I CANTIERI DEL GRAB
Laboratori Territoriali

Documento finale di partecipazione

Giugno 2021

ROMA

velo Love

mobilità ROMA

Indice

PREMESSA 3
IL GRAB 4
Ambiti specifici di riqualificazione 9
Interconnessioni 12
I LABORATORI PARTECIPATI 12
Il questionario 12
La risposta del Territorio Questionario 13
Le Proposte 14
Ulteriori proposte specifiche 18
Preoccupazioni e critiche 19
IL LABORATORIO PARTECIPATO #1: AREA DI SAN GREGORIO 20
Contributi ricevuti da associazioni/realtà informali 24
Proposte ed osservazioni per l'Area di San Gregorio 26
IL LABORATORIO PARTECIPATO #2: AREA DELL'APPIA ANTICA 27
Contributi ricevuti da associazioni/realtà informali 31
Proposte ed osservazioni 31
IL LABORATORIO PARTECIPATO #3: AREA DEL PARCO DELL'ANIENE 33
Contributi ricevuti da associazioni/realtà informali 35
Proposte ed osservazioni 36
IL LABORATORIO PARTECIPATO #4: VILLA ADA E VIA GUIDO RENI 37
Proposte ed osservazioni 41
IL LABORATORIO PARTECIPATO #5: AREA VILLA GORDIANI E PARCO LINEARE 42
Contributi ricevuti da associazioni/realtà informali 43
Proposte ed osservazioni 44
I LABORATORI PARTECIPATI:
SINTESI DELLE PROPOSTE E LORO INTEGRAZIONE NELLA FASE PROGETTUALE 45

Premessa

Questo documento illustra il Processo Partecipativo riguardante la realizzazione del GRAB di Roma, promosso da Roma Servizi per la Mobilità in collaborazione con VeloLove contestualmente all'avvio della progettazione definitiva.

Il percorso è stato condotto promuovendo un ciclo di Laboratori online sulla piattaforma Zoom al quale sono stati invitati a discutere, oltre ai progettisti coordinati da RSM, diversi esperti di settore e tutti i portatori di interesse. Per favorire la più ampia partecipazione della cittadinanza, i Laboratori sono stati trasmessi in diretta su Facebook.

L'obiettivo del Processo di Partecipazione, come già sperimentato con successo per il lancio del PUMS, è stato quello di ricevere i contributi di cittadini, associazioni e tutti gli altri portatori di interesse, attraverso l'esposizione di idee, suggestioni ed esigenze da valutare durante la progettazione. Oltre al confronto su possibili soluzioni di tratti di GRAB, nei Laboratori si è discusso anche del rapporto tra GRAB e accessibilità, multimodalità, green economy e turismo.

Le 11.000 visualizzazioni video ed il coinvolgimento di circa 100 tra esperti e stakeholder interessati dalla realizzazione del GRAB hanno evidenziato il grande interesse che l'opera suscita, confermando l'importante risultato ottenuto dal Processo di Partecipazione stesso.

Il documento relaziona sugli argomenti trattati nei singoli Laboratori partecipativi, nel corso dei quali sono stati raccolti domande e suggerimenti, nonché le preoccupazioni sia dei diversi specialisti di settore invitati sia dei singoli cittadini, che hanno potuto così dialogare direttamente con i tecnici del progetto.

Alla totalità delle domande o richieste ricevute è stato dedicato un apposito capitolo di questo documento. A ciascuna di esse è stata data una risposta. Ad evidenza dell'importanza del Processo Partecipativo alcune delle proposte sono state accolte ed integrate nel processo di progettazione definitiva del Grab.
Prima di dare evidenza dei risultati del Processo Partecipativo si riporta a seguire una sintetica presentazione del Grab.

I numeri della ciclovia turistica GRAB del PFTE, intesi come Km totali e articolazione degli stessi nei diversi ambiti, potranno subire variazioni, rispetto alle previsioni iniziali, a seguito del percorso partecipativo e della redazione del progetto definitivo. Questi, insieme a tutta la documentazione, saranno pubblicati nella apposita sezione del GRAB sul sito www.romamobilita.it.

Il Grab

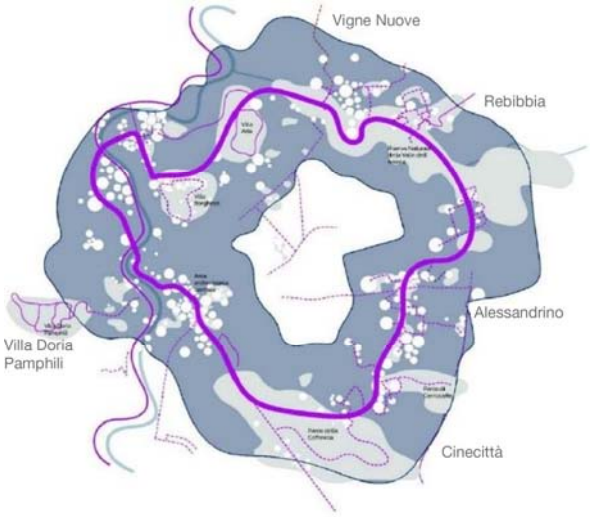
Il GRAB è un anello “a pedali” di circa 45 km (cui si aggiungono piccole integrazioni di tracciato in corso di approfondimento) che toccherà i luoghi più significativi di Roma, dal centro alla periferia. Il tracciato, a vocazione turistico-culturale, passerà accanto al Colosseo, alle Terme di Caracalla, correrà lungo la via Appia Antica, dentro la Riserva Naturale dell’Aniene, villa Ada, villa Borghese, via Guido Reni, viale Angelico, via Lepanto, via Giulia, il Campidoglio e via dei Fori Imperiali.

Il GRAB ha l’obiettivo di realizzare uno straordinario percorso tra storia e bellezza, cultura e natura unendo con un unico filo immaginario tutte le ricchezze di Roma attraverso un percorso di mobilità dolce e accessibile, destinato a tutti coloro vogliono coltivare il piacere del muoversi lentamente e in sicurezza in un uno scenario unico al mondo

La rilevanza strategica del progetto e la grande opportunità che lo stesso offre in termini di implementazione di un modello di mobilità più attento e consapevole, spingono a pensare l’anello del GRAB non solo come opportunità per il settore turistico ma anche per la valorizzazione delle eccellenze del territorio

Roma Servizi per la Mobilità, incaricata della redazione del progetto definitivo del GRAB, sta applicando le indicazioni generali espresse dall’Amministrazione Comunale di Roma, in ordine ai seguenti obiettivi prioritari:

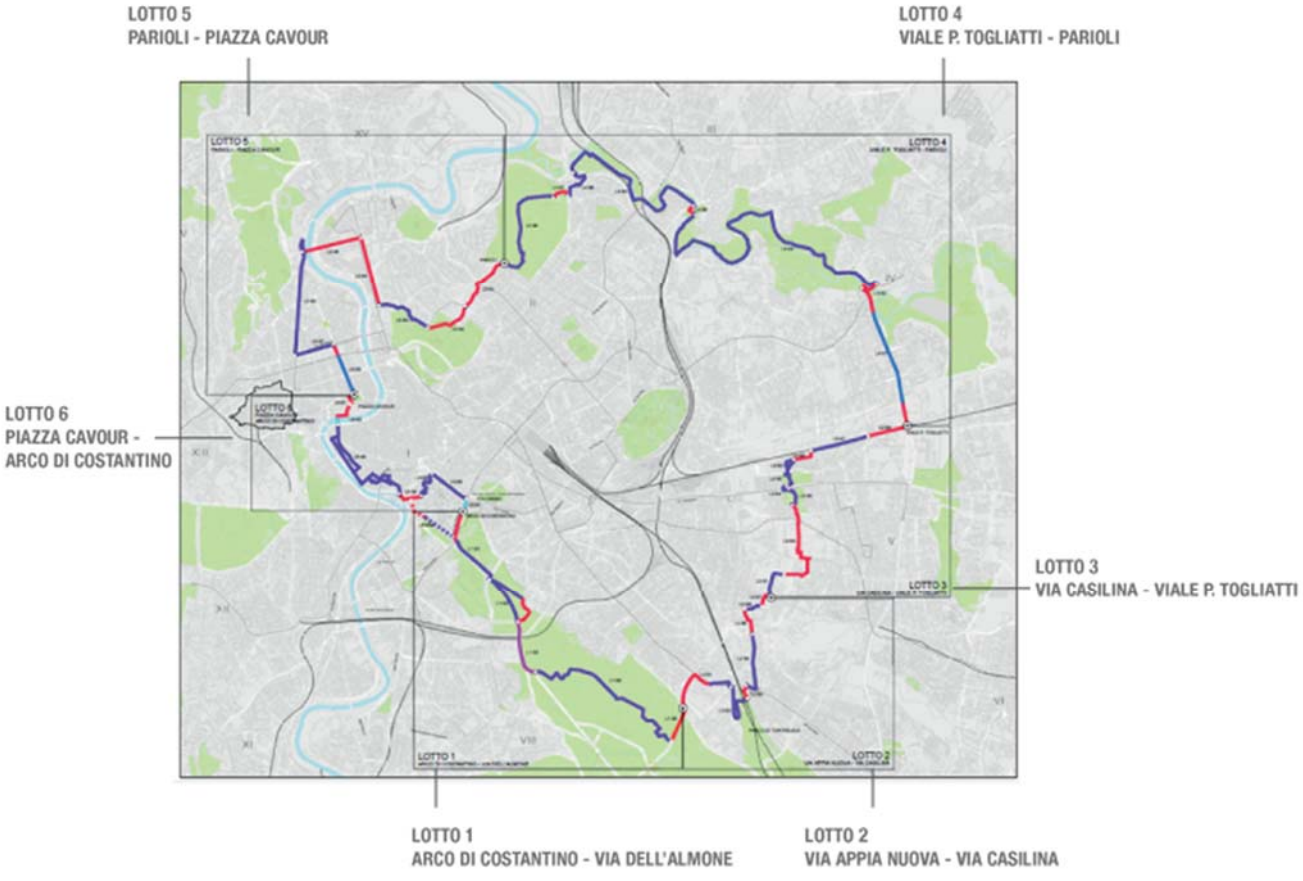
- massima connessione della ciclovia alla rete ciclabile esistente ed in corso di progettazione per rendere la nuova infrastruttura parte integrante del sistema della mobilità urbana pur con la sua evidente specificità;
- massima attenzione all’intermodalità eventualmente anche con la realizzazione di servizi dedicati quali ciclostazioni;
- massima attenzione alla capacità di innescare processi e progetti di riqualificazione delle parti urbane interessate dal passaggio della ciclovia.



Si tratta di **un'infrastruttura complessa** finalizzata non solo alla valorizzazione dell'offerta turistica ma anche all'aumento dell'accessibilità urbana ampliata, e alla diffusione di modalità di spostamento più sostenibili e salutari, anche di scala locale.

Il progetto di Ciclovia si differenzia da quello di semplice pista ciclabile perché il suo tracciato dialoga con la città che attraversa, fisici della città oggi trascurati, abbandonati, degradati.

Spazi di eccellenza e funzioni urbane quotidiane sono intercettati e messi in rete dalla Ciclovia anche grazie alla interconnessione che il tracciato ha con le altre infrastrutture della «mobilità attiva» - piste ciclabili, esistenti e di progetto - e la rete di TPL, con particolare riferimento a quella su ferro.



TRACCIATO

19 km di nuova progettazione
9 km esistenti su strada
17 km esistenti nel verde

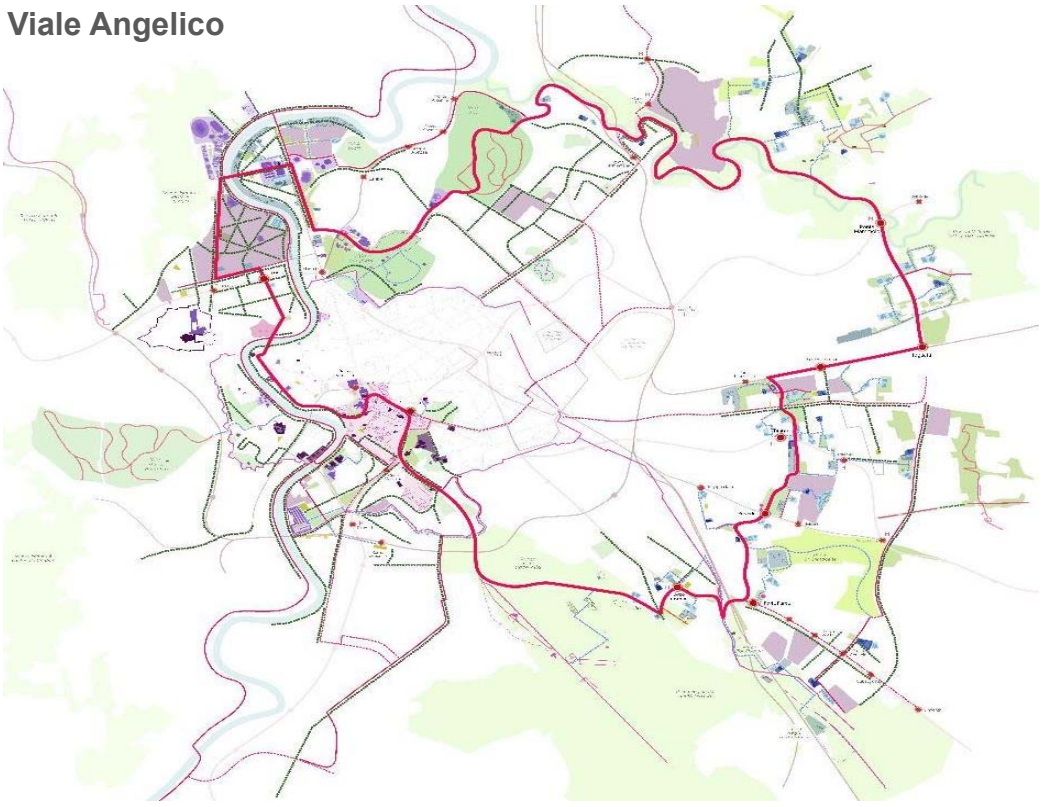
INTERCONNESSIONE

4 linee della Metropolitana
5 linee di tram
1 linea di treno urbano
5 linee di ferrovie laziali

ELEMENTI PUNTUALI E SUPERFICI VERDI INTERCETTATE E CONNESSE

Musei, monumenti e aree archeologiche statali più visitati su scala nazionale
2 Aree Naturali Protette (888 ha)
1 Parco Regionale (3.400 ha)
1 sito Rete Natura 2000
14 Parchi, Ville storiche e giardini

Viale Angelico



Il GRAB è stato suddiviso, convenzionalmente, in 6 lotti (a partire da via di San Gregorio – Lotto 1 per procedere in senso antiorario con i successivi) ed ogni lotto in stralci.
Per ogni stralcio individuato sono state stabilite specifiche modalità di intervento.

LOTTO	ITINERARIO	STRALCIO	NOME
1	ARCO DI COSTANTINO	01	VIA DI SAN GREGORIO - PIAZZA NUMA POMPILIO
		02	VIA DI PORTA SAN SEBASTIANO - VIA DELLE MURA LATINE
		03	VIA APPIA ANTICA
		04	VIA DELLA CAFFARELLA - PARCO DELLA CAFFARELLA
	VIA DELL'ALMONE	05	VIA DELL'ALMONE
2	VIA APPIA NUOVA	01	VIA DELL'ALMONE/VIA APPIA NUOVA - VIA FRASCATI
		02	VIA DELL'ACQUEDOTTO FELICE - VIA DEL QUADRARO
		03	VIA LUCIO MARIO PERPETUO
		04	QUADRARO
		05	VIA DEI QUINTILI - LARGO PETTAZZONI
		06	PARCO GIORDANI SANGALLI
	VIA CASILINA	07	VIA ANGELO BERARDI
3	VIA CASILINA	01	VILLA DE SANCTIS
		02	VIA DEI GORDIANI
		03	VILLA GORDIANI
		04	VIA PRENESTINA
		05	LARGO DELLE TERME GORDIANE - VIA BUIE D'ISTRIA
		06	VIA ALBONA - VIA ROVIGNO D'ISTRIA
		07	STAZIONE FL2 SERENISSIMA
	VIALE P. TOGLIATTI	08	VIA COLLATINA VECCHIA
4	VIALE P. TOGLIATTI	01	VIALE PALMIRO TOGLIATTI
		02	PONTE MAMMOLO - VIA TIBURTINA
		03	RISERVA NATURALE ANIENE VIA CICOGNA - PONTE NOMENTANO
		04	PONTE NOMENTANO - VIA VALSOLDA
		05	RISERVA NATURALE ANIENE VIA VALSOLDA - PRATO DELLA SIGNORA
		06	PRATO DELLA SIGNORA
		07	VIA DI PONTE SALARIO
	PARIOLI	08	VILLA ADA
5	PARIOLI	01	VIA PANAMA - VIA ULISSE ALDROVANDI
		02	VIALE DEL GIARDINO ZOOLOGICO - LARGO PABLO PICASSO
		03	VIALE DELLE BELLE ARTI
		04	VIALE TIZIANO
		05	VIA GUIDO RENI - PONTE DELLA MUSICA
		06	VIALE ANGELICO
		07	VIALE DELLE MILIZIE
	PIAZZA CAVOUR	08	LEPANTO PIAZZA CAVOUR
6	PIAZZA CAVOUR	01	PIAZZA CAVOUR
		02	PIAZZA ADRIANA - PONTE SANT'ANGELO
		03	VIA DEL BANCO DI SANTO SPIRITO - VIA GIULIA
		04	LUNGOTEVERE PIERLEONI - PIAZZA DELLA CONSOLAZIONE
		05	PIAZZA DELLA CONSOLAZIONE - VIA DEI FORI IMPERIALI
		05A	VIA DEI CERCHI
		06	VIA DEI FORI IMPERIALI
	COLOSSEO - VIA CELIO VIBENNA	07	PIAZZA DEL COLOSSEO - VIA CELIO VIBENNA

Gli stralci, per un totale di 44, rientrano in tre macro categorie:

- percorsi esistenti;
- percorsi esistenti in aree verdi;
- percorsi di nuova realizzazione.

