



Comitato di Quartiere Torre Spaccata
Via Marco Stazio Prisco 42 - 00169 Roma
www.torrespaccata.org
cdq@torrespaccata.org



OSSERVAZIONI SUL BICIPLAN A CURA DEL COMITATO DI QUARTIERE TORRE SPACCATA

La **presentazione il 7 luglio u.s. del Biciplan** di Roma Capitale e l'avvio del processo di partecipazione ci dà la possibilità di inviare alcune osservazioni che, come Comitato di Quartiere Torre Spaccata, abbiamo sviluppato fin dalla nostra nascita, oltre 20 anni fa. Sul nostro quartiere, brevemente, possiamo dire che i primi nuclei abitativi risalgono agli anni '60 e furono realizzati a seguito del "Piano INA-Casa". La parte originaria del quartiere è caratterizzata da palazzine di due, tre piani, raggruppate tra loro in modo da formare cortili con ampi spazi comuni e giardini, dove affacciano gli ingressi degli stabili.

La parte più recente, sviluppatasi intorno agli anni '80, ha risentito invece delle nuove tendenze urbanistiche: sono infatti presenti palazzi di otto e più piani sprovvisti di cortili con una densità abitativa quasi doppia rispetto all'altra.

Nel 2021, a seguito di una campagna che ha visto coinvolti il Comitato di Quartiere e tanti cittadini, si è ottenuto – primo e unico quartiere finora – che Torre Spaccata cambiasse municipio di appartenenza ed oggi, lasciato il VI Municipio, siamo approdati nel Municipio VII. In questi anni il **Comitato di Quartiere** si è impegnato a dare voce a Torre Spaccata e ai cittadini che si sono avvicinati con curiosità, a volte con rabbia, spesso delusi della scarsa attenzione delle amministrazioni.

A tutti abbiamo spiegato come intendiamo operare: osservando, conoscendo, studiando senza limitare il nostro compito alla denuncia ma allargandolo alla proposta, con momenti di riflessione, condivisione, solidarietà, cercando di portare avanti - con grande fatica - un'idea diversa di stare insieme che stenta però a diffondersi perché non riesce a radicarsi sul territorio per mancanza di spazi, ma spesso per mancanza di interlocutori affidabili.

Tra i problemi che affliggono il nostro quartiere c'è sicuramente quello della viabilità con alcune strade che sembrano mulattiere, i marciapiedi sono impraticabili e spesso non permettono il passaggio di persone con particolari ausili o semplicemente di passeggini per bambini, i tombini e caditoie che in alcune zone risultano ostruiti e creano addirittura dei piccoli laghi alle prime piogge.

Poi c'è Viale dei Romanisti, al centro del nostro impegno da anni; la sua "messa in sicurezza" è stata - ed è tutt'ora - una traversia senza fine: bisogna che il Viale torni ad essere quello che era, una strada intra-quartiere e non un'autostrada a tre corsie per ogni senso di marcia che ospita una circolazione automobilistica senza regole.

La stesura di una prima raccolta di soluzioni per la messa in sicurezza di Viale dei Romanisti elaborata dal CDQ con il confronto dei cittadini risale al 2005, sull'onda di alcuni gravissimi incidenti che avevano coinvolto pedoni di tutte le età.

Così abbiamo cominciato a chiedere più sicurezza e maggiore attenzione per le fasce deboli della popolazione, anche perché Torre Spaccata è un piccolo quartiere e i punti "strategici" come scuole, mercati, parrocchie... potrebbero essere raggiunti senza l'uso dell'automobile se solo ci fossero percorsi dove camminare o andare in bicicletta in maniera sicura e protetta.

Nel momento però in cui ci siamo accorti che i pochi interventi messi in atto dall'Amministrazione, vertevano sempre e solo su un paradigma: mettere in sicurezza il Viale, sì...ma per le auto (!) siamo passati dalle denunce alla redazione di un progetto: il "Progetto Rammendo" un piano di mobilità per tutto il nostro quartiere, antesignano di quell'attenzione alla sostenibilità e sicurezza di cui oggi tanto si parla.

