana e Prenestina) e soprattutto i tanti itinerari ancora da realizzare.* (dal sito di Velolive)

² Disposizioni per lo sviluppo della **mobilità in bicicletta** e la realizzazione della **rete nazionale di percorribilità ciclistica**. (**legge n. 2 del 11 gennaio 2018**, pubblicata in Gazzetta ufficiale il 31 gennaio 2018) Art. 2 Definizioni

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) **«ciclovía»**: 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;

³ [Le «Ciclovie nazionali» dal sito del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti sono 10, con una lunghezza media di oltre 570 km](#)

⁴ [Decreto Interministeriale del 29 novembre 2018 per la «progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche»](#) con un finanziamento di circa 325 milioni dal 2016 al 2024

⁵ Per quanto riguarda i requisiti geometrici «minimi» la norma di riferimento è il [Decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 1999, n. 557 recante "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"](#)

⁶ Allegato 4 al Decreto Interministeriale del 29

c) "caratteristiche geometriche":

Tale sotto-requisito è espresso in modo differenziato in funzione delle diverse tipologie con cui la ciclovía turistica può essere realizzata: tratti di in sede propria o tratti in cui la circolazione delle biciclette e dei veicoli motorizzati sia in promiscuo. Nei tratti in cui la ciclovía è prevista in sede propria:

- livello "minimo": deve essere garantito che l'intera ciclovía 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 novembre 1999, n. 557 recante "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili", in termini di larghezza minima, raggi, pendenze trasversali, ecc.;

- livello "buono": deve essere garantita una larghezza minima di 2,00 metri (ciclovía monodirezionale) e 3,00 metri (ciclovía bidirezionale), salvo puntuali restringimenti - da incrementare in relazione ai flussi di traffico ciclistico previsti - nonché l'assenza di curve

pericolose. Le intersezioni con strade a velocità superiore ai 50 km/h e carreggiate larghe più di 7,00 metri possono essere semaforizzate per l'attraversamento ciclabile o ciclopedonale. Le restanti caratteristiche geometriche devono rispettare il Codice della Strada ed il decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 1999, n. 557, recante: "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";

- livello "ottimo": nei tratti in sede propria deve essere garantita una larghezza minima di 2,50 metri (ciclovie monodirezionali) e 3,50 metri (ciclovie bidirezionali), salvo puntuali restringimenti - da incrementare in relazione ai flussi di traffico ciclistico previsti - nonché l'assenza di curve pericolose. Le intersezioni di ciclovie in sede propria con strade con limite di velocità superiore a 50 km/h e carreggiate larghe più di 7,00 metri devono sempre essere realizzate con sovrappassi o sottopassi ciclabili o ciclopedonali. Le restanti caratteristiche geometriche devono rispettare il Codice della Strada ed il decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 1999, n. 557, recante: "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili".

In corrispondenza degli attraversamenti urbani la ciclovie deve possedere standard tecnici almeno di livello "buono".

Nei tratti della ciclovie turistica in cui la circolazione delle biciclette e dei veicoli motorizzati avviene in promiscuo - fermo restando il rispetto del Codice della Strada e del decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 1999, n. 557, recante: "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"- le dimensioni della carreggiata stradale devono consentire il passaggio e il sorpasso in sicurezza delle biciclette da parte dei veicoli motorizzati e deve essere installata adeguata segnaletica di pericolo. Particolare cura dovrà essere posta negli elementi della infrastruttura caratterizzati da insufficiente visibilità ai fini del reciproco avvistamento tra veicoli.

Nel caso di ciclovie turistica con livello standard "ottimo" non è consentita la circolazione in promiscuo.

Inoltre lungo tutta la ciclovie deve essere garantita un'altezza libera minima di 2,20 m dal piano ciclabile, nei confronti di strutture orizzontali e/o altri ostacoli.