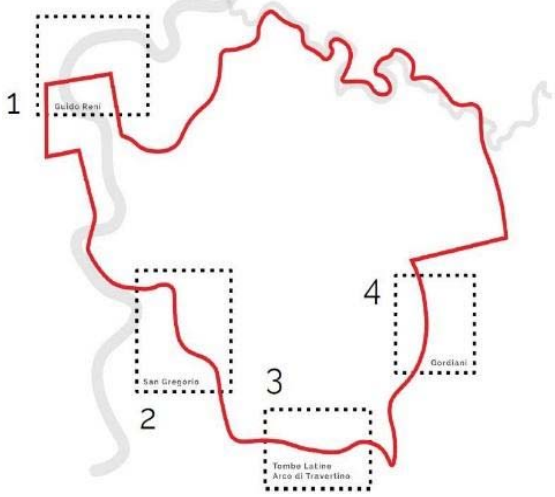
Ai primi due sono associati interventi di manutenzione e/o di ripristino (in particolare nelle aree verdi di Parchi o Ville), mentre per i percorsi di nuova realizzazione, il progetto ha identificato le seguenti tipologie di intervento:

- ciclovia in sede propria;
- ciclovia in sede riservata su marciapiede;
- ciclovia in sede riservata su strada;
- ciclovia promiscua con pedoni;
- itinerario ciclabile all'interno nuove isole ambientali, zone 30, ZTL con varchi elettronici;
- itinerario ciclabile con introduzione di nuove discipline (strade ciclabili, senso unico eccetto bici, ecc.).

Una così ampia articolazione tipologica dei percorsi di nuova realizzazione sottolinea la complessità del "progetto GRAB" e come l'apparente semplice connessione di itinerari esistenti con nuovi percorsi ciclabili abbia comportato, in funzione delle caratteristiche dei contesti attraversati, la necessità di ricorrere a soluzioni progettuali diverse di volta in volta.

Ambiti specifici di riqualificazione

La realizzazione della ciclovia è l'occasione per innescare dinamiche di trasformazione e di valorizzazione di aree strategiche, per ripensare il ruolo e la forma di assi stradali e di interi brani urbani. Attraversando alcune parti della città, l'itinerario della ciclovia diventa esso stesso parte della trasformazione e produce un effetto a cascata sulla qualità del contesto che attraversa. A questo riguardo nel progetto della ciclovia GRAB sono previsti 4 ambiti di riqualificazione:



Ambito "Pendici del Palatino"

La realizzazione della ciclovia prevede la riconfigurazione spaziale e funzionale dell'asse stradale di via di San Gregorio, sottraendo spazi importanti alla circolazione dei veicoli privati. L'ingresso al Palatino si apre su una nuova ampia area pedonale e ciclabile. Il nodo di piazza di Porta Capena diventa il fulcro di un nuovo sistema di fruizione delle aree di pregio: da un lato la direttrice di via dei Cerchi (allo studio progetti di pedonalizzazione), e dall'altro l'ideale prosecuzione "ottica" di questa: il controviale di viale delle Terme di Caracalla interessato anch'esso dal passaggio della ciclovia.

Ambito "via dell'Arco di Travertino ed il parco delle Tombe Latine"

Il passaggio della ciclovia è elemento di riqualificazione dell'asse di via dell'Arco di Travertino, ne ripensa la sezione stradale con particolare attenzione al sistema degli spazi pubblici e delle aree di immenso valore storico che intercetta. Configura e riqualifica soprattutto il margine "esterno" del Parco archeologico delle Tombe di via Latina, attualmente spazio abbandonato tra marciapiede e perimetro del parco. La ciclovia è qui riconnessione fisico – funzionale tra parco della Caffarella e parco delle Tombe Latine.

Ambito "via dei Gordiani: il verde lineare di connessione del Parco Casilino e di villa Gordiani"

L'ipotesi di trasformazione di via dei Gordiani in un nuovo asse stradale "disegnato" ingloba e accoglie la ciclovia. Ad esso spetta il ruolo di riconnessione ecologica del Parco di Villa De Sanctis con Villa Gordiani.

Ambito “via Guido Reni”

L’ansa del Tevere imperniata sul tridente costituito da viale del Pinturicchio, viale del Vignola e via Guido Reni ospita suggestioni e trasformazioni di grandissima portata. Lungo via Guido Reni la ciclovia si fa parte integrante e caratterizzante della nuova piazza lineare prospiciente l’ingresso del MAXXI.

Interconnessioni

Le interconnessioni rappresentano un elemento chiave per fare del GRAB un’infrastruttura a supporto dell’accessibilità urbana, intesa come diritto allo spostamento e possibilità, per tutti i cittadini, di spostarsi e accedere a servizi e opportunità sia a livello metropolitano che locale (di quartiere, di settore urbano) in modo autonomo, sicuro, agevole non necessariamente dipendente dall’uso del mezzo privato. L’intersezione del GRAB con la rete di trasporto pubblico e altri circuiti di mobilità sostenibile assicura la funzionalità all’interno della vita e dei ritmi quotidiani, scongiurando l’idea di un circuito ciclistico autoreferenziale, esclusivamente dedicato a sportivi e ad attività del tempo libero.

I raccordi con la rete delle piste ciclabili esistenti e previste rappresentano la connessione del GRAB alla città e ai quartieri, alla rete del ferro (metro e FL) alle grandi direttrici ambientali ed archeologiche (Tevere, Aniene, Appia) che interconnettono il territorio metropolitano.

RACCORDI CON ALTRI CIRCUITI

FM

TEVERE

ANELLO MURA

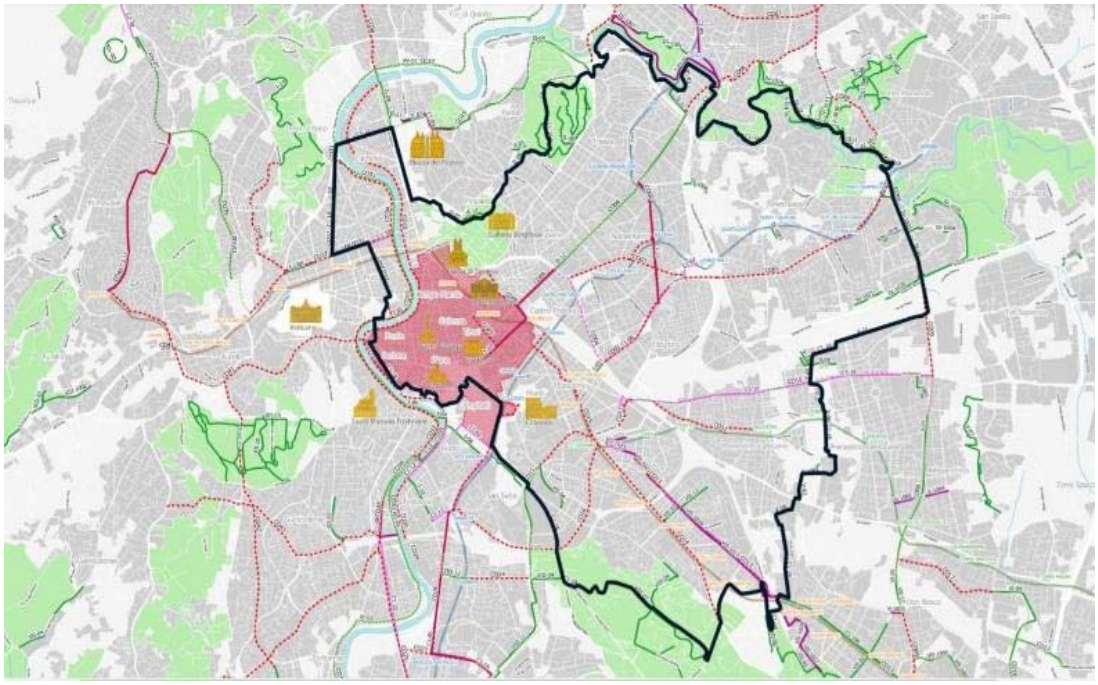
CICLABILI

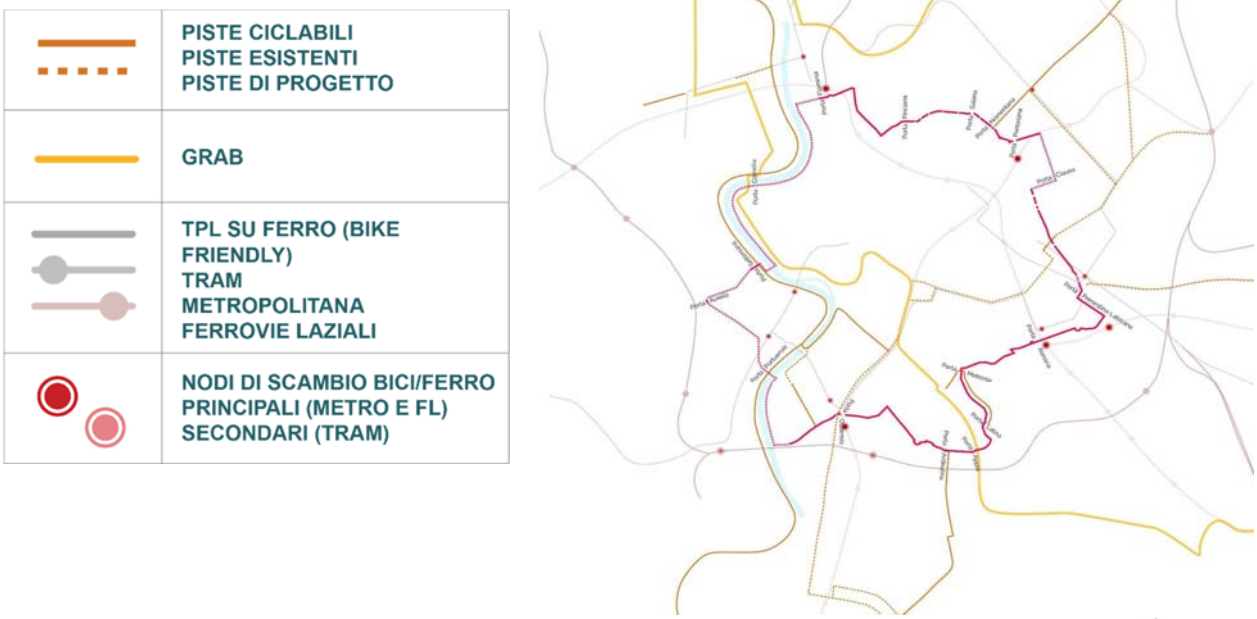
GRAB

ARCHEOGRAB

TEVERE

I raccordi rappresentano anche il legame con altri importanti circuiti di fruizione culturale e turistica come l'Archeograb o l'anello delle Mura (un progetto che l'Università La Sapienza - DiAP sta portando avanti per fare delle mura una vera e propria infrastruttura urbana contemporanea).
I raccordi con altri circuiti consentono al GRAB di supportare la mobilità dolce a livello urbano e di funzionare come vera e propria ciclovia turistica della capitale.





I laboratori partecipati

L'obiettivo del Processo di Partecipazione è stato quello di ricevere un importante contributo dai cittadini, dalle associazioni e dagli stakeholder attraverso l'esposizione di idee, suggestioni, ed esigenze da valutare ed eventualmente inserire all'interno del progetto.

Oltre al confronto su possibili soluzioni alternative di tratti del GRAB, nei Laboratori si è discusso anche del rapporto tra GRAB e accessibilità, multi modalità, green economy e turismo.

Di seguito temi e date dei Laboratori:

Laboratorio Partecipato#1 Area di San Gregorio	22 gennaio 2021
Laboratorio Partecipato#2 Area di Appia Antica	29 gennaio 2021
Laboratorio Partecipato#3 Area del Parco dell'Aniene	05 febbraio 2021
Laboratorio Partecipato#4 Area di Villa Ada e via Guido Reni	12 febbraio 2021
Laboratorio Partecipato#5 Area di Villa Gordiani e Parco Lineare	19 febbraio 2021

Dai dati di seguito riportati si ritiene senza alcun dubbio ritenere che l'iniziativa abbia riscosso notevole interesse:

LABORATORIO	VISUALIZZAZIONI VIDEO	PARTECIPANTI VIA ZOOM	PARTECIPANTI MEDI SU DIRETTA FACEBOOK
#1	1.950	40	100
#2	2.638		119
#3	1.900	60	32
#4	1.350	30	41
#5	3.000	30	43

Il questionario

Durante I Cantieri del GRAB, è stato proposto ai partecipanti un questionario composto da 13 domande (a risposta singola, multipla ed aperta), allo scopo di raccogliere informazioni sulle associazioni, cittadini ed enti partecipanti, le loro proposte ed eventuali dubbi riguardanti la realizzazione del GRAB.
Le risposte aperte sono state inoltre analizzate per validare le istanze presentate e comprendere al meglio la loro percezione dei punti di forza e debolezza.

Breakdown delle domande

1 Chi sei? (Cittadino, Associazione, Istituzione o Ente?)	7 Quale è la tua proposta?
2 Eventuale nome dell'Associazione/Ente/Istituzione	8 Sei disponibile per diventare un "Amico del GRAB"? SI/NO
3 Conosci il tracciato del GRAB (Grande Raccordo Anulare delle Bici)? SI/NO	9 In quali ambiti vorresti attivarti?
4 Pensi che il GRAB possa favorire la mobilità sostenibile? SI/NO	10 Hai consigli sul GRAB e sullo svolgimento della mobilità dolce nel tuo quartiere?
5 Perché?	11 Hai consigli sulla mobilità dolce nel tuo quartiere?
6 Ritieni che ci siano elementi da modificare? SI/NO	12 Hai ulteriori proposte?

La risposta del Territorio Questionario

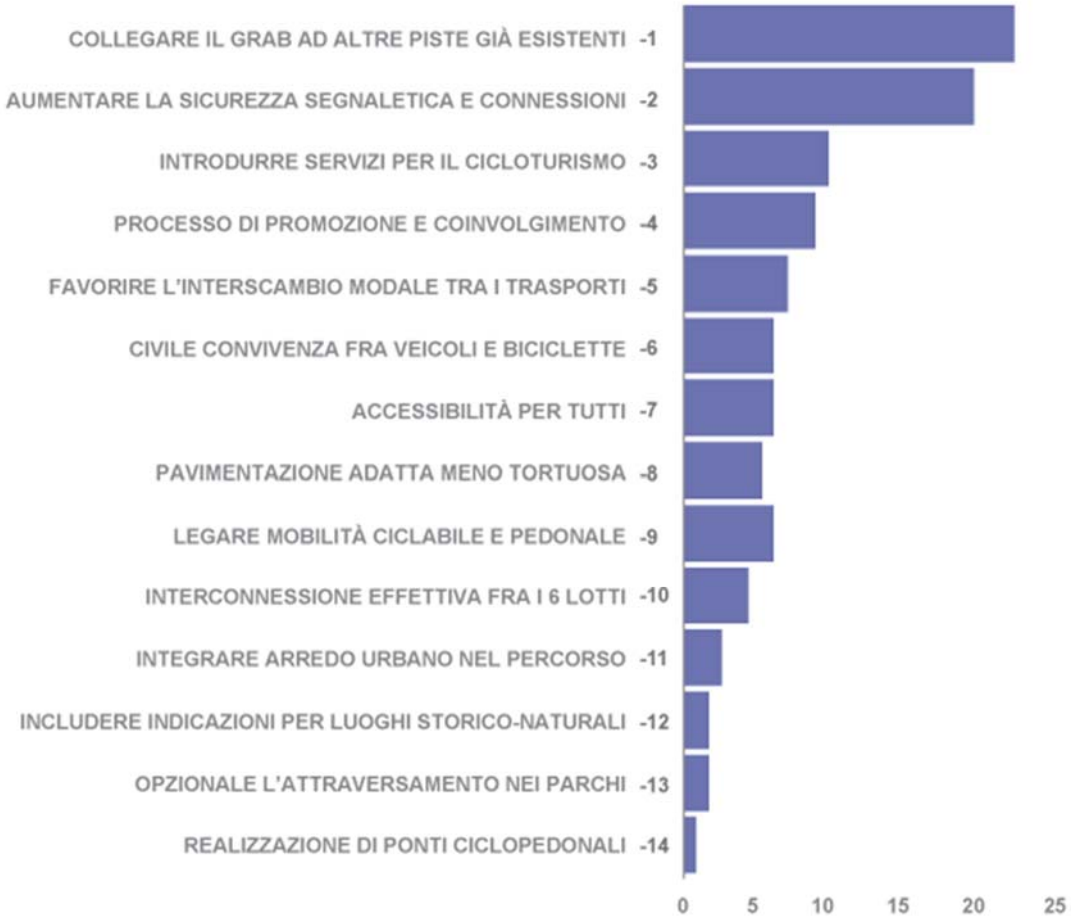
Il questionario ha ricevuto un totale di **240 risposte**, provenienti per la gran maggioranza da cittadini ed associazioni, di cui:

- l'83% ha dichiarato di essere a conoscenza del progetto
- il 95% ritiene che il progetto possa favorire la mobilità sostenibile in città
- Il 59% ritiene che ci siano elementi da modificare per quanto riguarda la progettazione della ciclovia

Per quanto riguarda la partecipazione attiva da parte dei cittadini, il 71% dei partecipanti ha dichiarato di **essere disponibile ad attivarsi per diventare "Amico del GRAB". Nello specifico**:

Le proposte

Il territorio ha presentato più di 150 proposte, tramite il questionario online, con la partecipazione ai Laboratori e l'invio di mail. Il grafico riassume quali sono state le proposte più frequenti e di maggiore rilevanza, mentre il successivo breakdown spiega più nel dettaglio i vari suggerimenti.



1. Collegare il GRAB ad altre piste ciclabili esistenti

Il 22% delle proposte riguarda la possibilità di collegare la ciclovia alle altre piste e percorsi già esistenti, sia all'interno che all'esterno del GRA.

- Per quanto riguarda i suggerimenti riguardanti l'interno, si propone una diffusione 'a ragnatela' nell'infrastruttura urbana.
- Per quanto riguarda i suggerimenti riguardanti l'esterno, nello specifico si propone di: considerare il coinvolgimento delle zone del settore Nord e Nord-Est di Roma e includere ciclabili oltre il raccordo, specialmente ad Est dove si sono sviluppati grandi quartieri e vi sono numerosi parchi

2. Aumentare la sicurezza (segnaletica e connessioni al GRAB)

Il 19% delle proposte riguarda il discorso della sicurezza del percorso, sia per quanto riguarda le vie di connessione al GRAB dalla rete ciclabile cittadina, sia per quanto riguarda il tema della segnaletica. Nello specifico è stata richiesta una segnaletica chiara, visibile e fissa, sia orizzontale che verticale,

Tenendo conto dei sensi unici, con la speranza che venga inserita il prima possibile.

Ulteriori proposte itineranti:

- Introduzione di un impianto di illuminazione
- Introduzione di telecamere a circuito chiuso per la video sorveglianza.

3. Introduzione di servizi per il cicloturismo

É stato proposto di arricchire gli spazi integrati per la mobilità sostenibile, con servizi specifici per il cicloturismo lungo il percorso. Per esempio, parcheggi custoditi e/o privati, assistenza meccanica, noleggio. Inoltre, vengono suggerite:

- Introduzione di convenzioni e fidelizzazioni per chi sceglie tipologie di abbonamenti ai servizi
- Creazione di una rete di esercizi commerciali di prossimità ("Amici del GRAB")
- Introduzione di punti di ristoro durante eventi ed iniziative
- Creazione di hub intermodali di qualità gestiti dal Comune.