Solo per dare un'idea del percorso che ha fatto il nostro "Progetto Rammendo", segnaliamo che da almeno 10 anni è transitato sulle scrivanie di tutti gli amministratori comunali e municipali; nella presente Amministrazione è stato inviato al Sindaco Gualtieri e agli assessori capitolini Patanè, Segnalini, Pratelli, passando per il Presidente del Municipio VII Laddaga e gli assessori municipali Marino, Morlacchi, Di Giacomo, Grant; al Presidente della Commissione Mobilità del Comune di Roma Zannola e alla Presidente di Roma Servizi Mobilità Donati e i tanti tecnici ed esperti dell'Agenzia e del Dipartimento Mobilità di Roma Capitale (es. Arch. Zelinotti), ai tanti Consiglieri comunali e municipali, al Presidente della Consulta per la sicurezza stradale Pallottini...

Abbiamo partecipato a decine di Commissioni Comunali e Municipali, sopralluoghi, incontri...questo per far capire che questa tematica, dalle nostre parti, è assai dibattuta e conosciuta.

Adesso è più facile comprendere perché il Biciplan è per noi un'occasione importante, tanto più che molte delle cose che ci sono scritte sembrano essere 'riprese' dal nostro Progetto!

Si legge sulla pagina di presentazione del Biciplan:

*«Il Biciplan **non si limita alle piste ciclabili**: rappresenta una vera e propria visione urbana, volta a ridisegnare la città e a favorire uno stile di vita più sostenibile. L'**obiettivo è creare una rete ciclabile connessa, inclusiva e integrata con il trasporto pubblico**, per permettere a tutti di muoversi facilmente e in sicurezza, migliorando la qualità della vita e riducendo le emissioni.»*

Si legge inoltre:

*Il Biciplan punta anche sulla sicurezza, con interventi **come zone 30 km/h, attraversamenti protetti e strade scolastiche.***

Promuove inoltre campagne di comunicazione, eventi e progetti educativi per diffondere una cultura della mobilità sostenibile e civica».

Sul nostro "Progetto Rammendo" abbiamo scritto:

*«La nostra sfida è quella di **costruire insieme una vera mobilità sostenibile attraverso una migliore progettazione della circolazione e la costruzione di una rete di percorsi ciclopedonali protetti per l'utenza debole** del quartiere che, con le dovute accortezze, può risultare un progetto vincente e portare Torre Spaccata ad essere un modello di periferia a cui fare riferimento.*

*Proviamo a dare qualche indicazione in più. Dai dati in nostro possesso sappiamo che gli anziani ultrasessantenni che vivono a Torre Spaccata sono circa il 18% della popolazione; se a questi sommiamo tutti i bambini fino a quattordici anni (studenti delle scuole elementari e medie), che sono circa il 10%, abbiamo più di **un quarto** degli abitanti del quartiere.*

*Se teniamo conto dei percorsi casa-scuola delle famiglie, di quelli verso i medici di base, le attività commerciali, i centri sportivi, le parrocchie... possiamo affermare con una certa sicurezza che **giornalmente a Torre Spaccata oltre la metà degli abitanti si sposta – o si potrebbe spostare - a piedi o in bicicletta per questi tragitti di poche centinaia di metri.***

Ma siamo convinti che a questi si aggiungerebbero altri abitanti, se fossero invogliati a farlo da una situazione favorevole.

Questo non significa però che la mobilità dei pedoni o dei ciclisti sia agevole o sicura!

La causa di questo va indicata essenzialmente alla straripante presenza di autovetture e motocicli non sempre condotti da guidatori rispettosi delle norme della circolazione e della sosta e alla mancanza di percorsi ben definiti che permettano questi spostamenti in tutta sicurezza!

La rete dei percorsi dovrebbe collegare:

- le fermate della linea C della metropolitana,
- le aree verdi, i giardini, i parchi,
- i centri sportivi,
- le scuole di ogni ordine e grado,
- le due parrocchie,
- il Centro Anziani,
- le aree commerciali,
- gli altri percorsi già esistenti.

