Considerazioni, critiche e suggerimenti sul progetto "Pista ciclabile Porta Pia – Via Valdarno"

A cura di ReBike ALTERmobility

Premessa

Il progetto della ciclabile su via Nomentana, presentato dal II e dal III municipio di Roma in data 27 gennaio 2014, rappresenta senza dubbio un'opportunità fondamentale sia per i quartieri interessati sia per l'intera città, che non può che beneficiare della creazione di un percorso dedicato alle biciclette su una strada, come via Nomentana, caratterizzata da ingenti flussi di traffico e di spostamenti quotidiani. Oltre alle implicazioni fattive di tale realizzazione, è importante il segnale che un'opera di questo tipo manda alla città: la bicicletta, unita alle altre forme di mobilità alternative al mezzo a motore privato, non deve più essere relegato a oggetto di svago domenicale, ma deve essere integrato a pieno titolo nell'impostazione di una strategia dei trasporti urbani.

Il **progetto**

Il collegamento, mediante pista ciclabile in sede propria, dal piazzale di Porta Pia fino alla Stazione Ferroviaria Nomentana, è visto dalla nostra associazione in modo molto favorevole, seppur con alcune critiche che analizzeremo più avanti e che si riferiscono ad aspetti che rischiano di rendere il progetto non solo ininfluente ma addirittura dannoso. Come detto, il collegamento in questione rappresenta anche a livello simbolico un vero e proprio scatto in avanti in tema di mobilità ciclabile di tutta la città e deve per questo essere sostenuto con forza e coraggio anche di fronte alle pulsioni immobiliste che di sicuro lo osteggeranno. **Gli aspetti positivi** che individuiamo sono:

- La lunghezza del percorso, che attraversa più quartieri e zone, da un punto nevralgico alle porte del centro storico fino a una zona semiperiferica densamente popolata;
- La possibilità di interscambio con molteplici soluzioni di trasporto pubblico locale (Ferrovia, linee di autobus e tram);
- L'integrazione con la pista ciclabile esistente sull'Aniene;
- Il collegamento con zone di interesse culturale e paesaggistico (Villa Torlonia, Villa Mirafiori, parco dell'Aniene);
- Il collegamento, per ora potenziale, con la metro B, il Policlinico, l'università Sapienza e con piazza Sempione.

Potenzialità

L'ultimo punto degli aspetti positivi è tale **solo se tali potenzialità verranno espresse** e, dal nostro punto di vista, se verranno realizzate nel più breve tempo possibile. Il collegamento di una pista ciclabile con i nodi di scambio del traffico e del trasporto pubblico, nonché con le più importanti istituzioni come l'università, sono condizione fondamentale per il successo di un progetto come questo, e possono essere realizzati anche con

spese minori, senza la necessità di una pista ciclabile in sede propria. Quello che, alla presentazione del progetto, è una potenzialità, deve essere custodito e trattato con cura, prima che diventi una mancanza grave: ad oggi, infatti, il mancato collegamento con piazza Sempione, a vantaggio dell'allaccio alla Stazione ferroviaria Nomentana, impedisce alla pista ciclabile di raggiungere il cuore di una zona estremamente popolosa, nonché punto di scambio con un intero quadrante di Roma, sia a livello di mezzi pubblici che di traffico privato. **Le nostre proposte** in tal senso:

- Collegamento con **corsia ciclabile** disegnata a terra su sede stradale (non in sede propria quindi) da via Aosta a piazza Sempione, su entrambi i lati della carreggiata: questa soluzione non impone spese particolari e non sottrae spazio al parcheggio privato, ma individua, sulle carreggiate di entrambi i sensi di marcia, uno spazio a terra non "esclusivo" per le biciclette, ma che ne segnala la possibile presenza, indicando ai mezzi a motore che la corsia potrebbe ospitare una o più biciclette. Invita a rallentare e a mantenere alta l'attenzione. E' la soluzione che più comunemente viene adottata in tutte le principali città europee che affrontano il tema della mobilità ciclistica;
- Soluzioni simili potrebbero essere adottate per collegare la pista in oggetto ad altri gangli fondamentali della mobilità e della vita cittadina (Metro B Piazza Bologna lungo Viale XXI Aprile, Metro B Annibaliano lungo via di Sant'Agnese, Metro B Policlinico, Policlinico e Università Sapienza lungo via Regina Margherita): questi collegamenti, se realizzati con le corsie ciclabili, sono praticamente a costo zero e hanno il duplice effetto di integrare l'esistente con il progetto della pista ciclabile Nomentana, e di mettere in sicurezza gli utenti delle strade, non solo i ciclisti, tramite una generale riduzione della velocità di scorrimento (che, come è noto, non apporta miglioramenti al tempo di percorrenza degli spostamenti cittadini, ma incrementa soltanto la possibilità di incidenti stradali);
- Posizionamento, su Piazza Sempione, nello spazio antistante il III Municipio, di un **parcheggio per biciclette** che consenta lo scambio con il trasporto pubblico locale.
- Promozione, da parte di associazioni e istituzioni, di **iniziative di visibilità e promozione della pista ciclabile e della sua utilità**, come il Bike to school verso le scuole vicine alla pista, che potrebbe essere settimanale anche con il sostegno di volontari, genitori, insegnanti e vigili, e il Bike to work, o Bike pooling, o Bici Bus, che metterebbe in contatto e in coordinamento i ciclisti abituali della tratta e coinvolgerebbe potenziali utenti della nuova pista.

Criticità

Oltre alle potenzialità, che come detto si trasformerebbero in criticità laddove non venissero sfruttate, il progetto così come è stato strutturato presenta a nostro avviso le seguenti criticità:

- Il percorso della pista ciclabile dovrebbe essere visivamente continuo: la segnaletica orizzontale non dovrebbe mai quindi interrompersi, segnalando quindi la presenza della pista anche sugli incroci stradali e in corrispondenza di passi carrabili e intersezioni con strade private. Anche se non in sede propria, infatti, questi punti di intersezione rappresentano la continuazione della pista ciclabile e il possibile passaggio di biciclette dovrebbe essere segnalato tramite apposita segnaletica orizzontale,

che sia quella di un attraversamento ciclabile o la colorazione in rosso dell'intera sede stradale interessata, a indicare quindi la carreggiata dedicata alle biciclette;

- Questo è particolarmente importante sul tratto finale della pista, laddove, dopo via della Batteria Nomentana, incrocia la rampa di accesso alla Tangenziale, attraversa la via Nomentana e incrocia nuovamente l'altra rampa di accesso alla Tangenziale, già sull'incrocio con via Val d'Aosta: in questi punti, di incroci particolarmente delicati con il traffico veicolare, la segnaletica orizzontale, seppur fondamentale, potrebbe non bastare e suggeriamo pertanto una segnaletica luminosa e possibilmente sonora che induca a rallentare l'ingresso in Tangenziale osservando la possibile presenza di ciclisti.