4. Processo di promozione e coinvolgimento del GRAB

Viene suggerito di avviare un processo di sensibilizzazione per quanto riguarda la mobilità sostenibile, così come di promozione e comunicazione del GRAB, così da rendere il cittadino consapevole della sua esistenza. Per esempio, viene proposto di:

- Generare un'offerta editoriale per comunicare in modo chiaro i temi chiavi del GRAB
- Diffondere mappe del GRAB
- Procurare incentivi per il BikeToWork, BikeToShop, BikeToSchool.

5. Favorire l'interscambio modale fra i trasporti

L'obiettivo è permettere ai fruitori della ciclovia di raggiungere più aree della città e di percorrere distanze più lunghe, favorendo quindi una mobilità realmente sostenibile negli spostamenti quotidiani.

6. Civile convivenza fra veicoli e biciclette

Viene proposto di suddividere la carreggiata e delimitarla con segnaletica orizzontale, così da creare una sorta di corsia preferenziale per le biciclette senza andare a danneggiare gli automobilisti.

7. Accessibilità per tutti

Considerare l'accessibilità nelle tratte interne ai parchi non solo per i ciclisti, ma per un ventaglio di utenze più diversificato, per farlo godere anche ai disabili, anziani, genitori con passeggino ed altri.

8. Pavimentazione adatta, meno tortuosa

Così da rendere il percorso utilizzabile ovunque e durante tutto l'anno, anche nei periodi piovosi.

9. Legare mobilità ciclabile e pedonale

Viene suggerito di tenere in considerazione anche i pedoni così da regolamentare al meglio i flussi di fruizione. In dettaglio, si propone di:
Introdurre percorsi adiacenti per Fitwalking o allenamento
Dividere la corsia rendendola ciclopedonale, da una parte i pedoni, dall'altra i ciclisti.

10. Interconnessione effettiva fra i 6 lotti

Si richiede di rendere la ciclovia continua, senza interruzioni, creando un effettivo collegamento fra tutte le aree toccate dal GRAB.

11. Integrare arredo urbano nel percorso

Come panchine, spazi fitness all'aperto e aree di sosta.

12. Includere indicazioni per luoghi storico-naturali

Si propone di includere, oltre la segnaletica adibita alla sicurezza e viabilità del percorso, ulteriori indicazioni a luoghi d'interesse nei pressi della ciclovia. Inoltre, viene suggerito di aggiungere cartelloni informativi su eventuali regole in vigore nelle aree verdi.

13. Opzionale l'attraversamento nei parchi

Fra i rispondenti vi è inoltre chi propone di modificare il piano progettuale e rendere opzionale l'attraversamento nelle aree verdi, realizzando percorsi alternativi.

14. Realizzazione di ponti ciclo-pedonali

Si tratta di una misura proposta per favorire l'attraversamento di alcune strade consolari, sia per un discorso di sicurezza che di panorama e piacevolezza del percorso.

Ulteriori proposte specifiche

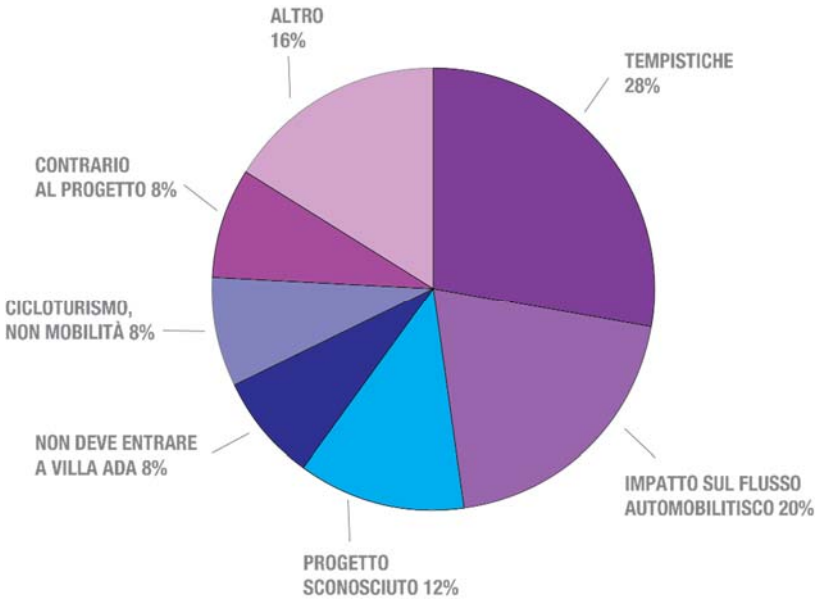
- Pensare ad un GRAB intorno alle Mura: un asse da Porta San Sebastiano a piazza Venezia, un asse da San Pietro a San Giovanni, un asse da villa Borghese a San Giovanni. Al centro mancano completamente le piste ciclabili.
- Incrocio tra via Cicerone e piazza Cavour: prevede, anche oggi, un doppio attraversamento ciclabile. È stato suggerito di realizzarne uno che consenta di collegare direttamente la pista ciclabile di via Cicerone provenendo da piazza Cavour, in modo da evitare l'attestamento all'angolo del suddetto incrocio di fronte al civico 21A di piazza Cavour, particolarmente problematico per chi, provenendo da piazza Cavour, oggi attende il verde per raggiungere la pista ciclabile bidirezionale di via Cicerone.
- Non c'è bisogno a di realizzare una nuova pista ciclabile su piazza Cavour (il riferimento è al piccolo tratto previsto di fronte al Commissariato P.S. Borgo). Al contrario si potrebbe deviare il flusso ciclabile lungo l'intero asse minore dello square pedonale di piazza Cavour e lungo la strada chiusa al traffico davanti al Palazzo di Giustizia, adeguando a ciclopedonale l'attraversamento verso piazza Adriana, come già previsto da progetto.
- Includere e potenziare il tratto che dal centro, Isola Tiberina, arriva sino a Fiumicino.
- Ampliamento percorso per collegarsi con parco ciclopedonale Monte Mario Monte Ciocci, nella sua prospettiva di collegamento futuro a San Pietro.

Preoccupazioni e critiche

Dal questionario e dalla partecipazione ai Laboratori sono inoltre emersi alcuni dubbi e critiche riguardo la progettazione della ciclovia.

Di seguito sono riportate le preoccupazioni/giudizi più frequenti e significativi:

- La maggior parte dei partecipanti è preoccupata per le tempistiche di realizzazione: necessità di accelerare i lavori per la realizzazione della ciclovia effettivo che in tema collocazione della segnaletica prevista.
- Viene ancora una volta richiesta una convivenza fra veicoli e biciclette, senza penalizzare coloro che preferiscono gli spostamenti via automobile "Non si devono tenere in considerazione solo le esigenze dei ciclisti, ma anche quelle dei pedoni, turisti ed automobilisti".
- Problema di inconsapevolezza dell'esistenza del progetto.
- Critica riguardo l'attuale proposta di far entrare il GRAB a Villa Ada: l'8% delle risposte ritiene che il tracciato non dovrebbe attraversare la villa.
- Critica riguardante il progetto: non dovrebbe essere una proposta di "mobilità sostenibile" ma di "cicloturismo".
- Il progetto GRAB viene criticato come troppo articolato ed ispirato al GRA e inoltre non aggiornato sulle nuove piste ciclabili.
- Il tema della successiva manutenzione del percorso.
- L'8,7% dei partecipanti ha dichiarato di non condividere il progetto, senza specificare motivazioni.



Il Laboratorio Partecipato #1: Area di San Gregorio

Visualizzazioni del Webinar 22/01/2021: **2.026**
Facebook 'likes': **66**
Commenti: **37**

Angela Verdi – RSM

L'area di San Gregorio è il biglietto da visita della città ed è considerato il km 0 del GRAB. È all'interno del lotto 1 che riguarda via di San Gregorio, via delle Terme di Caracalla, via di Porta San Sebastiano, ingresso Caffarella, Parco omonimo sino a via dell'Almone.
L'obiettivo a San Gregorio è riconquistare lo spazio pubblico, quindi dei 24 metri destinati attualmente al transito degli autoveicoli, 15 saranno dedicati a pedoni e ciclisti. La ciclovia, una volta lasciata via di San Gregorio prosegue per le Terme di Caracalla.
La ciclovia avrà una dimensione di 3,5 mt. È sicuramente difficile in una città come Roma recuperare questi spazi, è una scelta ardita, ma è anche un segnale forte che vuol dire "vogliamo recuperare spazi per la mobilità dolce".

Antonella Romano – Parco Archeologico del Colosseo

I lavori saranno supportati anche dal Parco Archeologico del Colosseo che è favorevole alla riqualificazione dell'Area, ad una nuova mobilità più sostenibile e punta alla necessaria collaborazione con tutti gli enti preposti.

Stefano Brinchi – RSM

Per l'area dei Fori il progetto dovrà essere pensato per recepire ed immaginare l'assetto futuro della zona, con l'arrivo della linea metropolitana C allo scambio con la B a Colosseo che produrrà inevitabilmente un nuovo assetto per via dei Fori Imperiali.

Davide Paterna - Openhouse

È stato messo in evidenza come il Grab sia la premessa per la realizzazione di un progetto di **rigenerazione urbana** per tutta la città. Il Grab può essere il filo conduttore perché intercetta tessuti diversi e stratificati.
Evidenzia che al progetto di RSM manca il dato qualitativo e cioè come il Grab ricade sul territorio, ad. es. la **questione dei materiali** che in alcuni casi dovranno modificare l'assetto degli spazi per perdoni e ciclisti (marciapiedi).
Viene avanzata una richiesta di pedonalizzazione di via dei Cerchi. Concorda con il concetto di demineralizzazione della pista evidenziato da RSM. Paterna si mette a disposizione per partecipare ai tavoli tecnici.

Roberto Scacchi - Legambiente Lazio

Appoggia il progetto e spinge affinché si realizzi. Il Grab è una grande occasione per Roma, anche se su via di San Gregorio si può fare di più perché l'area, ogni giorno, è attraversata da circa 3500 veicoli. Per questa ragione già nel 2012, con una raccolta di circa 6500 firme, Legambiente Lazio presentò una delibera di iniziativa popolare che fu approvata dall'assemblea capitolina, la quale prevedeva di non considerare più il **Colosseo come spartitraffico veicolare** e di realizzare una **pedonalizzazione totale** di via dei Fori Imperiali, via di San Gregorio, parte di via Labicana. A suo parere non servono ulteriori atti politici ma solo attuare quella delibera. Ridurre la strada destinando 15 metri sui 24 metri a pedoni e ciclisti non risolverà il problema e non ridurrà i 3500 veicoli di passaggio. Ecco perché è importante puntare a realizzare la pedonalizzazione. A suo parere non ci saranno altre occasioni ed è un obbligo anche per la salute delle persone.

Dalla Venezia – ex Presidente FIAB

FIAB partecipa a tutti i tavoli nazionali dove si parla di ciclovie e considera il GRAB come intervento di rigenerazione urbana e quindi chiede di essere ambiziosi.
Inutile dire quanto sia assolutamente fondamentale per Roma, e non solo, **la qualità progettuale del GRAB nel centro di Roma**, così come è altrettanto importante

vedere il progetto in una logica di area più vasta del semplice tracciato ciclabile, pur fondamentale. Nel solco di questo ragionamento il tema delle connessioni con quanto già esistente, o di imminente pianificazione/progettazione, assume una questione rilevante in una situazione, quella romana, nella quale si sono sedimentate scelte e soluzioni che non sempre sono riconducibili ad un'ottica di mobilità sostenibile. Nello specifico ritiene che la **connessione fisica e spaziale del GRAB con la pista del Tevere** sia tema da mettere in evidenza. Pur nella consapevolezza che la progettazione in esame non è così "larga" e che gli ambiti afferenti all'area del Circo Massimo sono o potranno essere oggetto di altra progettazione, è assolutamente indispensabile che il progetto del GRAB dia, già in questa fase, delle indicazioni progettuali anche per un contesto più vasto, anche per evitare future situazioni non piacevoli o distoniche.

Ecco alcuni punti:

1) Velocità: nella realizzazione del progetto. Ma è importante valutare l'uso di **materiali** che siano **compatibili** con le esigenze dei ciclisti anche nelle aree storiche;

2) Connessioni: il Grab deve dialogare con il territorio circostante. Ad es. bisogna già pensare al **collegamento con il lungotevere Aventino e con la pista del Tevere**. La ciclabile sul lungotevere Aventino non deve essere considerata "altra cosa" e la connessione tra la nuova ciclabile **via di San Gregorio-via dei Cerchi e Tevere** deve essere prevista già da subito anche per evitare l'effetto "riserva indiana" che molte volte accompagna il giudizio su molte ciclabili;

3) Interferenze con i pedoni: spesso non sono considerate ma rappresentano comunque un tema centrale;

4) Connessione e pista in via del Circo Massimo, pista che oggi garantisce malamente il collegamento tra viale Aventino e lungotevere: rimane, non rimane? Se rimane sarà riqualificata? E il sistema ciclabile di area vasta come sarà concepito?

5) Rapporto con le aree protette: da subito bisogna verificare qual è il rapporto tra bici e queste aree;

6) Attenzione sui vari attraversamenti: a partire da quello di viale Aventino, che già oggi presenta qualche problema, se non altro per le lunghe attese dei ciclisti. Lo sviluppo della ciclabilità passa anche per la **revisione della temporizzazione dei semafori.**

Tutti i temi esposti devono star dentro ad un ragionamento complessivo già da oggi. Non è in grado invece di commentare il progetto su Caracalla perché la presentazione è stata, a suo avviso, insufficiente e comunque tale da non consentire di comprendere appieno le soluzioni progettuali.
Serve quindi una progettazione veloce e qualificata per ricucire la bellezza della città.

Filippo Crostella – Comitato Mura Latine

Concorda con quanto detto da Legambiente Lazio e punta a pensare in grande sul 1° lotto. Chiede inoltre se esiste già la progettazione di hub intermodali dove si possano lasciare le bici in sicurezza e ci siano servizi per i ciclisti, dove verranno posizionati e chi li gestirà.

Paolo Gelsomini – Progetto Celio e coordinamento Città Storica

Parte dal concetto di liquidità dell'infrastruttura.
Il 18/4/2019 è stato consegnato il progetto del Parco del Celio con la rigenerazione di alcuni percorsi che arrivano dal Celio alla Valle delle Camene. Progetto approvato dall'assemblea capitolina che dovrebbe essere ripreso per un confronto. Già Enrico Stefano (Pres. Commissione Mobilità) disse che era coerente con la pedonalizzazione di via Di San Gregorio. A questo riguardo c'è una preoccupazione. È vero che le macchine devono tendere a sparire, ma nei tempi brevi quali saranno i percorsi alternativi? Dove verrà fatto confluire il traffico, speriamo che non venga dirottato lungo via del parco del Celio, dove ora passano solo tram, taxi, ncc e mezzi di soccorso. L'oratore auspica che non sia quella la scelta e chiede che il **progetto partecipato** continui anche nella fase realizzativa e gestionale e sia sempre più **inclusivo.**

Alessandra Bonfanti – Legambiente

Ringrazia perché finalmente ci sono tempi certi per la realizzazione del GRAB che deve innescare una nuova mobilità, e si augura che per il tratto indicato non si continui a considerare il Colosseo come spartitraffico. Chiede che si ponga attenzione alla **sicurezza degli attraversamenti** critici in alcuni punti come quello alle Terme di Caracalla, che siano anche rialzati e con **segnaletica visibile**. Al contempo chiede attenzione anche ai servizi quali zone d'ombra, soste, parcheggi per bici.

Contributi ricevuti da associazioni/realtà informali

I contributi informali arrivano dalle seguenti associazioni: VeloLove, Free Wheels Onlus, Fiab Fiab RomaRL, Legambiente, Legambiente Lazio, Open City Roma, Comitato Mura Latine, Tci Lazio, Magnalonga, Rete Ecologica Montesacro.

- Obiettivo San Gregorio. La trasformazione di via di San Gregorio vede la trasformazione dall'attuale prevalenza del traffico motorizzato in una promenade, un ampio viale monumentale ciclopedonale, di connessione tra il Colosseo e il Circo Massimo, affiancato da una viabilità autoveicolare, il più possibile moderata come impatto visivo e acustico. La via di San Gregorio dovrà diventare il cannocchiale prospettico verso l'Arco di Costantino e l'ingresso principale alla più grande e famosa area archeologica del mondo. In una seconda fase si potrà decidere di intervenire sulla semicarreggiata di via di San Gregorio, ridisegnando anche architettonicamente la strada e il marciapiede, portandoli su un unico livello e trasformando l'area in agorà.

- Intersezioni con la viabilità motorizzata**.** Il GRAB presenta complessivamente tra i 70 e 90 attraversamenti di strade a viabilità ordinaria. Devono essere risolte con particolare cura per la completa sicurezza di chi pedala e cammina; la soluzione in molti casi può essere quella delle piattaforme rialzate per le auto, dove il veicolo a motore è obbligato a salire sul percorso ciclopedonale, contrariamente a quanto accade per la viabilità tradizionale, dove è il ciclista o il pedone che, per attraversare, scende sulla strada veicolare; la piattaforma rialzata deve avere un'ampiezza adeguata alla contemporanea fruizione dei ciclisti (le due corsie per le bici manterranno sempre l'ampiezza di 3,5 metri) e dei pedoni; la piana sopraelevata deve garantire la continuità fisica e visiva del percorso del GRAB (in particolare deve essere realizzata con la stessa pavimentazione), evidenziando al contempo - anche con la pavimentazione delle rampe di salita e discesa che si differenzia dal resto della strada per colore e/o per materiale - che c'è invece una pausa nella linearità del percorso dei veicoli a motore; dove possibile e giustificato da particolari esigenze di sicurezza, l'intersezione rialzata è accompagnata da un allargamento dei marciapiedi, volto a produrre un restringimento della carreggiata tale da impedire la sosta dei veicoli in corrispondenza dell'intersezione e a indurre una moderazione della velocità; particolare attenzione va messa nella predisposizione degli attraversamenti San Gregorio-Circo Massimo-Aventino-Caracalla, dove oltre che alla sicurezza dei ciclisti è fondamentale prestare attenzione alla sicurezza dei tanti pedoni che frequentano l'area.