In una prima fase i percorsi si possono individuare nei marciapiedi già sufficientemente larghi o dove basterebbe una ‘piccola aggiunta’ per **realizzarli e segnalarne la presenza** (cartelli indicatori, segnaletica orizzontale, colore diverso della sede...); si potrebbero adattare con pochissima spesa le fasce di verde abbandonato, fino ad arrivare ad utilizzare parte della carreggiata stradale, magari di strade a senso unico o dove si può limitare la sosta da un solo lato (su Internet ci sono decine e decine di esempio “virtuosi”).

In tutti questi casi bisogna prevedere, contestualmente alla segnaletica di cui sopra, **la protezione del percorso** contro l’intrusione di auto e moto (parapedonali, cordoli...).

Si potrebbero coinvolgere nella progettazione, nella realizzazione e nella manutenzione vari soggetti che insistono lungo il percorso: associazioni, gruppi, scuole, commercianti, condomini e anche singoli cittadini, ad esempio dando un nome ai vari tratti del percorso con un concorso di idee per tutti i bambini o permettendone la sponsorizzazione in cambio di agevolazioni (ad es. biglietti per bus, metro, musei, teatri, cinema...).

Riguardo ai bambini, i percorsi così realizzati, possono diventare i tragitti dello **Scuolabus a piedi o in bici** con un notevole abbattimento del traffico!

A proposito di scuola, sono anni che gli operatori scolastici e moltissimi genitori (quelli più sensibili e che NON usano l’automobile a ogni piè sospinto) richiedono la possibilità di istituire un’**isola pedonale nel tratto di via Rugantino compreso tra i vari complessi scolastici** così da non perpetuare l’assurdo carosello quotidiano (due volte al giorno) di automobili sulle strisce pedonali e che salgono addirittura sui marciapiedi: una situazione di pericolo permanente e un pessimo esempio di educazione civica.

Per permettere l’istituzione dell’isola pedonale (la strada scolastica è stata inaugurata nel maggio di quest’anno. Ndr) si dovrebbe completare il tratto di via Fancelli - ‘tronco’ dietro la scuola media – e farlo arrivare fino a via di Torrespaccata, all’altezza di via del Fosso di Santa Maura, in modo da incanalare una quota significativa di traffico, senza gravare su viale dei Romanisti (sul modello di via Pelizzi dall’altra parte del Pratone).

Altra proposta relativa è quella di un **sovrappasso che scavalchi viale dei Romanisti** all’altezza di Parco Mancini, per permettere alle persone che vogliono raggiungere l’altra parte del quartiere di non correre gravi rischi: purtroppo è successo che non si è al sicuro neppure utilizzando gli attraversamenti pedonali serviti da semafori».

Questo sta a dimostrare la “sintonia” del nostro Progetto con gli intenti del Biciplan!

Rimane però un “convitato di pietra”: cosa fare con Viale dei Romanisti?

Quando eravamo ancora accorpati al Municipio VI, nel giugno del 2019 organizzammo un'assemblea pubblica con l'allora Presidente della Commissione Mobilità Enrico Stefàno, che intervenne insieme all'ing. Marco Contadini di Roma Servizi per la Mobilità per presentare un'ipotesi di pista ciclabile da realizzarsi su Viale dei Romanisti che doveva 'raccordare' quella esistente su Viale Palmiro Togliatti con quella che, partendo da Via di Torre Maura, si dipana verso est, verso la Romanina, Tor Vergata ecc.

Ci furono presentate alcune ipotesi tecniche, ma aldilà del fatto che si era propensi a realizzarla ai bordi del Viale, a causa della presenza delle radici dei pini affioranti al centro della carreggiata, la cosa di fatto non ebbe ufficialmente seguito.