Puntuali restringimenti, da dimensionare in relazione ai flussi di traffico ciclistico previsti - in ogni caso mai inferiori al metro e limitati longitudinalmente ai 30 metri o alla lunghezza dei ponti - possono essere presenti, ma devono essere adeguatamente segnalati.

Tratti in galleria promiscui col traffico autoveicolare sono ammessi solo con velocità massima di 50 km/h, uno specifico potenziamento dell'illuminazione, adeguata segnalazione e una corsia ciclabile monodirezionale di almeno 1,50 metri.

⁷ <https://www.pumsroma.it/realizzazioni/grab/>

⁸ <https://velolove.it/wordpress/grab/>

¹⁰ MONOPATTINI ELETTRICI

Dal 1 Gennaio 2020, grazie alla legge 160 del 27 Dicembre 2019, aggiornato poi a Febbraio 2020, i monopattini elettrici ora vengono equiparati alle biciclette.

Dal 1 Gennaio 2020 è possibile circolare con i monopattini elettrici in strada, piste ciclabili (entrambe max 25 km/h) e zone pedonali (max 6 km/h).

Dove possono circolare i monopattini elettrici?

Pur rimanendo alle amministrazioni locali e comunali la decisione di dove potranno circolare i monopattini elettrici, possiamo già definire alcune specificazioni a riguardo.

In linea generale, i monopattini elettrici potranno circolare legalmente, sulle strade urbane, ove è consentita la circolazione dei velocipedi, nonché sulle strade extraurbane, se è presente una pista ciclabile.

¹¹ *VeloLove è un circuito di feste, spettacoli, iniziative che coinvolgono principalmente i ciclisti urbani, ma anche pedoni, pendolari e utenti del trasporto pubblico. VeloLove è anche il GRAB. E' VeloLove, infatti, ad aver ideato e progettato il Grande Raccordo Anulare delle Bici di Roma, 44,2 km ciclopedonali in collaborazione con Touring Club Italiano, Legambiente, Parco Regionale Appia Antica, Rete Mobilità Nuova.*

¹² <https://romamobilita.it/it/media/grab-presentazione-percorso-partecipato>

¹³ Con D.M. 14.12.95 la villa è stata sottoposta a tutela assoggettandola alle disposizioni di cui alla legge 1.6.1939, n. 1089 e succ. mod.

- la destinazione urbanistica è secondo il vigente PRG zona N

- il piano di utilizzazione della villa, approvato e ratificato in data 11 marzo 1994 con accordo di programma tra Ministero Beni Culturali ed Ambientali, Regione Lazio e Comune di Roma,. Delibera n.30 del 31.03.94 pubblicata B.U.R.n.15 del 20.05.94.

- la carta dei giardini storici detta "Carta di Firenze" prevede nell'ambito del parco a carattere museale unicamente interventi di restauro conservativo, di restauro del giardino e della vegetazione esistente.

¹⁴ Vedi allegato Art. 6 Piano di Utilizzazione di Villa Ada

¹⁵ L'art. 44, al comma 4, prevede che: "La redazione del progetto di restauro da parte del professionista deve rispettare l'autenticità e l'integrità dei giardini storici secondo le linee guida individuate dal "Documento di Nara" del 1994. Il progetto, nella scelta dei materiali da utilizzare, tiene conto della qualità e della provenienza dei materiali che saranno utilizzati ed in particolare dei legnami, delle specie vegetali, dei metalli e delle malte. I rilevamenti, le ricerche, le analisi, i saggi, devono essere effettuati da tecnici abilitati nei singoli settori"

Regolamento del Verde e del Paesaggio Urbano di Roma Capitale CAPITOLO 3
PARCHI E GIARDINI DI PREGIO STORICO, ARCHITETTONICO E AMBIENTALE