- La **segnaletica**. Nel contesto romano, sistema a elevata complessità monumentale, ambientale e paesaggistica, c'è una sovrabbondanza di segnaletica e cartelloni stradali, spesso causa aggiuntiva di degrado urbano. Soprattutto nell'area centrale e in particolar modo nell'area archeologica, aggiungere una cartellonistica verticale per il GRAB - oltre ai costi necessari all'allestimento e alla manutenzione - può contribuire ad alimentare il caos semantico della città e rappresentare, più che un aiuto per l'utenza, un ulteriore elemento di disturbo visivo per tutti. Andranno a tal proposito valutati opportunamente gli obblighi della normativa, per trovare una soluzione corretta e sicura. Si ipotizza pertanto il ricorso esclusivo alla segnaletica orizzontale, integrata da una specifica app e mappe cartacee che possano dare informazioni sulle cose da vedere e da fare lungo il percorso. Un corretto studio e una corretta applicazione di questi principi, possono far sì che il wayfinding orizzontale diventi addirittura un elemento di marketing territoriale e un plus estetico autonomo.
- Necessario evidenziare da subito la necessità di una fase 2 che preveda l'ampliamento degli spazi pedonali di Colosseo-San Gregorio a via dei Cerchi e su via di valle delle Camene. La ciclabile sul lungotevere Aventino non deve essere considerata "altra cosa" e la connessione tra la nuova ciclabile via di San Gregorio-via dei Cerchi e Tevere deve essere prevista già da subito, anche per evitare l'effetto "riserva indiana" che molte volte accompagna il giudizio su molte ciclabili.

Irrinunciabile il monitoraggio dei flussi bici prima e dopo l'intervento (con contapassaggi) su via di San Gregorio o su via di Caracalla.

I commenti al post dell'evento pubblicato sulla piattaforma Facebook hanno sottolineato le soluzioni che il cittadino desidererebbe siano attuate, per andare incontro agli aspetti critici e dubbi che sono emersi riguardo al GRAB. Di seguito, i suggerimenti e le istanze avanzate

- garantire ovunque la sicurezza degli utenti del GRAB;
- assicurare l'interconnessione sicura fra i 6 lotti;
- consentire il transito delle bici su via Labicana;
- minimizzare il rischio di furti: sono necessari parcheggi per biciclette presidiati;
- pedonalizzare piazza Venezia e Colosseo, aumentando le tratte bus, metro e tram;
- connettere le altre ciclabili al GRAB (per esempio da Colosseo a Manzoni).

Piste ciclabili e traffico veicolare privato dovrebbero convivere e crescere di pari passo

- Connessione con via dei Cerchi e con le metropolitane;
- Assicurare un collegamento ciclabile Colosseo Termini sull'asse via Labicana;
- Importanza della scelta dei materiali;
- Possibilità di uno stop al progetto in caso di cambio di Sindaco.

Fra coloro i quali hanno risposto al questionario in particolare circa la tratta 'Colosseo – San Gregorio', queste le principali conclusioni estrapolate:

- Il GRAB offre l'immediata possibilità di un ridimensionamento radicale della mobilità motorizzata nell'area oggetto dell'intervento;
- Lo sviluppo del progetto in un'ottica intermodale con connessioni sicure ed efficienti con le stazioni ferroviarie, le stazioni della metropolitana e la rete tranviaria, sono senz'altro utili a uno scambio modale che favorisce mobilità attiva, collettiva e condivisa.

Proposte ed osservazioni per l'Area di San Gregorio

1. Fluidità del flusso di traffico automobilistico incanalato in due corsie su via di San Gregorio;
2. Pedonalizzazione di Piazza Venezia e Colosseo;
3. Affiancamento ad altre ciclabili al GRAB (come da Colosseo a Manzoni);
4. Connessione di via dei Cerchi con le metropolitane;
5. Assicurare un collegamento ciclabile Colosseo-Termini sull'asse via Labicana.

Il Laboratorio Partecipato #2: Area dell'Appia Antica

Visualizzazioni del Webinar 29/01/2021: **2,638**

Facebook 'likes': **103**

Commenti: **119**

Angela Verdi – Roma Servizi per la Mobilità

Per quanto riguarda l'asse dell'Appia Antica è stata sottolineata la necessità di ridurre il traffico veicolare. Fin dal 2015 è stato presentato un progetto che vede l'inserimento di varchi elettronici lungo l'Appia Antica.
Tramite il GRAB e la ciclovia, vi è la possibilità di impossessarsi dello spazio della strada. Inoltre, si sta lavorando anche su altri aspetti importanti: la segnaletica lungo tutto il percorso, il wayfinding, la riconoscibilità dell'intervento e dell'itinerario. Il progetto ha anche l'obiettivo di restituire all'Appia Antica la possibilità di intercettare una serie di ingressi attrezzati ai parchi, alle aree archeologiche ed altre tipologie di servizi.

Per quanto riguarda il funzionamento dei varchi elettronici, la circolazione sarà concessa unicamente al trasporto pubblico locale mentre i residenti potranno accedere ed uscire attraverso via Ardeatina. Il progetto dei varchi mira ad eliminare il traffico di attraversamento che penalizza quest'asse.
Per quanto riguarda i materiali ed il tema dell'illuminazione, in particolare, sono state analizzate le modalità che permetteranno di rendere l'infrastruttura riconoscibile e "visibile" in termini di sicurezza.

Per la pavimentazione è in corso uno studio specifico per l'individuazione della tipologia di materiale più adatto per le aree protette quali parchi e ville.

La giacitura del GRAB costeggia l'Almone. La naturale prosecuzione della ciclovia è l'ingresso attraverso via della Caffarella, all'interno del Parco della Caffarella, ed in corrispondenza del percorso sono già indicati gli ingressi ad aree di servizio e/o ad aree archeologiche.
C'è il desiderio, la volontà e la sfida, di pensare ad una modalità per connettere il Parco della Caffarella con il Parco delle Tombe Latine, utilizzando il GRAB per ricongiungere questa continuità purtroppo perduta con la realizzazione dell'Appia Nuova.

Alma Rossi – Direttrice Parco Regionale dell'Appia Antica

Il GRAB è un sogno sin dalla prima proposta presentata nel 2015/2016. Inizialmente, avevamo indicato 5 punti sul perché il Parco Regionale dell'Appia Antica era favorevole al progetto del GRAB:

1. Introduce un'innovazione nell'ambito della mobilità sostenibile, con la doppia funzione di anello per i turisti e per gli spostamenti quotidiani dei romani;
2. Comporta una nuova disciplina del traffico lungo il tratto iniziale dell'Appia Antica, con percorsi ciclopedonali dedicati e limite di 30 km/h;
    a. Sull'Appia Antica deve essere impedito il traffico improprio e di attraversamento;
3. Permette di connettere diverse parti del parco, come Caffarella, Tor Fiscale, Acquedotti. Il GRAB diventa il filo conduttore di tante connessioni;
4. Il GRAB è importantissimo per la connessione con la rete ferroviaria;
5. Il parco ha un circuito di accoglienza, con servizi, la casa del parco e molti altri. Questo GRAB, oltre che permettere di attraversare la città, può far crescere ulteriormente il circuito di green economy legato alle associazioni e comitati che da sempre lavorano con l'Appia Antica. Il GRAB deve anche favorire le attività economiche connesse alla visita dei luoghi di interesse ambientale e culturale.

Il primo tratto dell'Appia Antica, che va da Porta San Sebastiano alla chiesa del Domine Quo Vadis, è il tratto che viene direttamente interessato dal GRAB.
La regolazione del traffico è fondamentale ed il progetto dei varchi sembra ottimale, perché i parchi hanno la funzione di chiusura 'a tappo', ovvero impediscono di uscire e di attraversare quel territorio. È obbligatorio entrare ed uscire dallo stesso punto, permettendo comunque l'accesso alle attività compatibili che esistono su questo primo tratto dell'Appia Antica.

Si dichiara favorevole a collaborare con i progettisti e al Parco Archeologico per trovare le soluzioni migliori, ma il GRAB nella Caffarella entra in un ambito ambientale e naturalistico molto importante. Il GRAB rappresenta un'opportunità per regolamentare e guidare la fruizione della Caffarella, permettendo anche al circuito ciclistico che oggi esiste nella Caffarella di defluire e raggiungere le altre aree del parco.

Il tema delle connessioni è essenziale, il progetto deve includere anche quelle più piccole, perché tutti abbiamo la necessità di partecipare.

Simone Quilici – Sovrintendente Parco Archeologico dell'Appia Antica

Segnala che il GRAB riguarda solo un lembo del grande museo a cielo aperto dell'Appia Antica, che coincide con il tratto che va da Cecilia Metella verso Frattocchie. Il suo auspicio è quello di potenziarne la funzione di accesso al parco, per esempio riqualificando via dell'Almone proseguendo fino all'Appia Pignatelli, poi anche via Cecilia Metella per creare un accesso ciclabile e pedonale all'area fulcro della zona archeologica di Cecilia Metella. Tutto questo è legato anche al progetto di progressiva limitazione del traffico, che consentirà di spostarsi in tutta sicurezza anche nei tratti non interessati dal GRAB. Aggiunge che c'è una derivazione del GRAB che è l'ArcheoGRAB che è un grande progetto che può costituire per il parco una grande opportunità.

Luigi Contestabile – Dirigente RFI Direzione Stazioni

Afferma che le opportunità che il GRAB offre in relazione con la disposizione attuale delle stazioni romane è importante. Il suo auspicio è che si faccia il possibile per connettere le stazioni ferroviarie all'intero tracciato del GRAB, laddove la distanza fra il tratto e la stazione risulti essere compatibile con lo spostamento medio che un ciclista fa per accedere ad una stazione.
Per quanto riguarda l'Appia Antica, segnala che in zona c'è la Stazione Torricola con grandi potenzialità da sfruttare. Questa stazione ha un rapporto diretto con il centro di Roma, raggiungibile in meno di 10 minuti se messo a confronto con Roma Termini. Vi sono inoltre oltre 50 corse al giorno che la rendono un collegamento rapidissimo per il centro. Torricola oggi è una stazione piccola sulla quale RFI non ha finanziamenti, ma che certamente meriterebbe maggiore attenzione. Da questo punto di vista, le risorse che possono essere messe in campo potrebbero ridare a Torricola forza, visibilità e ruolo rispetto al Parco dell'Appia Antica.

Guardando al futuro, la Stazione Torricola potrebbe anche cambiare identità e diventare la fermata 'Appia Antica', favorendo così un'azione di marketing territoriale di assoluto valore. Torricola dista poco più di 5 km dal tracciato del GRAB lungo un'asse completamente pedonale, quindi potrebbe costituire un punto di passaggio per chi si muove in treno + bici e vuole rientrare a Roma.
Altra stazione nel sistema ferroviario in rapporto al Parco è la stazione di Zama, su cui si stanno facendo studi molto importanti, ma vista la densità e difficoltà del traffico è una zona molto delicata.

Nicola Madonna – RFI Servizi Urbani

A parer suo la stazione di Torricola è una stazione trascurata, ma che può rappresentare per lo sviluppo del parco dell'Appia Antica una vera e propria porta di accesso al Parco.
Esprime successivamente l'intenzione di trasformare questa stazione in un'archeostazione, che possa diventare un percorso dedicato alla cultura e all'archeologia. Dall'altro lato, ribadisce la volontà di contribuire attraverso la rigenerazione urbana dell'area, formata da due lotti contigui e limitrofi ad una proprietà di terzi e ad una piccola area di RFI. Esiste già una bozza di progetto che può essere utile per lo sviluppo di questo intervento, da vedere in relazione integrata con lo sviluppo del parco.
L'obiettivo è, da un lato, potenziare l'accessibilità potenziando la stazione di Torricola, e dall'altro valorizzare l'area e lo sviluppo green con focal points dedicati, per la promozione di attività culturali e turistiche, e di un sistema di mobilità sostenibile che il gruppo FS intende favorire e sta già favorendo sul territorio, a partire dagli hub più importanti ma anche quelli minori.

Sottolinea che l'area di Casal Rotondo, come una serie di luoghi attrattivi, rappresenta una grande potenzialità. I percorsi sono connessi attraverso strumenti digitali così da creare un unico percorso naturale, dove il turista può (da nord o da sud attraverso Torricola) scendere e usufruire del servizio. Affrontando i principali temi di storia cultura ed ambiente in ottica di sostenibilità, l'obiettivo è di attivare finalmente il progetto del parco e, da parte di RFI, riqualificare la stazione rafforzando il sistema storico-culturale esistente, pensando ad un parco come un sistema paesaggistico unitario che possa offrire un'esperienza unica di turismo al visitatore.

Giovanna Barni – Presidente CoopCulture

L'oratore illustra le attività di CoopCulture che opera da tanti anni sulle attività di servizi ai visitatori a Roma, in particolare per l'archeologia. A suo dire tutto il progetto cade in un momento in cui è necessario ripensare il modello di fruizione turistica della città. Il Covid ha accelerato una serie di dinamiche che sono importanti, che servono a cercare un nuovo modello di turismo. È un progetto che coniuga sostenibilità ambientale e rigenerazione urbana, ma che coniuga anche la mobilità sostenibile con un nuovo modello di sostenibilità culturale turistica ed economica. Roma ha bisogno di essere riconosciuta e vissuta nel suo patrimonio diffuso e percorso in un senso che non è solo unidirezionale: va scoperta in tutti i suoi itinerari e in tutto il suo patrimonio. Se poi questa scoperta avviene tramite una mobilità sostenibile ed una riqualificazione ambientale questo è un traguardo davvero importante.

Contributi ricevuti da associazioni/realtà informali

Tutte le associazioni della Rete Appia (costituita da 84 Associazioni) chiedono la pedonalizzazione reale della Regina viarum nel tratto romano, da piazzale Numa Pompilio al GRA, chiudendo al traffico di attraversamento 24 ore su 24, 365 giorni all'anno, permettendo quindi l'accesso ai soli residenti e/o a coloro che devono accedere ad alcune delle attività che si trovano lungo il percorso, previo permesso specifico (ad esempio i pullman diretti alle Catacombe, debitamente autorizzati oppure i dipendenti/operatori del Parco Regionale Appia Antica o del Parco Archeologico e altri accuratamente selezionati). Va inoltre impedito il parcheggio su tutto il tracciato con multe pesanti e rimozioni.

- La pedonalizzazione dell'Appia Antica sarebbe ottimale per salvaguardare pedoni e ciclisti, ma bisogna trovare soluzioni per la viabilità delle automobili in modo che non si creino situazioni di eccessiva congestione in altre località;
- Necessario trovare una soluzione di pacifica convivenza fra biciclette e automobili, permettendo anche ai veicoli su gomma di circolare;
- Il GRAB è un'infrastruttura che migliora l'intero sistema della mobilità urbana romana;
- Proposta di creazione di carreggiata ciclabile su via Appia Nuova;
- Proposta di incrementare il trasporto pubblico nella zona di IV Miglio.

Proposte ed osservazioni per l’Area Ostia Antica

1. Dedicare intere carreggiate a percorsi ciclopedonali: nello specifico per il primo tratto di via Appia, da via Porta San Sebastiano, da via Ardeatina (trasformando a senso unico via Appia Antica e riconsiderando i sensi del vicolo delle Sette Chiese);
2. Utilizzo della pista ciclabile da piazzale Numa Pompilio fino al sentiero che dalla Cristoforo Colombo porta sull’Appia Antica (ingresso della Caffarella);
3. Introduzione di tratti di ciclabile di penetrazione in città;
4. Proposta di costruire una galleria sotterranea per il passaggio delle automobili così da rendere l’Appia Antica una ciclovia;
5. Primo tratto di via Appia è sufficientemente largo per un percorso;
6. Utilizzare il canalone denominato Mussolini per creare un'interconnessione tra ciclabile Togliatti-Grab-Mandrione-Tuscolana. I quartieri interessati sono Centocelle (Parco di Centocelle - Metro C), Torpignattara - Quadraro, Mandrione (Stazione Casilina fs), Tuscolana (Banca d'Italia - Furio Camillo);
7. Attualmente è escluso dal tracciato il Parco di Centocelle: si potrebbe innestare il percorso all'ingresso all'altezza del Quadraro Vecchio, rientrare sulla Casilina, sfruttare il semaforo di viale della Primavera per tornare sulla Casilina e da lì villa De Sanctis fino all'incrocio con via Labico;
8. Creazione di una diramazione ciclabile che congiunga la ciclabile bidirezionale prevista in via Lucio Mario Perpetuo (Lotto 2) con la corsia ciclabile di via Tuscolana (direzione G.R.A.) attraverso via Decio Mure. Senza di essa, prendere la ciclabile di via Tuscolana in direzione G.R.A. provenendo da via del Quadraretto senza imboccare strade contromano o carrabili, sarebbe abbastanza complicato;
9. La segnaletica direzionale del GRAB andrebbe integrata con segnali di direzione che indichino anche luoghi non direttamente "attinenti" all'itinerario principale della ciclovia, ma comunque di notevole interesse turistico/trasportistico: ad esempio, presso l'intersezione della ciclovia con via Tuscolana si potrebbe inserire un cartello che indichi il Parco degli Acquedotti, presso l'incrocio con la ciclabile Nomentana invece un cartello che indirizzi verso Villa Torlonia, Porta Pia e Termini, all'altezza di via Salaria un cartello che indichi Villa Glori, l'auditorium e ponte Milvio, e così via.

Il Laboratorio Partecipato #3: Area del Parco dell'Aniene

Visualizzazioni del Webinar 05/02/2021: **2,034**

Facebook 'likes': **54**

Commenti: **14**

Angela Verdi – Progettista GRAB RSM

Per quanto riguarda la realizzazione della ciclovia nel Lotto 4 e, nello specifico, all'interno della Riserva Naturale dell'Aniene, sono sorti diversi interrogativi riguardanti il tema dell'accessibilità e continuità:

- come è possibile garantire l'accessibilità alla riserva naturale durante tutto il periodo dell'anno, visti i problemi stagionali del fiume?
- così progettato, il tratto del Lotto 4 è continuo ed accessibile a tutti i ciclisti?
- gli ingressi alla riserva sono facilmente accessibili ed in sicurezza?

Simone Ferretti – RSM

Soffermandosi sul tratto del Parco dell'Aniene, questo viene intercettato dal GRAB all'altezza del nodo di scambio con Ponte Mammolo, ad oggi già utilizzato dai ciclisti ma con evidenti problemi di sicurezza.

All'interno del Parco dell'Aniene il progetto prevede:

- Realizzazione di aree di sosta per un migliore orientamento del fruitore;
- Segnaletica specifica per promuovere il rispetto delle regole della riserva naturale;

- La scelta della pavimentazione viene affrontata tramite un accurato e approfondito studio e necessita dell'approvazione ultima degli enti del parco. La soluzione ottimale sembra essere quella dell'utilizzo di terre drenanti e stabilizzate, materiale ecologico che andrebbe a risolvere il problema dell'esondazione del fiume Aniene.

La sfida più grande nel Lotto è presentata dal rischio di esondazione del fiume e possibile sommersione del percorso. Come soluzione, i progettisti propongono un tracciato alternativo che considera come linea guida il perimetro di massima esondazione.
Il tratto del Parco dell'Aniene interessa anche un numero di sottoservizi, come i manufatti dell'ACEA che si trovano lungo il percorso. Per questi manufatti, RSM ha progettato una variante che rende il percorso più agevole e si dirige verso la Casa del Parco.