In questi anni, ci sono state molte utili interlocuzioni, con i vari soggetti di cui abbiamo scritto all'inizio, che ci hanno permesso di farci un'idea precisa di come unire le due esigenze (mobilità sostenibile/sicurezza dei cittadini), che abbiamo, ad esempio, espresso chiaramente nel corso di una Commissione Municipale congiunta (Commissione I e Commissione PNRR) del 26 febbraio 2024, dedicata proprio a questo argomento: riportiamo di seguito la nota inviata al termine della Commissione ai due Presidenti:

«...Fatta salva l'utilità della pista (ciclabile su Viale dei Romanisti. Ndr), vorremmo che si cercasse di rispondere alla domanda principale che viene dagli abitanti del quartiere: la realizzazione della pista ciclabile su Viale dei Romanisti andrebbe a soddisfare l'esigenza di muoversi in sicurezza, in particolare delle categorie più fragili, anziani, famiglie con bambini, disabili?»

In altre parole: che ce ne facciamo di una pista ciclabile se non riusciamo neppure ad andare a piedi a prendere l'autobus o accompagnare i figli a scuola?

Per chi non lo conoscesse ancora, Viale dei Romanisti è 'un'autostrada' a 6 corsie (3 per ogni senso di marcia) che taglia praticamente in due il quartiere di Torre Spaccata.

Se fino a 20-25 anni fa questo non limitava gli spostamenti intra-quartiere tra scuole, parrocchie, attività commerciali ecc..., la realizzazione dei nuovi quartieri ad est, dell'Università di Tor Vergata e dello stesso Policlinico ha fatto sì che il Viale sia diventato 'preferenziale' rispetto alla Via Casilina e alla Via Tuscolana; se a questo sommiamo la sistematica violazione dei limiti di velocità e l'assenza di controlli, ecco il mix perfetto che ha prodotto molti incidenti e lutti.

Ora è il momento di dire basta e se la costruzione della pista ciclabile su Viale dei Romanisti può mitigare questi effetti nefasti ben venga, a patto che risponda alle vere esigenze dei cittadini!

*[...] Abbiamo imparato che la sicurezza si può ottenere già in fase di progettazione di una strada e che, ad esempio, la diminuzione della larghezza delle carreggiate può contribuire alla diminuzione della velocità di percorrenza; questo significa che con la costruzione della pista ciclabile e il conseguente restringimento delle carreggiate potremmo ottenere questo primo beneficio. **E se a questo primo vantaggio potessimo aggiungere altri?***

Ipotizziamo la realizzazione della pista ciclabile NON SUL PIANO STRADALE MA COSTRUITA ALLARGANDO I MARCIAPIEDI, in modo da realizzare un più ampio e sicuro percorso ciclopeditone (ciclabile in sede riservata contigua al marciapiede) e analizziamone sinteticamente i rischi e i vantaggi:

- 1) se fatta sul piano stradale, la pista dovrebbe essere in qualche modo protetta con la conseguente spesa per parapedonali, cordoli o chi sa cosa altro (e la loro periodica manutenzione);
- 2) altrimenti rischierebbe di diventare per alcuni tratti un 'parcheggio abusivo' per auto e moto;
- 3) potrebbe avere ampi tratti inutilizzati perché le caditoie, che corrono lungo il Viale, non sempre permettono il deflusso corretto dell'acqua piovana;
- 4) si dovrebbero predisporre delle "isole" in coincidenza delle fermate degli autobus (vedi pista ciclabile su Via Tuscolana).

Questi sono, secondo noi, alcuni rischi relativi alla realizzazione della pista sul piano stradale.

Vediamo adesso quali vantaggi comporterebbe, secondo noi, il concomitante allargamento dei marciapiedi, visto che ora in alcuni punti sono larghi appena 60-70 cm!