Art. 42 - Parchi, ville e giardini storici di Roma Capitale

1. Roma Capitale, secondo i principi sanciti dall'art. 9, comma 2 della Costituzione e della Carta dei giardini storici ICOMOS-IFLA, (Carta di Firenze - 1982) e in conformità alle leggi per la tutela del paesaggio e del patrimonio storico e artistico della Nazione e con l'ulteriore tutela accordata ai Parchi Storici dall'art. 10, comma 4, lettera f) ed all'art. 136, comma 1, lettera b) del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, riconosce che le ville, i parchi e i giardini di interesse artistico o storico:
 - a. sono patrimonio di interesse pubblico e fanno parte del paesaggio e del patrimonio culturale, storico ed artistico della Nazione;
 - b. sono beni paesaggistici, culturali e ambientali di primaria importanza, atti a soddisfare esigenze intellettuali, culturali, estetiche, educative, ricreative e di salute pubblica;
 - c. sono preziosi ecosistemi caratterizzati da elevata biodiversità;

d. sono un luogo di incontro, socialità e crescita culturale per le persone di tutte le generazioni.

Art. 47 - Fruizione dei parchi e giardini storici

1. Il comportamento dei frequentatori deve essere consapevole e rispettoso del valore storico, culturale, ambientale, paesaggistico e architettonico dei luoghi. I frequentatori dei parchi storici devono assumere comportamenti adeguati in funzione del mantenimento in buono stato degli elementi vegetali, architettonici e di arredo, della pulizia delle aree e del benessere degli animali.

2. All'interno dei parchi storici il visitatore deve rispettare le aree dedicate al riposo, al gioco e ai servizi di carattere culturale e ricreativo.

3. È fatto divieto di disturbare in qualsiasi modo la quiete e la tranquillità dei fruitori dei parchi storici.

4. Al fine di salvaguardare dal degrado il patrimonio artistico, architettonico e naturalistico dei parchi storici, ferme restando le prescrizioni di cui all'art. 62 del presente Regolamento, è vietato inoltre:

a) causare danni al patrimonio architettonico monumentale/artistico anche con scritte e graffiti, agli edifici, alle strutture all'interno dei parchi e dei giardini storici, alle recinzioni e ai cancelli di ingresso;

b) utilizzare strumenti di softair games (giochi di guerra);

c) utilizzare le aree interne ai parchi storici per l'atterraggio di deltaplani e/o parapendio, ad eccezione dei casi di urgenza e necessità;

d) effettuare la distribuzione di volantini e di qualsiasi altro materiale di facile dispersione nell'ambiente;

e) utilizzare strutture gonfiabili e, salvo quanto previsto agli artt. 48 e 50 del presente regolamento, generatori di corrente;

f) svolgere attività di sfruttamento della villa non autorizzate.

5. Nelle ville, parchi e giardini storici alcune aree particolarmente delicate, possono essere interdette all'accesso di ogni mezzo con la sola esclusione di tricicli per bambini.

Art. 48 - Attività consentite: principi generali

1. Le attività promovibili all'interno dei parchi storici, ai fini del rilascio delle necessarie autorizzazioni, devono rispettare le norme dettate dal presente Regolamento ed in particolare:

a. essere rispettose del carattere storico dei parchi sotto il profilo paesaggistico, ambientale e culturale;

b. soddisfare l'esigenza dei cittadini di fruire di spazi verdi di elevata qualità paesaggistica, culturale e ambientale e a garantire la più ampia frequentazione possibile in tutte le fasce orarie da parte di cittadini di tutte le età;

c. essere organizzate in modo da garantire il controllo dell'accesso e di sorveglianza durante gli eventi;

d. essere compatibili con la programmazione delle attività di manutenzione e con la conservazione del complesso paesistico;

e. svolgersi, per quanto possibile, su aree pavimentate e/o su camminamenti esistenti.

2. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione di cui al successivo art. 50 le attività sono distinte in:

a) compatibili, quando sono coerenti con il valore culturale dei parchi, non pregiudicano la loro conservazione né rischiano di arrecare danni;

-
- b) compatibili con prescrizioni, ovvero ammesse a determinate condizioni;
c) incompatibili, quindi non ammesse in nessun caso.

3. La compatibilità di usi ed attività è valutata:

- in funzione della frequenza quotidiana, settimanale, mensile, annua o occasionale;
- in rapporto alla necessità di utilizzare particolari attrezzature;
- in ragione degli impatti sui luoghi, anche in termini di sostenibilità, di usura degli stessi e di ricadute manutentive e gestionali.

Aree verdi per tutti, quando riguarda ville storiche e specificata

¹⁶ Art. 56 - Giochi e attività sportive

1. Le attività ludiche, sportive o amatoriali, sono consentite purché non arrechino disturbo o pericolo per sé o per gli altri ovvero causino danni alla vegetazione, agli animali, alle infrastrutture, agli immobili e agli elementi storico-monumentali inseriti all'interno delle aree verdi.

2. Nei parchi e nei giardini è consentito l'accesso alle biciclette, condotte a velocità moderata, come da segnaletica, esclusivamente su viali, strade e percorsi ciclabili con l'obbligo di dare precedenza ai pedoni, escludendo il transito sulle aree a verde. In caso di particolare affollamento le biciclette vanno condotte a mano. (...)

¹⁷ Da Roma Servizi Mobilità Documento 8- GRAB- Lotto 4 sul tratto che interessa Villa Ada

¹⁸ vedi presentazione Studio Ferretti e webinar del 12 febbraio 2021

¹⁹ Cfr. Comunicato MIT 2016

²⁰ Regolamento del Verde - Art. 45 - Chiusura e apertura dei parchi storici

1. I Parchi, le Ville, i Giardini storici pubblici ed i complessi immobiliari in essi presenti sono aperti al pubblico secondo orari e modalità stabiliti da Roma Capitale e indicati agli ingressi.

L'Amministrazione di Roma Capitale provvede a garantirne l'apertura e la chiusura tramite personale interno o affidamento a terzi.

2 Le variazioni agli orari di apertura e chiusura, di accesso o la chiusura temporanea per calamità o per esigenze di pubblica sicurezza sono disposte esclusivamente dall'Amministrazione.

Associazione CARTEinREGOLA

www.carteinregola.it

laboratoriocarteinregola@gmail.com

carteinregola@casellapec.com

La Rete di Carteinregola

ADP Ass. Diritti dei Pedoni Roma e Lazio - amate l'architettura - Ass. Amici di Villa Ada - Aspettare Stanca – Ass. Artù – Ass. Amuse – Ass. Comitato Parco Casal del Marmo - Ass. Mare Libero - Ass. di Quartiere Fontana Candida - Associazione Diatomea - Ass. Gentes - PSP Ass. Progettazione Sostenibile Partecipata - Ass. Progetto Celio - CILD Centro d'Iniziativa per la Legalità Democratica - Circolo Fratelli Rosselli - Cittadinanzattiva Lazio Onlus - Cittadinanzattivaflaminio - Comitato Ambiente e Legalità Ponte Milvio - Comitato di quartiere Pian Saccoccia - Comitato Mura Latine - Comitato per il Progetto Urbano San Lorenzo - Comitato per la difesa della pineta di Villa Massimo - Comitato per il parco della Caffarella - Comitato per la valorizzazione di S. Agnese fuori le mura - Comitato EUR Salute Ambiente – Comitato Verde Ferratella - Comitato Villa Blanc - ComunitAppia - Comunità Territoriale del VII Municipio - Consorzio Gaia Domus - Coord. Comitati NO PUP /Sostasostenibile - Coord. Residenti Città Storica - Corviale domani - Difendiamoimercatirionali – Eutropian Urban Research&Action - Focus Casa dei diritti sociali - Interazioni urbane - PerRoma - Visure Acatastali