All'altezza del Ponte Nomentano si prevede la realizzazione di un'area di sosta e di una passerella con vista per poter godere del contesto. Negli ultimi anni la Sovrintendenza ha realizzato un'azione di recupero del Ponte Nomentano, rendendolo pedonale e accessibile e dotandolo di una nuova illuminazione.

Per quanto riguarda il tema della connessione nella Riserva dell'Aniene, si tiene presente la connessione con la pista ciclabile esistente lungo il perimetro di via Val Trompia. Due sono le alternative individuate:

- Alternativa più complicata: prevede il passaggio sotto il Ponte Tazio, per riemergere in quota attraverso via Valsolda;
- Alternativa più semplice: prevede il passaggio su via Nomentana Vecchia, già usata per la sosta e pedonale, prevede semafori che permettono di andarsi a raccordare con via Val Trompia stessa e quindi con la ciclabile.

La prima soluzione, anche se più difficoltosa, prende in considerazione la ciclovia delle Valli, progetto che si sta portando avanti e prevede il sottopassaggio sotto gli occhialoni laterali di Ponte Tazio. L'idea sarebbe ottimale, perché andrebbe a recuperare un ponte oggi abbandonato ed il GRAB potrebbe promuoverne la riqualificazione.

I percorsi attuali di 2,5 metri devono essere portati almeno a 3,5 metri. Per i sottopassaggi non illuminati o scarsamente illuminati lungo il percorso, si propone di seguire l'esempio delle città di Auckland o di Utrecht, combinando la storicità dei ponti e monumenti con illuminazioni più moderne.

Per quanto riguarda il tema della continuità, il GRAB può risolvere il tracciato di collegamento tra via Salaria e via di Ponte Salario come ingresso a Villa Ada. Per rendere il percorso più gradevole e continuo, c'è la necessità di espropriare un tratto di terreno non impiegato a bordo dell'uscita della via Olimpica, utilizzando anche l'attuale pista ciclabile che prosegue in direzione della Moschea.

Maurizio Gubbiotti – Presidente Roma Natura

Ricorda che la Riserva dell'Aniene è l'ultima, nei sistemi di parchi di Roma Natura, a non avere ancora il piano d'assetto definitivamente approvato, ma che ciò dovrebbe avvenire a breve. Le proposte e richieste portate potrebbero essere accompagnate da vere e proprie schede progetto, così da essere molto più utili. Si sta già lavorando, con il contratto di fiume e l'Ufficio di scopo della Regione Lazio, per mettere in campo alcune azioni sul territorio.

Contributi ricevuti da associazioni/realtà informali

Successivamente al laboratorio ci sono state numerose richieste di chiarimenti e proposte di evitare che il GRAB passi all'interno di Villa Ada lasciando solo il passaggio esternamente, con la possibilità comunque di riqualificare la villa.

- Realizzazione connessioni ciclopedonali tra il Grab e le seguenti aree del quartiere Colli Aniene che si trovano nelle sue immediate vicinanze:
  a. Parco Baden Powell attraverso square centrale su via Sacco e Vanzetti;
  b. Parco Tozzetti e istituto Tullio de Mauro attraverso square centrale su via Santi;
  c. Giardino dell'anfiteatro di via Ruini e parcheggio della Coop, attraverso square centrale su via Franceschini;
- Realizzare le piste ciclabili lungo l'Aniene, il Tevere o nei parchi, non nelle strade asfaltate né sui marciapiedi;
- Valorizzare la confluenza Aniene-Tevere, nel tratto Salaria, con una "ramificazione" in quel tratto del GRAB (tappa 15). Si tratterebbe di una deviazione dal punto di uscita dell'attuale ciclabile Aniene, con congiunzione di sentiero già ciclabile nei pressi del centro commerciale "Salario Center" via Salaria 665;
- Creazione di percorsi di accesso al GRAB dai quartieri Monte Sacro e Casal de' Pazzi, tra Ponte Mammolo e Ponte Nomentano. Interconnessione del tratto Togliatti con i parchi e le scuole di Colli Aniene;
- Proposta di nuova ciclabile Monte Sacro Alto via Nomentana da piazza Sempione a raccordo GRA uscita 11 (limitrofa strada). Sedime libero per il 90%.

Proposte ed osservazioni per l’Area Parco dell’Aniene

1. In prossimità dell’accesso a Ponte Mammolo (dove c’è la rampa), creare un passaggio ciclopedonale per raggiungere via delle Messidoro, connettendo il GRAB con via di Pietralata;
2. Rigenerazione dell'area dell'antico Ponte Mammolo;
3. Rendere percorribile alle biciclette il sottopasso pedonale presente nel quartiere attrezzandolo di canaline;
4. Creazione di un anello ciclopedonale che collegherebbe il GRAB alla Cervelletta e agli altri parchi sul lato opposto della Togliatti;
5. Creazione di uno Skate park in prossimità del Parco Baden Powell, come precedentemente proposto;
6. Sfruttare il percorso sotto la Riserva dell'Aniene, non sopra il Ponte Mammolo;
7. Rivedere il collegamento fra il GRAB e la pista ciclabile di viale Palmiro Togliatti: collegare la parte in costruzione della 'ciclabile Prenestina' che insiste su viale Palmiro Togliatti con la suddetta stazione.

Il Laboratorio Partecipato #4: Villa Ada e Via Guido Reni

Visualizzazioni del Webinar 12/02/2021: **1.357**
Facebook 'likes': **41**
Commenti: **10**

Simone Ferretti - Studio Simone Ferretti

Si apre con Villa Ada. Il Raccordo via Salaria / via di Ponte Salario è un'opera prevista dal GRAB. Al momento è presente una scala ed un percorso molto diseguale.
Si prevede l'esproprio del terreno non usato. È un punto delicato perché qui c'è anche la pista che va verso la Moschea. Si è deciso di ampliare il tratto diminuendo la sezione stradale della via Olimpica. A via di Ponte Salario, fronte caserma, verrà inserita una pavimentazione di tipo particolare per evitare che la curva e la tipologia del percorso possano essere un problema per chi la percorre. Da qui si entra a Villa Ada e al centro sportivo. Qui esiste un parcheggio non controllato ma le auto continuano a parcheggiare lungo la strada creando un problema di sicurezza. Con il GRAB si prevede una riduzione della strada, sarà tolto il parcheggio per realizzare la ciclovia che porta a Villa Ada. È un parco storico e bisogna tener conto di tanti aspetti tra cui le diverse utenze che frequentano il parco. La villa è molto frequentata e sia lo studio Ferretti che RSM sono ben consci che un aumento della frequenza nella Villa va affrontato con molta attenzione.

Nella cartografia principale, nella parte alta della Villa il tracciato di Villa Polissena non è presente, ma ora è stato analizzato nei vari aspetti. Ad es. il tipo di fondo, il drenaggio delle acque, tutto verrà fatto in concertazione con il Dipartimento Ambiente con cui lo studio Ferretti è in contatto e che ha in programma anche altri interventi. Pertanto, si avranno 2 linee di finanziamento distinte.
Ci sono differenti tipologie di tratti sui quali è necessario usare un fondo naturale di terra stabilizzata o pietrisco. In questo caso l'obiettivo è mantenere una velocità minore.
Importante è capire il drenaggio del fondo per incanalare le acque garantendo la sezione storica del tracciato. Con le alberature presenti, non si scende mai sotto i 2,5 mt del sentiero esistente. È necessario approfondire con il Dipartimento Ambiente la possibilità di arrivare ai 3,5 mt.
Al confine della Villa c'è parco Rabin, che all'inizio del secolo doveva essere edificato. Negli ultimi 50 anni è stato aperto un varco nel muro per collegarlo a Villa Ada; successivamente è stata costruita una rampa in legno e un cancello, sicuramente non agibile dal punto di vista della sicurezza. Il progetto prevede il mantenimento totale dell'assetto esistente salvo il ripristino della passerella, oppure l'ampliamento della passerella (fino a 2,5 mt), oppure ancora la realizzazione di un "rilevato" in terra stabilizzata del tratto.
Per quanto riguarda un altro aspetto, cioè il collegamento tra il parco Rabin con via Panama, si propone di allungare il GRAB che esce su via Panama dove la sezione è più adeguata rispetto a chi esce dal bar del Panamino. Rimane da discutere con il Dipartimento Ambiente la questione delle cavità nel terreno causate dallo scavo per il parcheggio interrato che si è realizzato più avanti. Il percorso originario del GRAB ora è transennato e diminuito della metà. Bisognerà curare anche l'aspetto della sicurezza degli operai che andranno a fare il lavoro. Le cavità sono state studiate ed è stata stabilita una linea di finanziamento con il Comune di Roma per la messa in sicurezza.
Nell'ultimo tratto verso l'uscita, la sezione è adeguata per realizzare una ciclabile di 3.5 mt. Il percorso è in pietrisco ed è in cattiva manutenzione, causata dalla mancanza di una regimentazione delle acque. Ed è importante tenerne conto.

Loretta Arzilli – Studio Cowall

Lo studio si occuperà della progettazione del Lotto 5 che va da via Panama, Guido Reni, via Cicerone. Oggi si descriverà solo il tratto di via Guido Reni. Ci si trova in un contesto diverso perché siamo nella città costruita anche come attrazione culturale ed artistica, con la presenza del MAXXI e per la presenza del piano di recupero dell'ex Caserma.
In fondo all'asse c'è il Ponte della Musica che va verso viale Angelico.
Il progetto presenta carattere di temporaneità con la messa in opera di attraversamenti protetti e fasce di verde temporaneo e parklet.
È un tratto completamente invaso dalle auto e ci si è chiesti come riorganizzare lo spazio pubblico che oggi non è percepibile. È possibile iniziare tracciando il Grab di 4 metri nell'asse viario. Deve essere però di carattere temporaneo, perché in quest'area è previsto il Tram della Musica che occuperà la parte centrale. Si realizzerà una ciclabile per preservare il tratto prima che arrivi il tram.
I parklet sono molto usati in nord Europa, rappresentando la nuova tendenza dell'urbanismo tattico e garantendo la possibilità di recuperare spazi urbani. A piazza Apollodoro si avrà il primo attraversamento protetto perché è un tratto molto pericoloso. Si parte con delle rampe con attraversamento misto ciclabile e pedonale, e si giunge a via Guido Reni.

Le rampe previste sono con un dislivello minimo, come se fossero dei marciapiedi che proteggono sia il pedone che il ciclista. Quest'ultimo si potrà così collegare alla pista esistente o iniziare sulla nuova ciclovia. Nel primo tratto della ciclovia non sono previsti parklet e verde temporaneo perché ci sono delle fermate di autobus che potrebbero essere eliminate in futuro.
In prossimità del MAXXI, i pedoni sono sui marciapiedi paralleli alla ciclovia, mentre dall'altra parte ci sono i parklet. Qui al momento ci sono marciapiedi molto dissestati da radici di alberi e sono state trovate soluzioni per dare maggiore respiro agli alberi stessi. Di fronte al MAXXI scompare la ciclovia, ma sarà presente con materiale diverso (calcestruzzo colorato e drenante) che seguirà la pista.
In direzione piazza Gentile da Fabriano, si arriva ad un incrocio classico a 4 vie con semaforo. In questo punto non ci sono pedoni ma solo bici e auto. Per la sistemazione della piazza si sta studiando il senso di marcia di circolazione delle vetture che non interferisca con le bici. È stato proposto di spostare il semaforo. Si aumentano gli spazi veri e si riducono le auto che parcheggiano nell'area. Qui è prevista una ciclostazione anche per parcheggiare le bici. Al Ponte della Musica, che si potrà attraversare anche con le bici, si prevedono solo segnavie. Snodo ancora da studiare è quello dell'uscita dal Ponte verso viale Angelico.

Tornando a Guido Reni, si avrà una sezione dedicata di 11 metri. In ogni caso si prevede la possibilità di far convivere pedoni e ciclisti con grande disponibilità di spazi. SI prevede la gradualità dell'eliminazione delle auto.

Pietro Barrera – Segr. Generale Maxxi

Si dice entusiasta che il Maxxi possa partecipare al Grab che ha due caratteristiche fondamentali:

1) Strumento utile alla funzione turistica di Roma non consegnata alla mobilità a motore;
2) Opportunità intermodale. Per questa ragione su via Masaccio si sta realizzando un parcheggio multipiano che contribuirà allo sviluppo del GRAB.

Il prof. Barrera auspica anche un turismo domenicale che arrivi al limitare della città in macchina lasciandola al parcheggio e prosegua con bici, tram ecc. Via Guido Reni è coinvolta sul GRAB ma anche nel progetto più ampio come "Miglio delle Arti" da Villa Glori fino al Foro Italico. Ora è anche l'occasione di fare un'operazione di quadrante che è a ridosso del centro storico ma che ha un'offerta culturale straordinaria, al pari di una città moderna e di respiro internazionale.
Per quanto riguarda le ex Caserme di via Guido Reni di fronte al MAXXI, finalmente nel 2020 si è chiuso un processo amministrativo con CDP per il progetto di trasformazione realizzato dallo Studio Viganò di Milano, che dovrebbe a breve partire. C'è anche una porzione di spazio pubblico che è in pessime condizioni. Spera nella sincronia tra il GRAB e il piano di assetto Flaminio con CDP, ma in questo momento questa sincronia deve essere ancora realizzata. Sottolinea la necessità di tener conto anche della presenza della Polizia.
Piano di riqualificazione dello Sport, Villaggio olimpico, stadio Flaminio, Auditorium e via Flaminia. Un patrimonio da valorizzare. Dentro tutto questo c'è mobilità e il GRAB deve tenerne conto.

Proposte ed osservazioni per l’area Villa Ada e Via Guido Reni

1. Passaggio del tracciato al di fuori del parco di Villa Ada;
2. Nella tratta di via Guido Reni, prevedere il sedime della prevista tramvia, così da non dover rimettere mano alla strada dopo due o tre anni;
3. L'eventuale tracciato dentro Villa Ada deve essere completamente mimetizzato, recando un disturbo minimale;
4. Valutare meglio la proposta iniziale di passaggio sulla ciclabile di via del Foro Italico e via della Moschea;
5. Percorrere solo un breve tratto sull'Olimpica, permettendo il raccordo con la rete TPL su ferro Roma-Viterbo e garantendo il requisito dell'attrattività tramite il raggiungimento di Villa Ada, con la realizzazione del tratto di percorso ciclopedonale protetto su via di Ponte Salario fino all'ingresso della Villa, con la possibilità di lasciare le biciclette in appositi spazi.
6. Vietare l'ingresso di monopattini e bici elettriche all'interno di villa Ada;
7. Per la zona di Guido Reni, ripristino del percorso ciclopedonale bidirezionale realizzato sul marciapiede lato Tevere (lungotevere Maresciallo Cadorna) per la discesa dal Ponte della Musica Armando Trovajoli sulla sottostante ciclabile di via Capoprati (tratta compresa tra l'incrocio e la rampa ciclopedonale esistente che collega la pista ciclabile di via Capoprati con la fermata ATAC "Lgt Cadorna/Ostello Gioventù", ID impianto n. 72085), come deviazione temporanea in occasione dei lavori per la realizzazione del ponte della Musica.

Il Laboratorio Partecipato #5: Villa Gordiani e Parco Lineare

Visualizzazioni del Webinar 19/01/2021: **3,046**

Facebook 'likes': **51**

Commenti: **26**

Il lotto 3 è stato suddiviso in stralci che presentano problemi analoghi.
Primo tratto - in cui il GRAB attraversa la Casilina ed entra dentro Villa De Santis. Abbiamo immaginato un tracciato che valorizza molti usi del parco. Un itinerario pedonale per il footing che corre accanto al GRAB. Entrambi i percorsi hanno una sezione molto agevole e questa è l'occasione per riqualificare e ridistribuire tutti gli spazi, garantendo la valorizzazione del paesaggio. Nel secondo tratto la ciclovia attraversa via di villa Gordiani e passa su via di Checco Durante. Qui stiamo sperimentando una nuova strada urbana ciclabile con limitazione di velocità a 30 km e strumenti di controllo. Questo è possibile laddove si ha la possibilità di trasferire i veicoli sulla corsia adiacente a favore di un ingresso più protetto per i ciclisti, aree sportive e condomini.
A via Romolo Balzani la ciclovia passa sul marciapiede e quindi è necessario un intervento di rimodulazione della carreggiata che va a favore di un uso più regolamentato di tratti di sosta abusiva, e all'ingresso del mercato Casilino.
Ciò che è importante sottolineare è l'intervento di un'area sottoutilizzata e degradata che dà accesso a servizi socioassistenziali e che verrà sistemato in parte come parcheggio verde, in parte per servizi commerciali, soste per bici. Verranno seguite le linee guida europee.

A via Belmonte Castello sarà organizzato come un bosco urbano che ora è abbandonato, così a Villa Gordiani si cercherà di filtrare la presenza di un cantiere Metro che sarà lungo e disagevole per tutti. Per questo ci sarà un allargamento del percorso ciclabile ma tutelando i pedoni.

Verrà sistemata la diramazione con le scuole. Dentro Villa Gordiani saranno valorizzate tutte le permanenze di carattere archeologico. All'uscita di via di Villa Gordiani, il percorso prosegue su via delle Terme Gordiane ed è l'occasione di riqualificare questo quartiere. La prima che verrà affrontata è la trasformazione in isole ambientali. Ci sarà quindi una riduzione di dei limiti di velocità, arredi, verde. In via Albona è previsto un intervento di sistemazione del marciapiede, anche per evitare interferenze con i pedoni. Si cercherà anche di non ridurre i parcheggi ma sicuramente ci sarà maggiore razionalità nell'uso degli spazi.
In via Rovigno d'Istria si prevede l'allargamento del marciapiede per il passaggio del GRAB, così da arrivare alla Serenissima. Qui è previsto un intervento differenziato che ha come obiettivo il collegamento tra Casilina – P. Togliatti, ed è l'occasione per la sistemazione di questo grande solaio da parte di RFI, dove ci sono tante aree abbandonate. L'ipotesi quindi è di intervenire per riqualificare queste aree con varie soluzioni. Dopo Grotte di Gregna, si affianca alla Collatina Vecchia, dove è necessaria una rimodulazione dell'area carrabile per garantire l'accesso alla Stazione P. Togliatti e a una serie di servizi (esiste un'osteria di cui terremo conto).

Enrico Stefano – Presidente Commissione Mobilità Comune di Roma

Come residente del quartiere ha una serie di proposte che invierà successivamente. La zona è un importante crocevia per la Metro B e C, FL2. È importante anche per il patrimonio archeologico che il GRAB aiuterà a valorizzare.

