

LA MOBILITA' DELLA FASE 2 A ROMA

PROPOSTE PER IL MUNICIPIO III

Nella fase 2 dell'emergenza sanitaria Covid-19 la necessità di mantenere il **distanziamento sociale** avrà implicazioni estremamente rilevanti per l'organizzazione e la gestione della **mobilità urbana** in tutte le grandi città del mondo, e nondimeno a Roma.

E' evidente che non vi sono soluzioni semplici ad un problema tanto complesso e che **decisioni, provvedimenti ed iniziative** vanno presi **in tempi brevi**; ben sapendo che nella nuova fase ci si confronterà con modalità operative restrittive e del tutto nuove per il trasporto pubblico e che **la soluzione non potrà essere quella di un'insostenibile estensione dell'uso dell'auto privata.**

Come Municipio abbiamo avviato una riflessione complessiva sul tema con alcune **proposte operative** attraverso un primo documento che vuole avere un carattere aperto. Nel documento, che sottoponiamo

alla più ampia condivisione, particolare attenzione viene posta al tema della **ciclabilità** facendo il punto di quanto è oggi già in programma nel nostro territorio e di possibili itinerari da approntare in tempi brevi appunto nella fase 2.

In questa logica **ci auguriamo che sia possibile intavolare con RomaCapitale un lavoro comune.** La Giunta capitolina, in linea con quanto si sta facendo in molte città europee, si appresta a varare ed attuare un piano di percorsi ciclabili "transitori" alcuni dei quali interessano anche il territorio del nostro municipio.

Su questo e su altre proposte, siamo disponibili e pronti ad un confronto operativo, fino ad ora non avvenuto, per dare risposte efficaci, in una logica integrata, ai **non facili problemi di mobilità della nuova fase.**

ROMA



Municipio Roma III Montesacro

LO SCENARIO

L'uscita dalla fase 1 della gestione dell'emergenza avrà conseguenze estremamente rilevanti per l'organizzazione della mobilità urbana in tutte le grandi città, e particolarmente a Roma.

E' bene ricordare che, rispetto ad altre grandi città europee, **la Capitale si distingue per:**

- un **altissimo tasso di motorizzazione, elevata congestione e tempi di spostamento**, scarso ricorso all'intermodalità;
- una offerta della **rete veloce su ferro inadeguata** in termini di Km, di numero di linee, di nodi di scambio (solo Termini e San Giovanni), nonché (almeno per la linea B) di frequenza, cui corrispondeva tuttavia un uso assai intenso da parte dell'utenza;
- una **estensione rilevantissima della rete del tpl su gomma**, peraltro poco gerarchizzata, in linea con la grande estensione territoriale della città e con la sua bassa densità.
- uno **squilibrio** nell'articolazione modale **tra quartieri centrali**, in cui il Tpl e la mobilità alternativa giocano un ruolo significativo, e **quartieri ultraperiferici** dove il ruolo dell'auto è assolutamente preponderante.

Inevitabilmente la necessità di mantenere il distanziamento sociale anche a fronte del rallentamento delle restrizioni agli spostamenti avrà grande impatto sui comportamenti di mobilità.

L'esigenza del distanziamento e la necessità di contingentare il numero dei passeggeri rischia di mettere **in gravissima crisi il già precario trasporto pubblico della città**, determinando una riduzione sostanziale della capacità di offerta dei mezzi su gomma e su ferro. Si parla di una **riduzione dei flussi serviti del 75%**. Vi è quindi l'altissima probabilità che (per assenza di alternative) la soluzione finisca per essere rintracciata in un ulteriore allargamento del ricorso all'auto privata.

Ciò comporterà **gravi problemi di sostenibilità:**

- funzionale, per i rischi di collasso da congestione delle nostra rete viaria urbana;
- economica, per l'aumento dei costi di spostamento in una fase di impoverimento di larghi settori della cittadinanza;
- ambientale, in un momento in cui più che mai per tutelare la salute collettiva bisognerebbe lavorare per garantire una migliore qualità dell'aria.

Cio è particolarmente vero anche nel caso del Municipio III, dove non vi è dubbio che l'arrivo della metropolitana con le due stazioni terminali della linea B1 abbia avuto in questi anni un effetto rilevante nel limitare in parte il ricorso all'auto, in un territorio in cui le tre uniche vie di accesso al centro città sono da sempre ipercongestionate (Nomentana-Ponte Tazio/Ponte delle Valli/Prati Fiscali-Ponte Salaria).

POSSIBILI LINEE DI AZIONE NELL'IMMEDIATO

Non ci sono evidentemente soluzioni semplici ad un problema tanto complesso.

E provvedimenti vanno presi in tempi brevi.

Certamente, a monte, è inevitabile puntare su una generale riduzione degli spostamenti, e quindi considerare il **mantenimento di una quota significativa di ricorso a lavoro da remoto** per ampi settori del terziario.

