

Premessa

Sono convinto che la ciclabilita' debba essere orientata primariamente all'uso quotidiano della bicicletta, per recarsi in ufficio, per andare a scuola, al centro anziani, a svolgere le commissioni che richiedono spostamenti entro i 4/5 km al massimo.

Poi la ciclabilita' locale puo' svolgere il ruolo di raccordo con il centro e con la funzione ludica, turistica e culturale. Ma se non riusciamo a coinvolgere i cittadini del IX municipio sull'utilita' pratica delle ciclabili qualunque percorso sara' considerato spreco di soldi a prescindere se sia realizzato a via Nocera Umbra o a via Latina.

Ritengo utile si debba imporre un "cappello" alla proposta di Biciplan per il IX (valido anche per altri municipi) e vi propongo alcuni punti.

1. stabilire il criterio che lavori "importanti" debbano prevedere fin dall'inizio un biciplan. Vedi situazione a Via dell'Arco di Travertino dove pur realizzandosi opere monumentali non sembra previsto alcun passaggio ciclabile, mentre si e' creata nello square centrale una sorta di pista pedonale (con addirittura recinzioni in legno) completamente inutilizzata.

Puo' ancora essere riconvertita a ciclabile per quanto io sia del parere che le piste debbano essere realizzate al lato dx del senso di marcia altrimenti sono piu' pericolose.

2. creare rapporti con istituzioni e commercianti affinche' piazzino stalli in prossimita' di centri anziani, ville comunali, uffici postali, uffici pubblici, supermercati e grandi magazzini, centri commerciali.

L'attuale assenza di stalli provoca ritrosia a muoversi in bici localmente, perche' non si sa' dove lasciarla. (es.: feltrinelli Appia c'e' un parcheggio per moto ma non uno per le bici)

3. dare prioritita' innanzitutto la ciclabilita' locale, che secondo me nel IX municipio significa:

Un percorso parallelo alla metro A (Arco di Travertino, Colli Albani, Furio Camillo, Ponte Lungo, Re di Roma, San Giovanni), da usare in alternativa ad essa che attualmente per il trasporto locale e' inutilizzabile nelle ore di punta e costa troppo per il tragitto offerto.

A tale "dorsale" dovrebbero essere affiancate delle tangenziali:

- arco di travertino (square centrale tra via tuscolana e via appia e da li a Largo Tacchi Venturi.
- nocera umbra + furio camillo (in corso di realizzazione) + cesare baronio
- via adria (per toccare la stazione tuscolana - ferrovia urbana)
- un'altra dorsale fra via adria e piazza re di roma
- mura aureliane.

Proposta di Piste Ciclabili

Premesso che ritengo una pista ciclabile utile a prescindere dagli attraversamenti, visto che comunque sarebbe piu' sicura della strada con le auto che avrebbe gli stessi attraversamenti ed in piu' il pericolo automobili propongo le mie piste.

1. Via Tuscolana marciapiedi destro in direzione centro a partire dagli archi su via Tuscolana.
 - partenza dalla fontana all'ingresso del mandrione - arrivo davanti a Santa Maria Ausiliatrice
 - attraversamenti:
 - qualche passaggio privato di scarsa rilevanza.
 - via arco di travertino;
 - benzinaio (entrata e uscita) dopo arco di travertino;
 - ingresso banca d'italia (edificio portoghesi);
 - ingresso banca d'italia (largo volumnia);
 - ingresso suore.
 - benzinaio (entrata e uscita) all'angolo di via umbertide;

Gli attraversamenti hanno una criticita' irrilevante rispetto ai due attraversamenti di Via Nocera Umbra ed a quelli di Via Furio Camillo e se paragonata ad altre ciclabili romane e' perfettamente compatibile agli standard adottati. Oltretutto per il tratto arco di travertino via umbertide richiede quasi esclusivamente la verniciatura il marciapiedi per delimitare la pista.

Poi da Santa Maria Ausiliatrice, si potrebbe rientrare su via Don Rua fino a piazza Cagliero e da qui lungo via Don Filippo Rinaldi passando per piazza San Domenico Savio e via Gualdo Tadino fino a Via Nocera Umbra per congiungersi con la ciclabile esistente.
Tutti questi marciapiedi sono pochissimo utilizzati.

2. Da Furio Camillo a via Adria tratto praticamente larghissimo realizzare una pista ciclabile lungo l'Appia. (c'e' un comprensorio scolastico Augusto-Russell e gli studenti potrebbe trarre vantaggio da questa pista)

3. Da via Adria (che non e' abitata) si torna sulla Tuscolana (altezza Stazione Tuscolana) e da qui la via tuscolana e' larga fino a piazza Asti. (da piazza asti si puo' arrivare a via Taranto passando da ed infine congiungersi con via Monza alla eventuale futura Ciclabile delle Mura Aureliane.

Il tutto puo' essere realizzato progressivamente un tratto alla volta, dando sollievo a chi gia' viaggia in bici su strada.

Infine vorrei esprimere un parere sul passaggio della ciclabile al Mandrione, credo che i costi di tale opera sarebbero di gran lunga superiori a quelli della ciclabile da me su descritta perche' per realizzarla occorrerebbe:

- a. chiuderla al traffico almeno nel pezzo da via Tuscolana fino al ponticello dove la convivenza con le auto a causa delle strettoia degli archi e del ponticello e cio' e' avversato dalla presenza di attivita' come la palestra, la residenza universitaria ed un paio di ristoranti e club.
- b. problemi con la mancanza di vie di fuga nel tratto dal ponticello alla stazione casilina e da questa all'arco di via della marrana.
- c. costi di illuminazione molto elevati
- d. sicurezza zero, altro che la zona dove e' morto il ciclista aggredito.