Contributi ricevuti da associazioni/realtà informali

Sono emerse diverse proposte, in particolare:

- creare una corsia per fitwalking, non solo per favorire il cicloturismo, ma anche l'allenamento del pedone;
- separare i percorsi pedonali con materiali sostenibili;
- rendere l'attraversamento all'interno di Parchi e Ville opzionale e non obbligatorio, realizzando percorsi alternativi per evitare l'impatto antropico dei ciclisti nelle aree verdi;
- valorizzare e riqualificare la confluenza Aniene-Tevere, nel tratto di via Salaria, pensando ad una ramificazione nei pressi della tappa 15 del GRAB con uscita sull'attuale ciclabile Aniene, con congiunzione di sentiero nei pressi del centro commerciale "Salario Center".

Proposte ed osservazioni area Villa Gordiani e Parco Lineare

1. Rendere l'attraversamento all'interno di Parchi e Ville opzionale, realizzando percorsi alternativi;
2. A Largo delle Terme Gordiane, spostare il tracciato sulla strada a sinistra rispetto a quella prevista da progetto, per poi continuare su via Albona;
3. Prevedere un'appendice aggiuntiva che raggiunga anche il Monumento Naturale Ex Snia con il Lago Bullicante, l'unico lago di acqua sorgiva di Roma;
4. Sarebbe sufficiente prevedere da Villa Gordiani un circuito aggiuntivo/alternativo che, continuando il percorso del Parco Lineare, giunga fino a via di Portonaccio, passando davanti alla stazione Prenestina e toccato l'ingresso del lago, prosegue su via di Portonaccio fino a Largo Preneste, per poi ritornare verso Villa Gordiani e ricongiungersi al percorso originale.
5. Sarebbe utile sfruttare la pista ciclabile già esistente su viale della Venezia Giulia per valorizzare il percorso lungo Villa Gordiani, poi riprendere via Dignano d'Istria e proseguire il percorso.

I Laboratori Partecipati: sintesi delle proposte e loro integrazione nella fase progettuale

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
ROBERTO SCACCHI LEGAMBIENTE LAZIO	PEDONALIZZAZIONE TOTALE DI VIA DEI FORI IMPERIALI, VIA DI SAN GREGORIO, PARTE DI VIA LABICANA	LA PEDONALIZZAZIONE PROGRESSIVA DELL'AREA PUÒ ESSERE SICURAMENTE UN INTERVENTO CHE L'AMMINISTRAZIONE PUÒ RICHIEDERE, MA NON RIENTRA NEL PROGETTO GRAB.
DALLA VENEZIA EX. PRESIDENTE FIAB	- MATERIALI CHE SIANO COMPATIBILI CON CHI VA IN BICI - COLLEGAMENTO CON IL LUNGOTEVERE AVENTINO E CON LA PISTA DEL TEVERE - COLLEGAMENTO VIA DI SAN GREGORIO - VIA DEI CERCHI - INTERFERENZA CON I PEDONI - CONNESSIONE E RIQUALIFICAZIONE CON PISTA DI VIA DEL CIRCO MASSIMO - QUALITÀ ATTRAVERSAMENTI ARTERIE E TEMPORIZZAZIONE SEMAFORI - PROGETTAZIONE VELOCE E DI QUALITÀ	- IL TEMA DEI MATERIALI È CENTRALE NELLA PROGETTAZIONE DELLA CICLOVA: NELLE LINEE GUIDA DEL GRAB, REDATTE DAL DIAP PER DARE COERENZA E CRITERI PROGETTUALI COMUNI A TUTTO L'INTERVENTO, È STATO OGGETTO DI SPECIFICI APPROFONDIMENTI E RICERCA SCIENTIFICA. L'OBIETTIVO È CONIUGARE LA "DEMINERALIZZAZIONE E PERMEABILITÀ DEI SUOLI", IL RISPETTO DEI CONTESTI (SOPRATTUTTO DI QUELLI DEGLI SP APERTI DI VILLE E PARCHI) CON UNA PAVIMENTAZIONE CHE CONSENTA UNA AGEVOLE PERCORRIBILITÀ PER LE BICI. - IL COLLEGAMENTO VIA DEI CERCHI - VIA DI SAN GREGORIO, GIÀ INTRODOTTO NELL'AGGIORNAMENTO DEL PFTE 2018, È STATO APPROFONDITOCON IL DEFINITIVO; PREVEDE LA STESSA GIACITURA DELLA CICLABILE DI PROSSIMA REALIZZAZIONE (PIRAMIDE - VIA DEI CERCHI - CONNESSIONE CICLABILE ESISTENTE VIA DEL CIRCO MASSIMO - AGGANCIO L.RE AVENTINO) OGGETTO DI ALTRO FINANZIAMENTO, CON AMPLIAMENTO DELLA SEDE, SEMPRE SU STRADA AL FINE DI NON INTERFERIRE CON LE PERCORRENZE DEI PEDONI SU MARCIAPIEDE. -IL GRAB HA TRA I SUOI CRITERI PRINCIPALI LE RICONNESSIONI E LA RIQUALIFICAZIONE, ANCHE INDIVIDUANDO, COME NEL CASO DEGLI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE PROGETTI ED INDIRIZZI PER ALCUNE AREE RITENUTE STRATEGICHE (ES. IL CIRCUITO DELLE MURA). TRA LE INTERCONNESSIONI È PREVISTA E GIÀ INSERITA NEL PFTE 2018 L'AGGANCIO ALLA STAZIONE TERMINI.

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
		LA PROGETTAZIONE E LE FASI SUCCESSIVE DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO DA PARTE DELLA CDS SONO STABILITE DA SPECIFICO DISCIPLINARE DI INCARICO SOTTOSCRITTO TRA RC – DMT E RSM. CON IL SUPPORTO DELL'AREA DI RSM CHE SI OCCUPA DELLA PROGETTAZIONE DEGLI IMPIANTI SEMAFORICI E DEL LORO ADEGUAMENTO E CON QUELLO DI COMPETENZE SPECIALISTICHE ESTERNE IN TEMA DI ANALISI TRASPORTISTICHE OGNI "INTERFERENZA" CON ATTRAVERSAMENTI DI ARTERIE È ANALIZZATA E ALL'OCCORRENZA SPECIFICATAMENTE RISOLTA.
FILIPPO CROSTELLA COMITATO MURA LATINE	PROGETTAZIONE E GESTIONE DI HUB INTERMODALI	GLI HUB SONO DEI SERVIZI NECESSARI; IL FINANZIAMENTO DEL MIT NON LI PREVEDE MA, GIÀ DAL PFTE SONO STATE IPOTIZZATE ALCUNE LOCALIZZAZIONI PER GLI STESSI. SU TALE LOCALIZZAZIONE E SULLA TIPOLOGIA DI SERVIZIO SONO IN CORSO STUDI ED APPROFONDIMENTI.
PAOLO GELSOMINI PROGETTO CELIO E COORDINAMENTO CITTÀ STORICA	DELIBERA COMUNALE HA APPROVATO IL PROGETTO DEL PARCO DEL CELIO CON LA RIGENERAZIONE DI ALCUNI PERCORSI CHE ARRIVANO DAL CELIO ALLA VALLE DELLE CAMENE. SE SI PREVEDE DI PEDONALIZZARE VIA DI SAN GREGORIO, SI CHIEDE CHE IL TRAFFICO NON VENGA DEVIATO SU VIA DEL PARCO DEL CELIO. SI INVIA PROGETTO VIA MAIL.	NON SI PREVEDE PEDONALIZZAZIONE
ALESSANDRA BONFANTI LEGAMBIENTE	NO AL COLOSSEO COME SPARTITRAFFICO. RICHIESTA DI MESSA IN SICUREZZA DEGLI ATTRAVERSAMENTI, CON RICHIESTA DI ATTRAVERSAMENTI RIALZATI E SEGNALETICA VISIBILE.	L'OBIETTIVO PER L'INTERA AREA DEL COLOSSEO E IN SPECIAL MODO PER VIA DI SAN GREGORIO È RAGGIUNGERE, GRAZIE ALLA CICLOVIA, LA RICONQUISTA DELLO SPAZIO PUBBLICO; DEGLI ATTUALI 24 METRI DI PIATTAFORMA STRADALE DESTINATI AL TRANSITO DEGLI AUTOVEICOLI, 15 METRI (LATO PALATINO) SARANNO DESTINATI A PEDONI E CICLISTI.

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
DOMANDA FREQUENTE	COME PENSATE DI RISOLVERE IL PROBLEMA DEI 'BAGNI DI FANGO' FREQUENTI NEL PARCO DELL'ANIENE?	ABBIAMO INDIVIDUATO DELLE TIPOLOGIE DI PAVIMENTAZIONE CHE POSSONO RISOLVERE QUESTO PROBLEMA. OVVIAMENTE, QUESTE PAVIMENTAZIONI DEVONO ESSERE APPROVATE DALL'ENTE DELLA RISERVA NATURALE, PER VERIFICARE INSIEME CHE SIANO ADATTE E COMPATIBILI CON IL PIANO DI ASSETTO E LE NORME DI TUTELA.
FRANCESCA SENATORE FEDERTREK	COME SI PENSA DI RISOLVERE IL PROBLEMA NATO SU VIA FAVIGNANA? C'È UN'INTERRUZIONE CHE IMPEDISCE ANCHE L'ATTRAVERSAMENTO A PIEDI.	IL PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO È IN CORSO DI VALUTAZIONE DA PARTE DI SOGGETTI DEPUTATI. IL GRAB, UNA VOLTA SCIOLTI GLI OSTACOLI AMMINISTRATIVI DI CUI SOPRA, POTRÀ ESSERE AGGANCIATO ATTRAVERSO UNA NUOVA CONNESSIONE PEDONALE E CICLABILE. AL MOMENTO SONO PREVISTI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE DEGLI ACCESSI ALLA RISERVA NATURALE DELLA VALLE DELL'ANIENE E ALLA CICLOVIA IN CORRISPONDENZA DI VIA FAVIGNANA E PIAZZA MONTE GEMMA.
FRANCESCA SENATORE FEDERTREK	IL GRAB COMPRENDE UNA RADIALITÀ COME UNA GROSSA RUOTA DELLA BICICLETTA I CUI RAGGI PERMETTONO IL COLLEGAMENTO E L'ATTRAVERSAMENTO DELLA CITTÀ? A ROMA SONO NATE TANTE CICLABILI NON CONNESSE TRA LORO.	IL GRAB È PENSATO PER CONNETTERSI ALLA RETE CICLABILE CITTADINA E PUÒ ESSERE INTESO COME UN VERO E PROPRIO ANELLO DI SCAMBIO CON LA MOBILITÀ LOCALE.
LORENZO BARUCCA CIRCOLO LEGAMBIENTE MONDI POSSIBILI	ESISTE ANCORA UN PROGETTO PER QUANTO RIGUARDA DELLE IPOTESI PASSATE DI GRAB+? NELLO SPECIFICO, RIGUARDANTI IL FIUME ANIENE E CHE PREVEDONO LA CONNESSIONE DEL GRAB A DELLE DORSALI CHE PORTINO ALLA VALLE DELL'ANIENE VERSO GUIDONIA, TIVOLI E FINO A SUBIACO?	IL TEMA DELL'INTERCONNESSIONE È CENTRALE; INTERCONNESSIONE CHE COMPRENDE SIA CONNESSIONI CON LA MOBILITÀ URBANA, MA ANCHE INTERCONNESSIONI VERDI, CHE METTANO A SISTEMA I TERRITORI DEGLI SPAZI APERTI AL DI LÀ DEL CONFINE URBANO.

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
LORENZO BARUCCA CIRCOLO LEGAMBIENTE MONDI POSSIBILI	IL GRAB STA FAVORENDO LA NASCITA DI ZONE30? SE SÌ, SU QUALI SI STA RAGIONANDO?	PER LA CICLOVIA SONO PREVISTE MODALITÀ DIVERSE PER LA SUA REALIZZAZIONE: FISICHE CON REALIZZAZIONE DELLA SEDE PROTETTA MA ANCHE DI SOLA DISCIPLINA, AGENDO DIRETTAMENTE NEI CONTESTI ATTRAVERSATI CON INTRODUZIONE DI ZONE 30, STRADE CICLABILI O SOLUZIONI ANALOGHE. IN PARTICOLARE È PREVISTA L'INTRODUZIONE DI UNA NUOVA ZONA 30 PER IL TRATTO DI VIA DI PONTE SALARIO PROSSIMO ALL'INGRESSO DI VILLA ADA, DALLA DISCESA DELLA RAMPA SOTTO VIA SALARIA FINO ALL'INGRESSO DELLA VILLA.
EMANUELA FIORENZA COORDINATRICE DEL GRUPPO OPERAZIONE FAI DA TE	È POSSIBILE PENSARE AD UNA SORTA DI SPAZIO DIDATTICO NEL TRATTO DI PONTE DELLE VALLI, DOVE VI È UN SENTIERO (DA RIPULIRE) CHE COLLEGHEREBBE IL TRATTO CON PONTE TAZIO? ABBIAMO GIÀ FATTO UN LAVORO DI BONIFICA, FATICOSO PER VIA DEGLI ACCAMPAMENTI CHE SI SONO ACCUMULATI DEGLI ANNI, NEL TRATTO CHE RISALE PONTE DELLE VALLI FINO A VIA VAL CHISONE, DOPODICHÉ VI È SOLO VEGETAZIONE. IL TRATTO SUCCESSIVO, CHE INTERESSA IL GRAB, HA UN'AREA DI VEGETAZIONE MOLTO ALTA CHE ANDREBBE CONTROLLATA. PROPONGO DI PREVEDERE, LADDOVE SONO FREQUENTI ACCAMPAMENTI, PICCOLE AREE DIDATTICHE CHE I VOLONTARI POSSANO MANTENERE. QUESTE AREE DOVREBBERO ESSERE DOTATE DI IDENTITÀ, COSÌ DA FACILITARE IL MANTENIMENTO DI UNA PISTA ACCESSIBILE.	IL GRAB CONSENTIRÀ ANCHE DI ESSERE IL VOLANO PER LA MICRO-IMPRENDITORIALITÀ, QUINDI IL GRAB POTREBBE ESSERE L'ELEMENTO IN GRADO DI ACCENDERE DELLE ECONOMIE E PRESIDIARE IL TERRITORIO. IL GRAB NON PUÒ PERÒ SOSTITUIRSI AL PIANO DI ASSETTO DELLA RISERVA.

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
LUCIANO FANFONI INSIEME PER L'ANIENE	L'INTERVENTO DI CEMENTAZIONE DA VIA CICOGNA IN TUTTA L'AREA DEL PARCO FINO ALL'USCITA DI PONTE NOMENTANO VECCHIO MI SEMBRA UN INTERVENTO ESAGERATO, CHE ANDREBBE A ROVINARE L'AREA NATURALISTICA E PAESAGGISTICA.	SONO IN CORSO APPROFONDIMENTI TECNICI SULLA TIPOLOGIA DI PAVIMENTAZIONI DA PREVEDERE ALL'INTERNO DELLE AREE PROTETTE E SEMPRE DI CONCERTO CON GLI ORGANI DI GESTIONE DELLE STESSE. L'INDIRIZZO GENERALE VERSO CUI CI SI STA SEMPRE PIÙ ORIENTANDO È QUELLO DELL'UTILIZZO PER LE AREE NATURALI E LE VILLE DI PAVIMENTAZIONI IN TERRA STABILIZZATA. IL CALCESTRUZZO DRENANTE (PERALTRO SPESSO UTILIZZATO ANCHE IN AREE PROTETTE) È UNA MISCELA DI: CEMENTO, AGGREGATI, ACQUA ED ADDITIVI. IL CEMENTO E L'ACQUA, NEL CALCESTRUZZO DRENANTE, FORMANO UNA PASTA CEMENTIZIA CHE UNIFORMEMENTE RICOPRE E LEGA GLI AGGREGATI ASSIEME, GARANTENDO UN SISTEMA INTERCONNESSO DI VUOTI CHE CONSENTONO DI DRENARE LE ACQUE SUPERFICIALI EVITANDO RISTAGNI, DILAVAMENTI E FORMAZIONE DI BUCHE.
GIUSEPPE TEANO	ABBIAMO UN GRANDE INTERESSE PER LA REALIZZAZIONE DI UN QUADRANTE CHE POSSA AVERE DEI GRAB-SPIN-OFF, COME L'IDEA CHE SI STA PORTANDO AVANTI DI BELVEDERE DELLA MEMORIA IN MEMORIA DI UGO FORNO LUNGO LA CICLABILE ANIENE, MA ANCHE COME L'IDEA CHE PREVEDE CICLABILE NOMENTANA DI PROSEGUIRE VERSO PIAZZA SEMPIONE. PROPOSTA: REALIZZAZIONE DI UN BELVEDERE DOVE L'ANIENE INCONTRA IL TEVERE.	PER QUANTO CONCERNE I COLLEGAMENTI CICLABILI SONO IN CORSO PROGETTAZIONI DI BIKE LANE SIA SULLA VIA TIBURTINA CHE INTERVENTI COME IL PROLUNGAMENTO DELLA PISTA CICLABILE DI VIA NOMENTANA VERSO PONTE TAZIO. QUEST' ULTIMO INTERVENTO CONSENTE DI METTERE IN CONNESSIONE LA RADIALE DELLA NOMENTANA CON L'ANELLO DEL GRAB. LA PROPOSTA VA TRASMESSA AL DIPARTIMENTO MOBILITÀ E TRASPORTI AL FINE DI POTER ESSER VALUTATA DAI TECNICI DI RSM .