- 5) avere marciapiedi larghi almeno 3 metri per una più sicura e agevole percorrenza, si pensi ai passeggini o alle persone che necessitano di ausili per deambulare;
- 6) più facili gli attraversamenti pedonali, in quanto la larghezza della strada si ridurrebbe; ora non si attraversa in sicurezza neppure dove sono presenti i semafori pedonali (troppo breve il tempo a disposizione);
- 7) completare il posizionamento delle pensiline alle fermate degli autobus che adesso ne sono prive (circa il 50%);
- 8) permettere il passaggio di tanti pedoni (vedi sfilate, processioni...) senza l'invasione della sede stradale con il conseguente blocco della circolazione e il rischio di incidenti;
- 9) piantare, nella zona mezzana, alberi che fornirebbero non solo ombra nella bella stagione, ma una mitigazione dell'inquinamento atmosferico ed acustico (vedi i piani di "Adattamento ai cambiamenti climatici in ambito urbano" del Comune di Roma); presenti negli anni passati, oggi ne rimangono pochissimi perché abbattuti dalle automobili e mai ripiantati.
- 10) anche prendendo in considerazione questa ipotesi cioè, utilizzare un'intera corsia per senso di marcia per allargare i marciapiedi, rimarrebbero comunque disponibili per la circolazione "motorizzata" due ampie corsie per ogni senso di marcia.

Abbiamo trovato un riscontro puntuale a queste nostre considerazioni - espresse in maniera semplice e diretta – nel leggere le descrizioni tecniche precise presenti nell'**ABACO DELLE SOLUZIONI PROGETTUALI** allegato al Biciplan dove, nelle pagg. 107-109, si parla di **Percorso promiscuo pedonale e ciclabile**, consigliato in "zone a traffico prevalentemente pedonale" e in "presenza di basso volume di traffico ciclistico e/o per garantire la continuità della rete ciclabile che, pur non essendo ottimale, permette comunque di migliorare la mobilità ciclistica".

Le nostre considerazioni sul Biciplan potrebbero continuare, ad esempio, suggerendo di utilizzare alcuni manufatti abbandonati nel parco vicino alla biblioteca comunale "Rugantino", per realizzare una **bici-officina** oppure per il **bike sharing** o ancora per '**stazioni relative al cicloturismo** (ad esempio verso i Castelli Romani) o verso le altre ciclabili quali la **Termini-Torvergata** o quella dell'**Asse degli Acquadotti** ...

Siamo sicuri che la fase di partecipazione e di confronto con la cittadinanza, le associazioni e i comitati fornirà indicazioni preziose per arricchire il Biciplan.

A voler essere onesti fino in fondo, ci sarebbero da esporre anche quelle che, a nostro avviso, **potrebbero essere delle “contro-osservazioni”** e cioè quelle obiezioni espresse da alcuni cittadini, comuni in questi frangenti, riguardanti la penalizzazione dell'uso dell'automobile: aumento del traffico e conseguente inquinamento, difficoltà o addirittura scomparsa di parcheggi ecc... a queste obiezioni abbiamo sempre risposto che prima di tutto serve onestà intellettuale per valutare i pro e i contro di ogni scelta, serve valutare i dati, se conosciuti, poi c'è il benessere della collettività e non di qualche automobilista che ritiene “sacrosanto diritto avere il parcheggio gratuito sotto l'abitazione”, infine serve anche fare uno sforzo per immaginare il futuro per le nuove generazioni e cercare di non renderlo invivibile prima del tempo.

All'Amministrazione chiediamo il **coraggio** di portare avanti scelte giuste, condivise con i cittadini in un **percorso partecipato** e chi, in questi anni, ci ha incontrato sa della nostra disponibilità al confronto, della nostra serietà nell'affrontare le questioni che poniamo, del rispetto dei ruoli di ognuno dei soggetti in campo, ma sa anche della determinazione per raggiungere un obiettivo che è e rimane quello con cui siamo nati: rendere il nostro quartiere di Torre Spaccata più bello e vivibile per coloro che ci abitano.

Restiamo a disposizione per ulteriori chiarimenti e saremo molto interessati a conoscere una risposta a queste osservazioni e gli eventuali sviluppi sull'argomento.

Mappa dei percorsi ciclopeditoni (esclusa la pista su Viale dei Romanisti)