Sarebbe sbagliato in questa logica abbandonare la battaglia per un rafforzamento del trasporto pubblico locale. Battaglia sacrosanta che va rafforzata ma che, realisticamente, richiede non solo ingenti investimenti e quindi risorse, ma anche tempi medio lunghi.

Bisogna però oggi ragionare anche e soprattutto sulla possibilità di intervenire in tempi brevi, anche in vista di una sostanziale ripresa delle attività anche scolastiche dopo l'estate.

L'unica strategia è quella di puntare sulla **diversificazione delle modalità** identificando delle chiare priorità e lavorando su quelle modalità ancora poco valorizzate.

Si tratta di:

- **rafforzare le direttrici principali del trasporto pubblico**, a partire dalle linee express (60/80/90) quelle a maggiore utenza, spostando qui gran parte dei mezzi;
- **rafforzare l'offerta di mobilità in sharing** (auto elettriche/motorini elettrici/bici elettriche) presso alcuni punti nodali del territorio (Prati Fiscali/Jonio/Conca d'Oro/Sempione/Piazza Primoli/Porta di Roma);
- **potenziare la ciclabilità**, mettendo in campo interventi a carattere temporaneo, realizzando cioè una rete di percorsi ciclabili principali utilizzando la sola segnaletica, con costi e tempi di realizzazione ridotti.

Riguardo questo ultimo tema si potrebbe immaginare, anticipando in parte le piste permanenti, di lavorare su :

- **un percorso nord-sud interno (Via Conti/Piazzale Jonio/Viale Tirreno/Ponte delle Valli)** intervenendo su una via di uscita strategica, il **Ponte della Valli**, dove i ciclisti da tempo richiedono di dedicare il largo marciapiede alla ciclabilità;
- **un percorso est-ovest interno (Talenti/Viale Jonio/Prati Fiscali);**
- **un percorso nord-sud esterno**, utilizzando in parte l'argine del Tevere (riva sinistra) e (previa intesa con RFI) Via di Villa Spada, strada pianeggiante, parallela alla Via Salaria, oggi interessata da un traffico ridottissimo anche per la presenza di due sbarre di accesso nell'area ferroviaria.

APPROFONDIMENTO / LA CICLABILITÀ NEL MUNICIPIO ROMA III

Tra infrastrutture programmate e situazione emergenziale

PREMESSA

Ad oggi la ciclabilità nel territorio del Municipio Roma III, come in altre parti della città, soffre del **carattere estremamente frammentario della rete**. Non esiste una vera e propria continuità su nessuna direttrice. Questo limita fortemente lo sviluppo e la diffusione della bicicletta negli itinerari sistematici casa/lavoro e casa/scuola. Finora il numero ancora ridotto (anche se in evidente crescita) del numero di ciclisti abituali ha è stato utilizzato da parte dei residenti come argomento per giustificare la contrarietà a provvedimenti che tendono a dare spazio alla mobilità alternativa, vista come una minaccia in termini di sottrazione di spazio sosta per le auto.

Tuttavia si segnalano alcune **importanti novità**:

- la realizzazione della **Pista Nomentana** che costituisce il primo significativo collegamento ciclabile con il centro della città ha contribuito a rilanciare l'interesse per la bicicletta;
- **la prossima realizzazione nel Municipio di diversi Km di nuove infrastrutture ciclabili** che costituiscono elementi fondamentali di riammagliamento della rete;
- l'arrivo del **bike sharing in modalità elettrica** sta suscitando grande interesse e curiosità nell'utenza.

1. LE INFRASTRUTTURE CICLABILI ESISTENTI

Sul territorio del Municipio III sono presenti alcuni **tratti ciclabili in sede protetta**, esito di programmi diversi:

- parte della **Ciclabile Aniene** (2005) che da Ponte Tazio costeggia il lato sinistro del fiume nel quartiere di Sacco Pastore per arrivare poi sulla Salaria (in Secondo Municipio) all'altezza di Sacco Pastore;
- **il tratto finale della Ciclabile Nomentana** (completata nel 2019 da Roma Capitale), quando superato il cavalcavia ferroviario entra nel quartiere di Sacco Pastore congiungendosi con la Stazione Nomentana prima (Via Val d'Aosta) e con la pista Aniene poi (Via Valdarno);
- **la pista ciclabile Val d'Ala/Conca d'Oro (realizzata dal Municipio nel 2019)** che si sviluppa in parte all'interno del Parco delle Valli e che connette la stazione ferroviaria Val d'Ala (oggi chiusa ma di cui è prevista la riapertura) e la stazione metro B1 Conca d'Oro;
- **la pista ciclabile di Via Casal Boccone**, realizzata da privati (2014) nell'ambito della Convenzione Urbanistica "Parco Talenti";
- **l'anello ciclabile di Porta di Roma** realizzato da privati nell'ambito della Convenzione Urbanistica omonima. Una pista finora quasi del tutto inutilizzata.