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
ANNA MARIA ROMANI PRESIDENTE CIRCOLO ANIENE DI LEGAMBIENTE E PARTE DELLA RETE ECOLOGICA DI MONTE SACRO	È NECESSARIO UN INTERVENTO MENO IMPATTANTE RIGUARDO IL MATERIALE DELLA PAVIMENTAZIONE PER STABILIZZARE LA CICLABILE PER QUANTO RIGUARDA LA ZONA DELL'ANIENE.	SONO IN CORSO APPROFONDIMENTI TECNICI SULLA TIPOLOGIA DI PAVIMENTAZIONI DA PREVEDERE ALL'INTERNO DELLE AREE PROTETTE E SEMPRE DI CONCERTO CON GLI ORGANI DI GESTIONE DELLE STESSE. OGNI PROPOSTA AVANZATA NEL PROGETTO DEFINITIVO HA SEMPRE NECESSITÀ DEL RELATIVO NULLA OSTA DA PARTE DEI SOGGETTI COMPETENTI.
LUCIO ZACCARELLI PRESIDENTE INSIEME PER L'ANIENE ONLUS	PERCHÉ NON È STATO PRESO IN CONSIDERAZIONE L'EVENTUALE SOVRAPPASSO DELL'ANIENE ATTRAVERSO IL PONTE CICLOPEDONALE, PREVEDENDO INVECE IL PASSAGGIO SU PONTE MAMMOLO CHE È STRADALE?	VI È IL PROBLEMA DELL'ALTRO LATO DELL'ANSA DELL'ANIENE, DOVE VI È IL PASSAGGIO DIRETTO SOTTO LO STABILIMENTO DELL'EX SNIA. IN QUEL PUNTO, LA CONTINUITÀ NON È POSSIBILE. IN FUTURO SI POTREBBE IMPLEMENTARE COME DIVERTICOLO PER LA SCOPERTA DI UN ALTRO SETTORE DEL PARCO DELL'ANIENE, COME STACCO DEL GRAB. IN ASPETTO TECNICO, LE OPERE PUBBLICHE HANNO UN LIMITE SIA FISICO CHE ECONOMICO. ABBIAMO RESO QUESTO PERIMETRO NON ESCLUSIVAMENTE ADIACENTE AL PERCORSO, MA SIAMO ANDATI LADDOVE È OPPORTUNO AMPLIARE QUESTE RIQUALIFICAZIONI. IN QUESTO CASO PERÒ SAREBBE DAVVERO UN'OPERA A PARTE, ANCHE SE SPERIAMO POSSA ESSERE RECUPERATA.
ANDREA ROMAGNOLI (CONSULTA CITTADINA PER LA SICUREZZA URBANA E ASSOCIAZIONE MUOVITI ELETTRICO)	COME SONO STATI DIVISI I FLUSSI DI FRUIZIONE SUL GRAB? PEDONI E CICLISTI? NON SAREBBE OPPORTUNO CONSIDERARE ANCHE I CORRIDORI, VISTE LE VELOCITÀ DIVERSE DI PERCORRENZA?	I 3,5 METRI DI CICLOVIA SONO I METRI PER LO SPOSTAMENTO DI MOBILITÀ CICLISTICA, QUINDI IL MONITORAGGIO DEI FLUSSI È VOLTO A BENEFICIARE IL CICLISTA. SU VIA PANAMA, IL PROGETTO PREVEDEVA CHE IL GRAB SI AGGANCIASSE AL TRATTO DI CICLOPEDONALE ESISTENTE. SIAMO SENSIBILI ALLA SEPARAZIONE DEI FLUSSI PER EVITARE POSSIBILI FRIZIONI FRA LE DIVERSE COMPONENTI. ABBIAMO MESSO LA CICLOVIA SU STRADA, ABBIAMO VERIFICATO CHE VIA PANAMA CONSENTISSE UNA RIDISTRIBUZIONE DEGLI SPAZI, ABBIAMO ELIMINATO LA CICLOPEDONALE DAL MARCIAPIEDE (RESTITUENDO TUTTO IL MARCIAPIEDE AL PEDONE E SPOSTATO IL CICLISTA SU STRADA). C'È DA DIRE CHE NESSUNO POTRÀ MAI IMPEDIRE AL RUNNER DI CORRERE LUNGO LA CICLOVIA O AL PEDONE DI PASSEGGIARVICI SOPRA. L'OBIETTIVO È QUELLO DI UNA CONVIVENZA PACIFICA TRA UTENTI.

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
RICCARDO LEONE (ARCHITETTO PAESAGGISTA INSIEME CON L'ANIENE ONLUS).	CHIEDO UNA TIPOLOGIA DI PERCORSO DIVERSA DA QUELLA PROPOSTA PER IL TRATTO CHE VA DA PONTE MAMMOLO A PONTE NOMENTANO. POTREMMO PRENDERE ESEMPIO DALLE REGIONI NORD-EUROPEE, INSERENDO STABILIZZANTE DENTRO LA TERRA PER EVITARE SIA AFFOSSAMENTI/AVVALLAMENTI CHE L'IMPOVERIMENTO DELL'AMBIENTE. IN ALCUNI PUNTI BISOGNEREBBE INTERVENIRE CON DRENAGGI, PERCHÉ ALCUNI PUNTI HANNO NECESSITÀ DI NORMALIZZARE IL DEFLUSSO DELLE ACQUE.	LA MESCOLA DELLE PAVIMENTAZIONI È DATA DA ALCUNI LEGANTI CHE SONO NATURALI, PROPRIO PER STARE ALLE NORME TECNICHE DELLE RISERVE NATURALI. L'INDICAZIONE DEI DRENAGGI È OPPORTUNA E CORRETTA. ABBIAMO PARLATO CON L'AGENZIA DELLA MOBILITÀ PER VERIFICARE COME AFFRONTARE UNO STUDIO IDRAULICO VERO E PROPRIO.
	IN PROSSIMITÀ DELL'ACCESSO A PONTE MAMMOLO (DOVE C'È LA RAMPA), CI SAREBBE L'OPPORTUNITÀ DI CREARE UN PICCOLO PASSAGGIO CICLOPEDONALE PER RAGGIUNGERE VIA DELLE MESSIDORO, METTENDO COSÌ IN CONNESSIONE IL GRAB CON VIA DI PIETRALATA.	PROPOSTA INTERESSANTE MA LE AREE RISULTANO PRIVATE; NECESSARI APPROFONDIMENTI.
	C'È UN'AREA DELL'ANTICO PONTE MAMMOLO CHE POTREBBE ESSERE RIGENERATA, E ATTRAVERSO PONTE MAMMOLO SI RAGGIUNGEREBBERO REBIBBIA E ANCHE IL PARCO DI AGUZZANO.	NECESSARIO ACQUISIRE LOCALIZZAZIONE DELLA PROPOSTA AL FINE DELLA SUA VALUTAZIONE.
	NEL QUARTIERE C'È UN SOTTOPASSO PEDONALE CHE SAREBBE OPPORTUNO ATTREZZARE CON CANALINE PER RENDERLO PERCORRIBILE DALLE BICICLETTE.	NECESSARIO ACQUISIRE LOCALIZZAZIONE DELLA PROPOSTA AL FINE DELLA SUA VALUTAZIONE.

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
	ABBIAMO PRESENTATO UNA PROPOSTA AL PUMS CHE EVIDENZIA UN ANELLO CICLOPEDONALE CHE COLLEGHEREBBE IL GRAB ALLA CERVELLETTA E AGLI ALTRI PARCHI SUL LATO OPPOSTO DELLA TOGLIATTI (COME PARCO TOZZETTO E PARCO BADEN POWELL). VORREMMO REALIZZARE UNA PICCOLA RETE PER TUTTO IL QUARTIERE, COSÌ CHE ANCHE I BAMBINI POSSANO USUFRUIRNE E CONTINUARE CON IL BIKE TO SCHOOL.	IL TEMA DELLE INTERCONNESSIONI È UNO DEGLI OBIETTIVI DELLE LINEE GUIDA DEL GRAB, ANCHE ED IN PARTICOLARE CON LE AREE VERDI. LA CICLOVIA LUNGO LA TOGLIATTI CONSENTE IL RAMMAGLIO AL PARCO DELLA CERVELLETTA, RECUPERANDO IL COLLEGAMENTO DI VIA BARDANZELLU AD ESEMPIO, E QUELLO CON IL PARCO BADEN POWELL.
	IN PROSSIMITÀ DEL PARCO BADEN POWELL, ERA STATO PRESENTATO IL PROGETTO DI REALIZZAZIONE DI UNO SKATE PARK, MA NON SO SE VERRÀ PIÙ REALIZZATO.	IL TRACCIATO DELLA CICLOVIA GRAB NELLA VERSIONE DEL PFTE APPROVATO DAL MIT, E NEL PROGETTO DEFINITIVO IN CORSO, NON INTERESSA DIRETTAMENTE IL PARCO BADEN POWELL MA INTERVENTI DI CONNESSIONE DELLA CICLOVIA AL PARCO ANCHE ATTRAVERSO SEGNALETICA DI INDIRIZZAMENTO ALLO STESSO SONO PERCORRIBILI, COME SUCCESSIVI INTERVENTI PER LA REALIZZAZIONE DI AREE DEDICATE PER LO SPORT DA INSERIRE NELLA PROGRAMMAZIONE DI RC.
	MA PENSARE ALLA RISERVA COME UNA VARIANTE "GRAVEL" CON UN INTERVENTO CON TERRE STABILIZZATE DA MANTENERE CON INTERVENTI DI MANUTENZIONE ORDINARIA DOPO LE STAGIONI PIÙ PIOVOSE? DA AFFIANCARE EVENTUALMENTE AD UN PERCORSO CICLABILE ALTERNATIVO FUORI DALLA ZONA GOLENALE?	È UNA IPOTESI IN CORSO DI VERIFICA/VALUTAZIONE IN TERMINI DI INDIVIDUAZIONE DELLA PAVIMENTAZIONE PIÙ ADATTA A CONIUGARE ESIGENZE DELL'AREA NATURALE PROTETTA E STABILITÀ DEL FONDO PER LA PERCORRIBILITÀ CICLISTICA. DA CONCERTARE CON L'ENTE E CON L'ESIGENZA DI GARANTIRE LA FRUIZIONE ALLA PIÙ AMPIA GAMMA DI UTENTI SULLE DUE RUOTE (NON SOLO GRAVEL BIKE).

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
	È IMPORTANTE SFRUTTARE IL PERCORSO SOTTO LA RISERVA DELL'ANIENE E NON SOPRA IL PONTE MAMMOLO, NON SOLO DA UN PUNTO DI VISTA TECNICO MA ANCHE ARCHEOLOGICO: LÌ VI È RIPA PANNEA E UNA VILLA STORICA. QUESTO POTREBBE CREARE VALORE AGGIUNTO PER TUTTI I CITTADINI.	SI VEDA RISPOSTA PRECEDENTE A LUCA ZACCARELLI.
	DA CICLISTA, È CHIARAMENTE PIÙ BELLO IL PASSAGGIO DI PONTE TAZIO E NON QUELLO DELLA NOMENTANA VECCHIA.	LA GIACITURA DELLA CICLOVIA INTERESSA PONTE NOMENTANO E POI L'AREA VERDE DENOMINATA "PINETINA" NON PREVEDE IL PASSAGGIO SU VIA NOMENTANA VECCHIA.
	SONO PREVISTI ESPROPRI PER QUANTO RIGUARDA UN PUNTO NELLA ZONA DELL'ACQUA SACRA? QUELLA ZONA È DI PROPRIETÀ DI UNA SOCIETÀ PRIVATA FALLITA, IN CUI L'ATTUALE PERCORSO È LONTANO DALL'ARGINE.	IL PROGETTO DEFINITIVO COME NORMATIVA PREVEDE E CONTIENE IL PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO CON QUANTIFICAZIONE DEGLI ONERI DI ESPROPRIO E L'ELENCO DITTE.
	È PREVISTA ANCHE L'ILLUMINAZIONE PER ATTRAVERSARE I PARCHI DI NOTTE? INOLTRE, È PREVISTA ANCHE UNA VIDEO SORVEGLIANZA SUL GRAB?	NEL RISPETTO DI QUANTO RICHIESTO IN SEDE DI CONFERENZE DI SERVIZIO PRELIMINARI (2018) DA PARTE DEGLI ENTI GESTORI (RISERVA NATURALE ANIENE E CAFFARELLA) NON SI PREVEDE ILLUMINAZIONE NELLE AREE NATURALI. AL FINE DI NON INTERFERIRE CON LE SPECIE ANIMALI SONO STATE INTRODOTTE DELLE VARIANTI NOTTURNE DEL GRAB. NON SONO AL MOMENTO PREVISTI INTERVENTI DI VIDEOSORVEGLIANZA.

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
GIANLUCA LOMBARDO CARTEINREGOLA	QUALE CONNESSIONE DEL GRAB CON LA CICLABILE DI VILLA GLORI E AUDITORIUM O LA PEDONALIZZAZIONE DEL VILLAGGIO OLIMPICO. OGGI IL CICLISTA SI TROVA DI FRONTE ALLO SPEZZATINO DELLE CICLABILI, COME QUELLA DEL FLAMINIO. PORRE ATTENZIONE AL FLUSSO CICLISTICO CHE VIVE LA ZONA E CHE UTILIZZA IL TRATTO DA PONTE MILVIO A FLAMINIO. BISOGNA CAPIRE COSA PREVEDE IL GRAB. LE PERPLESSITÀ SONO ANCHE LEGATE AI TEMPI DI REALIZZAZIONE E ALLA PRESENZA DI CICLOSTAZIONI CHE SONO FONDAMENTALI. SI SUGGERISCE DI UTILIZZARE IL TRATTO SOTTO CORSO FRANCIA CHE ORA È ABBANDONATO E POTREBBE FUNGERE A QUESTO SCOPO, OVVERO DI RICOVERO DELLE BICI.	IL GRAB CORRE LUNGO VIALE TIZIANO DA QUI SARÀ POSSIBILE AGGANCIARSI ALLA CICLABILE ESISTENTE E RAGGIUNGERE L'AUDITORIUM; QUINDI VILLA GLORI SARÀ RAGGIUNGIBILE CON IL NUOVO INTERVENTO CICLABILE DI PROSSIMA CANTIERIZZAZIONE (FINANZIAMENTO POD AMBIENTE) DENOMINATO DE COUBERTIN – GAUDINI – M. PILSDUSKI. IL FINANZIAMENTO DEL MIT NON PREVEDE LE CICLOSTAZIONI MA, SIN DAL PFTE SONO STATE IPOTIZZATE ALCUNE LOCALIZZAZIONI PER LE STESSE. SU TALE LOCALIZZAZIONE, E SULLA TIPOLOGIA DI SERVIZIO, SONO IN CORSO STUDI ED APPROFONDIMENTI.
CARLO LUIGI MANFREDI CONSIGLIERE II MUNICIPIO	C'È VOLUTA UNA CATASTROFE COME IL COVID PER FAR ANDARE ROMA NELLA DIREZIONE DI UNA NUOVA MOBILITÀ. STIAMO REALIZZANDO UN PROGETTO PARTECIPATO (BICIPLAN) IN COERENZA CON IL PUMS. IL GRAB È ANCHE UN'ASSE DI PENETRAZIONE DALLA PERIFERIA AL CENTRO. È ANCORA DA DISCUTERE LA QUESTIONE DELLA CICLABILE DENTRO VILLA ADA CHE POI CHIUDE IN NOTTURNA. DA PONTE SALARIO SI POTRÀ ARRIVARE IN PERCORSO PROTETTO FINO A PIAZZALE FLAMINIO CON TUTTE LE POTENZIALITÀ OGGETTIVE. IL PERCORSO DI VIA GUIDO RENI È IN CONTINUA TRASFORMAZIONE ED È UN GRANDE POTENZIALE E STRATEGICO CHE POSSA OFFRIRE UN CAMBIO NELLA MOBILITÀ. PER PARCO RABIN È NECESSARIO UN INTERVENTO RISOLUTIVO NECESSARIO SIN DAL 2012.	IL PIANO DEI 150 KM DI PISTE TRANSITORIE NASCE DAL PUMS E' VERO CHE IL COVID CON IL DISTANZIAMENTO SOCIALE E LA RIDUZIONE DELLA CAPACITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO HA RESO NECESSARIO UN POTENZIAMENTO E UNA RAPIDITÀ D'ESECUZIONE MAI SPERIMENTATA IN PRECEDENZA. COME SUCCESSO ANCHE NELLE ALTRE CAPITALI EU L'ESTENSIONE DELLA RETE CICLABILE CONSENTIRÀ ALLA CITTADINANZA, UNA VOLTA USCITI DALLA PANDEMIA, DI AVERE A DISPOSIZIONE UNA NUOVA RETE, PIÙ ESTESA E INTERCONNESSA CHE AGEVOLERÀ UN SPERIAMO MASSICCIO CAMBIO MODALITÀ NEGLI SPOSTAMENTI IN CITTÀ.

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
MASSIMO DE CRISTOFORO – CITTADINANZA ATTIVA FLAMINIO	GLI ESEMPI DELLE ALTRE CITTÀ SONO SEMPRE IMPORTANTI MA IN QUELLE CITTÀ ESISTE IL TRASPORTO PUBBLICO CHE A ROMA MANCA. PER QUESTO PONIAMO DELLE PERPLESSITÀ. IN ALTRI ESEMPI QUANDO SI TOLGONO POSTI AUTO LA GENTE PROTESTA. SI PROPONE LO STUDIO DI PERCORSI ALTERNATIVI CHE NON STRAVOLGANO ALTRE COSE SU VIA GUIDO RENI E RIPORTARLO ALL'INTERNO DEGLI SPAZI DELL'EX CASERMA. HO PARLATO CON I CITTADINI E SONO PREOCCUPATI E BISOGNA PROGETTARE DIVERSAMENTE.	IL COVID HA PORTATO UNA MODIFICA ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CON IMPULSO DI VERSO, MA PRINCIPALMENTE HA VISTO SALTARE ALCUNI PROCESSI AMMINISTRATIVI E PER QUESTO SIAMO RIUSCITI AD ACCELERARE. CIÒ CI HA PERMESSO DI VELOCIZZARE IL PUMS ADOTTATO NEL 2019 DALL'ASSEMBLEA CAPITOLINA. TUTTO QUESTO PERÒ NON SIGNIFICA FARE LA GUERRA ALLE AUTO. SE UN POSTO AUTO È FONDAMENTALE PERCHÉ IN ALCUNE ZONE IL TRASPORTO PUBBLICO NON È SVILUPPATO O MEGLIO NON È SUFFICIENTE O COMPETITIVO, VUOLE DIRE I POSTI AUTO SARANNO PREVISTI. LA CICLOVIA GRAB INTERESSA L'ASSE DI VIA GUIDO RENI OCCUPANDO LA PARTE CENTRALE DELLA STRADA ATTUALMENTE OCCUPATA DALLA SOSTA DELLE AUTOVETTURE ED IN UN PROSSIMO FUTURO DALLA TRANVIA.
ROSARIO PAVIA INARCH LAZIO E TEVERETERNO	NON ENTRO NEL MERITO DELLA QUESTIONE PRECISA MA SEGUIAMO CON INTERESSE IL GRAB PERCHÉ METTE AL CENTRO LA MOBILITÀ SOSTENIBILE PER CHI VA IN BICI E AGGIUNGO I PEDONI. SOTTRARRE SPAZIO ALLE AUTO È POSITIVO, MA BISOGNA CONQUISTARE SPAZIO PER I PEDONI. NON SOPPORTO QUANDO IL GRAB SOTTRAE SPAZIO AI PEDONI E VA SUI MARCIAPIEDI E VORREI DISCUTERNE. PER L'INARCH IL GRAB PUÒ VALORIZZARE LE ARCHITETTURE SIA ANTICHE CHE MODERNE. COME TEVERETERNO DICHE CHE IL TEVERE È IL SOGNO DISTINTIVO E IDENTITARIO DI ROMA, IL GRAB TOCCA IN MOLTI PUNTI IL TEVERE, MA PROPONGO UN TEMA: VORREMMO CHE IL TEVERE FOSSE FRUITO COME PARCO, MENTRE SULLA SPONDA DESTRA L'ELEMENTO TRAINANTE È STATA LA PISTA CICLABILE, DOBBIAMO FARE UNA LOTTA INSIEME PER RIQUALIFICARE LA SPONDA SINISTRA DEL FIUME, PERCHÉ È LA CICLABILE CHE RENDE LE PISTE PIÙ PULITE, SICURE. I PARAGONI CON LE PISTE CICLABILI DELLE CITTÀ INTERNAZIONALI È IMPROPONIBILE, PERCHÉ QUI DA NOI SONO REALIZZATE IN MODO DISCUTIBILE. IL GRAB ORA TOCCA INTEGRARLO CON LA MOBILITÀ, SOPRATTUTTO CON QUELLA SU FERRO.	LA CICLOVIA NON SOTTRAE SPAZIO AI PEDONI E GIÀ NELLE LINEE GUIDA PER LA REALIZZAZIONE DEL GRAB SI DICHIARA DI PERSEGUIRE SEMPRE L'OBIETTIVO DELLA SEPARAZIONE DEI FLUSSI PEDONALE E CICLABILE, LADDOVE IL CONTESTO LO CONSENTE. PIUTTOSTO IL PROGETTO DEFINITIVO IN CORSO DEL GRAB HA CONTRIBUITO, IN PIÙ PARTI, A RESTITUIRE SPAZI AL PEDONE. È IL CASO DELLA PISTA CICLOPEDONALE LUNGO VIA PANAMA CHE LA CICLOVIA RESTITUISCE INTERAMENTE AL TRANSITO DEI SOLI PEDONI, SPOSTANDO SU STRADA LA PERCORRENZA CICLISTICA.

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
BRUNO PIETROBONO CONSULTA CITTADINA PER LA SICUREZZA STRADALE.	IL GRAB È UN'OPPORTUNITÀ, MA LE PISTE CICLABILI SONO DELLE RAMPE DI LANCIO CHE CONDUCONO IL CICLISTA AD ANDARE MOLTO VELOCE. QUANDO SI CONDIVIDE LO SPAZIO TRA PEDONI E BICI SI CREA UN PROBLEMA E VIENE CONSIDERATO UN UTENTE DI SERIE B. HO SENTITO CHE A VIA GUIDO RENI IL PEDONE LO SPOSTIAMO DA UN PERCORSO AD UN ALTRO. IL CONCETTO DA TENERE IN CONSIDERAZIONE È LO SPAZIO PER IL PEDONE. GRAB CICLOPEDONALE E NON SOLO CICLABILE.	LUNGO VIA GIUDO RENI IL PEDONE CONTINUERÀ LIBERAMENTE A CIRCOLARE LUNGO I MARCIAPIEDI ESISTENTI SENZA ALCUNA VARIAZIONE DI PERCORSO.
PIETRO SCIDURLO	RAPPRESENTO UN'ASSOCIAZIONE CHE SI OCCUPA DI ACCESSIBILITÀ DI ITINERARI CULTURALI E COSTRUTTORE DI CAMMINI E RAPPRESENTO LE PERSONE CHE USERANNO IL GRAB. IL TEMA DELL'ACCESSIBILITÀ PER PERSONE CON BISOGNI SPECIFICI MI SAREBBE PIACIUTO CHE FOSSE STATO PRESO IN CONSIDERAZIONE DAI PROGETTISTI, MA È STATO RIPRESO SOLO DAGLI ULTIMI INTERVENTI. SE PENSIAMO DI REALIZZARE UN'INFRASTRUTTURA CHE SI RIVOLGE A DIVERSE CATEGORIE, AD UN TARGET COSÌ AMPIO, ALLORA L'APPROCCIO DEVE ESSERE DIVERSO, DOBBIAMO SVILUPPARE UNA SENSIBILITÀ MAGGIORE. QUINDI AD ES. PER LE BICI CON RAGGI DI CURVATURE PIÙ AMPIE È NECESSARIO CHE LE RAMPE VENGANO PROGETTATE IN MODO DIVERSO. SOLO IN QUESTO MODO SI PUÒ SFRUTTARE IL GRAB APPIENO.	LA REALIZZAZIONE DEL GRAB È STATA OCCASIONE PER ELIMINARE LE BARRIERE ARCHITETTONICHE ESISTENTI LUNGO IL TRACCIATO. IN PARTICOLAR MODO SI PENSA AD ESEMPIO ALLA PROPOSTA DI REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA RAMPA DI COLLEGAMENTO TRA IL PARCO RABIN E VILLA ADA CHE POTRÀ GARANTIRE LA FRUIZIONE DI VILLA ADA DA VIA PANAMA OGGI RISERVATA AI POCHI IN GRADO DI SALIRE/SCENDERE LA RIPIDA SCALA IN TUFO ESISTENTE.

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
LORENZO GRASSI OSSERVATORIO SHERWOOD E PER ASD LEPROTTI	DAL 2016 CI OCCUPIAMO DI VILLA ADA E SOTTOLINEIAMO LA DELICATEZZA DEL PERCORSO. È UNA FORESTA URBANA TRA LE PIÙ GRANDI D'EUROPA. CI SONO DUE PROBLEMI DA CONSIDERARE 1) PROBLEMA INFRASTRUTTURALE. SI È DETTO CHE LA PISTA DEL GRAB DEVE ESSERE LARGA, SCORREVOLE SENZA OSTACOLI. QUI STIAMO PASSANDO IN UN'OASI. QUINDI NON ACCETTANO CHE GIÀ AD APRILE SI VUOLE CHIUDERE E AVVIARE LE CONFERENZE DI SERVIZI. SI È DETTO ANCHE CHE DOVE PASSA IL GRAB SI RIQUALIFICA, QUI INVECE POTREBBE ESSERE IL CONTRARIO PEGGIORANDO LA FRUIZIONE. SE FOSSE COSÌ NOI LO RINNEGHIAMO. IL GRAB SI DOVREBBE FERMARE SULLA SOGLIA LASCIANDO INTONSI I SENTIERI. INOLTRE CHIEDIAMO CHE VENGANO RIPRISTINATE LE RAMPE DI ACCESSO PER TUTTE LE CATEGORIE FLUSSO DI CARICO DELLA FRUIZIONE. NECESSITÀ DI COESISTERE CON ALTRE UTENZE CHE FREQUENTANO IL PARCO. OGGI CI SONO CICLISTI INCIVILI CHE INVESTONO LE PERSONE. IN QUESTO MODO SI DAREBBE PRIORITÀ AI CICLISTI. COSA SI PUÒ FARE? SI DOVREBBE CAPIRE SE CI PUÒ ESSERE UNA SEPARAZIONE/CONDIVISIONE DEGLI SPAZI ALTRIMENTI IL PERCORSO PUÒ ESSERE DIROTTATO ALTROVE. ES.. VIA DEL FORO ITALICO, VIA DELLA MOSCHEA PER RICONNETTERSI DA VIALE PARIOLI, VIALE TIZIANO E PORTEREBBE AL COLLEGAMENTO A VIALE FLAMINIO. NON DEVE ESSERE UN BOOMERANG PER VILLA ADA.	IL PASSAGGIO NELLE VILLE E NEI PARCHI È UN TEMA CHE STIAMO AFFRONTANDO CON LA GIUSTA ATTENZIONE E STIAMO INTERESSANDO TUTTI I SOGGETTI COINVOLTI NELLE DECISIONI. È IMPORTANTE QUINDI RACCOGLIERE I SUGGERIMENTI E LE PROPOSTE CHE EMERGONO DAGLI SPAZI DELLA PARTECIPAZIONE PER RENDERE NOTA E CONDIVISA L'OPERA E LE SCELTE TECNICHE CHE STANNO ALLA BASE. SIN DAL PRIMO MOMENTO RSM HA INDICATO LA DELICATEZZA DEL CONTESTO DI VILLA ADA. SI STA LAVORANDO PER UN PROGETTO DEFINITIVO CHE CONIUGHI FRUIZIONE E RISPETTO DI TUTTE LE COMPONENTI.

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
FRANCESCA BALIVA – LEGAMBIENTE.	IL PROGETTO COMPLETO DEL GRAB DEVE PREVEDERE ANCHE LA CULTURA DEL CITTADINO ALL'USO DELLA BICI AFFINCHÉ NON SIA SOLO TURISTICO. IN QUESTO TRATTO DEL GRAB È IMPORTANTE L'ACCESSO H24 NEI PARCHI O IN QUALSIASI CONDIZIONE METEO. SI POSSONO STUDIARE ANCHE PERCORSI ALTERNATIVI. E' IMPORTANTE ANCHE STUDIARE UN PERCORSO CHE NON TOLGA SPAZIO AI PEDONI O CHE SIA REALIZZATO ANCHE PER QUELLI A MOBILITÀ RIDOTTA. FRUIZIONE DELLA PISTA SUL LUNGOTEVERE CHE DURANTE L'INVERNO È COPERTA DI FANGO O DI ACQUA.	PER QUANTO CONCERNE IL TEMA DELL'ACCESSO H24 E DELLA CONTINUITÀ DELLA FRUIZIONE NEL CORSO DELL'ANNO, PER IL PRIMO CASO SONO STATE INDIVIDUATE, OVUNQUE POSSIBILE, "VARIANTI NOTTURNE", ITINERARI ESCLUSIVAMENTE CICLABILI O IN PROMISCUO CHE GARANTISCONO DI SUPERARE GLI OSTACOLI DELLA CHIUSURA DI ALCUNE VILLE E IL RISPETTO DELLA FAUNA NOTTURNA. PER LA PRESENZA DI CONDIZIONI METEO CHE POSSONO RENDERE IMPRATICABILE IL PERCORSO DELLA CICLOVIA IN INVERNO (RISERVA NATURALE ANIENE) SI INDICHERANNO ITINERARI ALTERNATIVI. IL PERCORSO DEL GRAB COSÌ COME APPROVATO DAL MIT NON PREVEDE PROPRIO PER LE MOTIVAZIONI EVIDENZIATE IL PASSAGGIO LUNGO LA BANCHINA DEL TEVERE.
MARTA DEL GIUDICE – INSIEME PER L'ANIENE ONLUS	INTERESSATI AL COLLEGAMENTO DELLA VALLE DELL'ANIENE CON VILLA ADA PERCHÉ ORA SI CAPISCE COME ATTRAVERSARE. IL TEMA DELLA PAVIMENTAZIONE È FONDAMENTALE PER LA FRUIZIONE IN TUTTI I PERIODI DELL'ANNO.	VEDI SOPRA
FABIO BRANDONI – LEGAMBIENTE	METTE IN EVIDENZA L'IMPORTANZA DI ALCUNE PAROLE CITATE DURANTE IL LABORATORIO OVVERO LA VALORIZZAZIONE TURISTICA, MA INVITA A TENER CONTO ANCHE DI QUELLA DEL TERRITORIO PER FAVORIRE LA MOBILITÀ DI PROSSIMITÀ. SI CHIEDE CHE LE AREE VERDI SIANO ATTRAVERSAMENTI FRUIBILI E SICURI CON POTENZIAMENTO ANCHE DELLE ILLUMINAZIONI. SI SPERA CHE POI CI SIA UN PROCESSO DI COINVOLGIMENTO DEI CITTADINI PER L'USO DEL GRAB PER FARE UN SALTO DI QUALITÀ NELLA MOBILITÒ SOSTENIBILE.	LE TEMATICHE EVIDENZIATE SONO BEN PRESENTI NELLA PROGETTAZIONE. LA COMUNICAZIONE POI DOVRÀ SICURAMENTE RICOPRIRE UN RUOLO IMPORTANTE PER FAR CONOSCERE E UTILIZZARE L'OPERA. IL TEMA DELL'ILLUMINAZIONE È RITENUTO CENTRALE DA TUTTO IL GRUPPO DI PROGETTISTI DEL GRAB ED È STATA INDIVIDUATA UNA FIGURA SPECIALE PROPRIO PER SEGUIRE QUESTO ASPETTO. PUR NEL RISPETTO DI QUANTO RICHIESTO IN SEDE DI CONFERENZE DI SERVIZI PRELIMINARE (2018) E CIOÈ DI NON PREVEDERE ILLUMINAZIONE NELLE AREE PROTETTE NEL RISPETTO DELLA VEGETAZIONE E DELLE SPECIE ANIMALI PRESENTI, L'ILLUMINAZIONE AVRÀ UN RUOLO CENTRALE NEL GRAB, GARANTENDO LA RICONOSCIBILITÀ DELL'INTERVENTO LUNGO TUTTI I 45 KM DI PERCORSO.

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
ENRICO STEFANO – INTERVIENE COME CITTADINO	SI RICHIEDE LA RIQUALIFICAZIONE DI SPAZI INTORNO LE SCUOLE.	SONO PROGETTI CONNESSI E CHE SICURAMENTE FANNO PARTE DELLE AZIONI DI SOSTENIBILITÀ CHE STIAMO PORTANDO AVANTI.
FRANCESCO BASSO – ASD VILLA GORDIANI	SI CHIEDE L'INTERCONNESSIONE CON IL TRASPORTO PUBBLICO PER LA DIFFICOLTÀ DI MUOVERSI A ROMA. L'USO DELLA BICI VA STIMOLATO, MA È IMPORTANTE IL FATTORE DI AIUTO DEI TRASPORTI PUBBLICI, ANCHE PERCHÉ IL V MUNICIPIO HA FORTI DISUGUAGLIANZE E SAREBBE GIUSTO DARE AMPIO RESPIRO AGLI ABITANTI PIÙ SVANTAGGIATI. L'ASD HA FATTO GRANDI BATTAGLIE PER IL CAMPO DI CALCIO CHE È UNO SPAZIO AGGREGATIVO E SOCIALE CHE IL MUNICIPIO HA SMANTELLATO. LA PROPOSTA QUINDI È QUELLA DI INSERIRE NEL GRAB ANCHE PROGETTI DEL TERRITORIO CHE SI ATTRAVERSA.	RIPORTEREMO LA RICHIESTA A ROMA CAPITALE, MA NON PUÒ ESSERE RICOMPRESA ALL'INTERNO DEL PROGETTO GRAB E DEL SUO RELATIVO FINANZIAMENTO.
NICOLE HABLÈ – AMBASCIATA OLANDESE	AMSTERDAM HA UN'AREA METROPOLITANA MOLTO VASTA PARI ALL'AREA DI SAN FRANCISCO. CIÒ CHE È IMPORTANTE IN QUESTI PROGETTI PER IL LORO SUCCESSO È L'INTERMODALITÀ, TRENO E BICI SONO VISTI INSIEME PERCHÉ LE DISTANZE NON POSSONO ESSERE COPERTE INTERAMENTE IN BICI E VICEVERSA	L'INTERMODALITÀ È UNO DEI PILASTRI DELLA PROGETTAZIONE GRAB.
ROBERTO PALLOTTINI – MEMBRO ASSOCIAZIONE PARCO LINEARE	IL PROGETTO È IMPORTANTE MA BISOGNA TENER CONTO DI ALCUNE CRITICITÀ TRA CUI IL PARCO LINEARE. GIÀ ESISTE UNA PISTA CICLABILE PER 3 KM E QUESTA COINCIDE CON IL GRAB. È STATA REALIZZATA COME OPERA DI COMPENSAZIONE. ORA IL GRAB POTREBBE RIQUALIFICARE TUTTA L'AREA E SI CONGIUNGA CON IL PARCO LINEARE CON CUI NON È CONNESSO. ORA NON C'È NESSUN A FORMA DI ACCESSO DALL'A24, IL GRAB QUINDI SI DOVRÀ MODIFICARE PER COMPRENDERE DEI PERCORSI DI RELAZIONE TRA IL PARCO DELLA SERENISSIMA PER USARE LA CICLOVIA COME ATTRAVERSAMENTO. AD ESEMPIO, LA CICLABILE DEL GRAB ARRIVA A P. TOGLIATTI MA SI FERMA DAVANTI LA FERROVIA, E QUESTO SI DOVRÀ REALIZZARE.	LA CICLOVIA GRAB PREVEDE NEL SUO PASSAGGIO IN CORRISPONDENZA DELLA STAZIONE DELLA SERENISSIMA IMPORTANTI INTERVENTI DI VALORIZZAZIONE E "RINASCITA" DELLO SPAZIO PUBBLICO. FUTURE CONNESSIONI TRA GRAB E PARCO LINEARE SONO AUSPICABILI . ALCUNI NODI SONO SENZA DUBBIO DA SCIOGLIERE COME LA MANCATA POSSIBILITÀ DI ACCESSO ALLA STAZIONE TOGLIATTI DA VIA DI COLLATINA VECCHIA MA CERTAMENTE SI TROVERANNO MODALITÀ PER EFFICIENTARE LA CAPACITÀ DI SCAMBIO INTERMODALE.

INTERVENTO	PROPOSTA/ISTANZA	RISPOSTA RSM
CLAUDIO GNESSI DI ECOMUSEO CASILINO	SOSTENGONO IL GRAB PERCHÉ LA MOBILITÀ LENTA È UNO STRUMENTO DI SALVAGUARDIA DEL TERRITORIO. ECCO ALCUNE NOSTRE PROPOSTE OPERATIVE: PENETRAZIONE DEL PARCO DI CENTOCELLE CON LA METRO C. SI PUÒ USARE IL GRAB PER CREARE DELLE ISOLE AMBIENTALI SOPRATTUTTO DAVANTI LE SCUOLE. PENETRAZIONE DEL GRAB DENTRO IL PARCO SOMANINI CON UN PERCORSO PEDONALE. OBIETTIVO È LA CITTÀ IN 15 MINUTI E SPERIAMO SI FACCIA QUANTO PRIMA.	LE PROPOSTE AVANZATE RIENTRANO TRA GLI OBIETTIVI DEL PUMS E IN ALCUNI AMBITI SONO GIÀ STATE INTRAPRESE AZIONI IN TAL SENSO.
DA FACEBOOK	COME AVVIENE L'ATTRAVERSAMENTO CON VIA PRENESTINA.	AVVERRÀ TRAMITE SEMAFORO GIÀ ESISTENTE CHE CONSENTE IL PASSAGGIO AL DI LÀ DELLA PRENESTINA.
DA FACEBOOK	MAGGIORI DETTAGLI SU VIA GORDIANI.	L'ASSE È UNA DELLE DIRETTRICI CONSIDERATE TRA LE PIÙ IMPORTANTI DELL'INTERO CIRCUITO, IL GRAB HA MESSO IN CAMPO INTERVENTI PER DARE AD ESSO UNA FISIONOMIA CHE OGGI NON HA. I 3,5 MT DELLA CICLOVIA SI APPOGGERANNO ALL'ASSE LATERALMENTE CHE VERRÀ RICONFIGURATO ANCHE CON UN VIALE ALBERATO AL CENTRO. AL MOMENTO VIA DI VILLA GORDIANI HA DEI RESTRINGIMENTI E QUINDI NON È OMOGENEA, FERMO RESTANDO LA NECESSITÀ DI LASCIARE PARCHEGGI E ALTRI ASPETTI FUNZIONALI AI SERVIZI ESISTENTI, COME IL CENTRO SPORTIVO. IL PRIMO TRATTO VEDE ANCHE UN BOSCO DI COMPENSAZIONE.