2. LE INFRASTRUTTURE CICLABILI IN PROGRAMMA

Nuovi percorsi ciclabili in sede propria sono stati finanziati e progettati e dovrebbero nei prossimi mesi essere cantierizzati.

Si tratta di:

- **il Ponte ciclopedonale sull'Aniene tra Sacco Pastore e Ponte delle Valli/Piazza Conca d'Oro**: progetto travagliato oggi alla seconda versione, elaborato da Roma Metropolitane nell'ambito delle opere complementari alla realizzazione della linea B1 della metropolitana. Si è da poco conclusa positivamente la Conferenza dei Servizi sul Progetto definitivo dell'opera, recependo alcune osservazioni della Soprintendenza. Roma Capitale ha assicurato che si procederà alla gara d'appalto utilizzando il Decreto "Sblocca Cantieri" che prevede il ricorso all'appalto integrato;
- **la Ciclovia delle Valli, progetto elaborato dal Municipio Roma III** nell'ambito di un bando regionale (2019) gestito da Astral (società della Regione) e che è risultato vincitore del finanziamento per la realizzazione. Si tratta di un anello con direttrice est/ovest che partendo da Viale Tirreno si collega, attraverso l'asse di Via Conca d'Oro fino ai Prati Fiscali, ricomprendendo la pista esistente su Conca d'Oro/parco delle Valli. In parallelo alla pista su strada si sviluppa la pista dentro la Riserva naturale dell'Aniene, in riva destra del fiume. Il costo complessivo è di 1,3 milioni di euro. La gestione dell'opera (progetto esecutivo/appalto/direzione lavori) è in capo ad Astral. È in fase di affidamento la progettazione esecutiva, e si punta a fare la gara entro l'anno;
- **la pista ciclabile n. 13 del PON Metro**, progettata da RSM e in capo a Roma Capitale, che collega il Parco delle Sabine a nord con Piazzale Jonio a sud (itinerario via U. Della Seta - via Monte Cervialto - Via Scarpanto, Metro B1 Jonio). L'appalto è in corso e si punta ad aprire i cantieri entro l'anno;

- **la pista ciclabile n. 14** del PON Metro progettata da RSM e in capo a Roma Capitale che collega Piazzale Jonio con il Ponte Tazio (itinerario Viale Tirreno, Piazza Conca d'Oro, Viale Tirreno). La gara d'appalto dovrebbe svolgersi nei prossimi mesi.

A questi itinerari, progettati e finanziati, si aggiunge un intervento ancora in fase di progettazione che è la pista ciclabile sulla direttrice Jonio/Prati Fiscali proposta dai cittadini nell'ambito del Bilancio Partecipativo 2019 cui è stato attribuito un finanziamento di **700mila euro**. La progettazione è stata affidata da Roma Servizi per la Mobilità. Il progetto è in fase di definizione e potrebbe virtuosamente ricollegarsi con la Ciclovia delle Valli a Prati Fiscali e con le piste del PON Metro a Jonio.

Infine si segnala che nel **Piano Investimenti del Municipio sono stati destinati 400mila euro per la riqualificazione di percorsi ciclabili esistenti**. Si prevede di intervenire sul tratto ricompreso nel Municipio III della pista Aniene con particolare attenzione al rapporto con gli spazi verdi attraversati nel quartiere di Sacco Pastore.

3. IPOTESI LEGATE ALLA FASE 2 DELL'EMERGENZA COVID – 19

Nello scenario generale di criticità del TPL, accanto ad interventi di promozione della mobilità in sharing, molte città stanno pensando a piani di potenziamento delle ciclabili, mettendo in campo interventi a carattere temporaneo (con tempi e costi molto contenuti).

Naturalmente una tale scelta, che prevede corsie a scorrimento veloce riservate alle biciclette realizzate con a sola segnaletica, comporta un ridisegno della sede stradale togliendo talvolta spazio a parcheggi e corsie per automobili.

Riguardo questo ultimo tema si potrebbe immaginare, anticipando in parte le piste permanenti, di lavorare su :

- **un percorso nord-sud interno (Via Conti/Piazzale Jonio/Viale Tirreno/Ponte delle Valli)** intervenendo su una via di uscita strategica, il Ponte della Valli, dove i ciclisti da tempo richiedono di dedicare il largo marciapiede alla ciclabilità;
- **un percorso est-ovest interno (Talenti/Viale Jonio/Prati Fiscali);**
- **un percorso nord-sud esterno**, utilizzando in parte l'argine del Tevere (riva sinistra) e, previa intesa con RFI, Via di Villa Spada, strada parallela alla Via Salaria oggi interessata da un traffico ridottissimo anche per la presenza di due sbarre nell'area ferroviaria.

Inoltre, nella logica di promuovere l'uso diffuso della bicicletta bisognerebbe lavorare anche sulla disponibilità di mezzi non solo favorendo il bike sharing ma anche promuovendo una rete di ciclo-officine per rimettere in circolazione i mezzi di cui dispone la cittadinanza.