

## **PISTA CICLABILE NOMENTANA**

### **Tracciato di fronte alle Ville storiche**

1



*PCN rev 20170303*



## INDICE

### **1. Scopo del documento**

### **2. La pista ciclabile Nomentana**

2.1. Il tracciato davanti a Villa Mirafiori e Villa Torlonia

2.2. Norme e Linee Guida applicabili: punti di attenzione del progetto

2.3. Autorizzazione della Soprintendenza

### **3. Possibili alternative**

### **4. Conclusioni**



## 1. Scopo del documento

Il seguente documento esamina alcune problematiche di sicurezza del Progetto della Pista Ciclabile Nomentana, limitatamente alle tratte prospicienti le Ville Torlonia e Mirafiori. Verranno analizzate, in particolare, le caratteristiche di viabilità pedonale e ciclabile, gli aspetti di sicurezza connessi alla soluzione indicata in progetto, gli elementi al contorno che hanno determinato tale soluzione, le norme e le buone pratiche di riferimento per tali fattispecie, una possibile soluzione migliorativa. L'analisi è basata sulle informazioni ricavate nel corso della presentazione pubblica fatta dai progettisti al Municipio II e dal sito WEB <https://ciclabilenomentana.wordpress.com/>

Anche per la limitatezza delle informazioni di partenza, non rientrano nello scopo del documento analisi di fattibilità tecnico-economiche sul progetto complessivo, né problematiche di sicurezza su tratte diverse da quelle sopra citate.

Il documento è stato redatto nell'ambito delle attività di AMUSE – Amici Municipio II ([www.associazioneamuse.it](http://www.associazioneamuse.it)), dal GdL Viabilità istituito nell'area Decoro Urbano dell'Associazione (<https://www.facebook.com/DecoroUrbanoAMUSE>), con l'obiettivo di segnalare all'Amministrazione Pubblica le criticità rilevate nel Progetto e sollecitare i necessari interventi migliorativi.

## 2. La pista ciclabile Nomentana

### 2.1 Il tracciato davanti a Villa Mirafiori e Villa Torlonia

La pista partirà da Porta Pia, lato Ministero Infrastrutture e Trasporti, e percorrerà via Nomentana per 3,6 km, fino a via Valdarno, collegandosi all'esistente tracciato che, lungo la valle dell'Aniene, arriva a Villa Ada. Il Comune di Roma ha fissato l'inizio dei lavori nell'autunno 2017, a valle di una gara europea. Per il completamento dell'opera si prevedono 18 mesi ed un costo complessivo di circa 2 milioni di



Figura 1 - Tratto di ciclabile in sede propri



euro.

La ciclabile corre in sede propria a doppio senso di marcia, a lato del controviale di via Nomentana; la pista è separata dalla strada per mezzo di un cordolo di protezione, in polimeri riciclati, delle dimensioni di 50 cm x 15 cm. (vedi fig. 1).

La parte pedonale, posta in aderenza alle mura dei fabbricati, è separata dalla pista dal bordo rialzato del marciapiede. Questa soluzione realizzativa è adottata per tutta la lunghezza del percorso, ad eccezione delle tratte prospicienti le ville storiche Torlonia e Mirafiori.

Davanti alle Ville, infatti, la pista non scorre più in sede propria, ma condivide il marciapiede con i pedoni; inoltre, rispetto a resto del tracciato, la parte pedonale è spostata all'esterno, contigua allo spartitraffico del controviale, mentre la ciclabile corre a distanza di circa 50 cm dalle mura. Qui di fianco il rendering del progetto, che illustra il tratto vicino all'ingresso di Villa Torlonia (fig. 2).



Figura 2 - Tratto ciclopedonale (Villa Torlonia)

## 2.2 Norme e Linee Guida applicabili: punti di attenzione del progetto

Per l'analisi del tracciato della pista davanti alle Ville Storiche sono stati presi a riferimento il DM 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili) per gli aspetti normativi e, per le buone pratiche, il documento "Linee Guida per la progettazione delle reti ciclabili", realizzato nell'ambito del progetto per la rete ciclabile strategica della Provincia di Milano (2006).

Confrontando i requisiti del DM con le soluzioni riportate nel rendering, emergono non conformità alle attuali norme di settore relativamente alla disciplina e all'organizzazione della circolazione. In particolare, la soluzione progettuale nei tratti del tracciato ricadenti in prossimità delle Ville storiche prevede percorsi promiscui pedonali e ciclabili con ubicazione della corsia ciclabile in aderenza alle costruzioni e corsia pedonale contigua al lato carrabile. In questi tratti, quindi, non sembrano



rispettate le norme cogenti dettate dal DM e che quindi vengono meno gli aspetti di sicurezza della circolazione per i conflitti che si genererebbero tra pedoni e ciclisti.

Al fine di chiarire in modo puntuale tali aspetti si riportano di seguito alcuni stralci delle norme citate:

**DM 30 novembre 1999, n. 557**

*“art 4 comma 5: - I percorsi promiscui pedonali e ciclabili, identificabili con la figura II 92/a - 92/ b del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:*

*a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;*

*b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattrici di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.*

**art. 6 comma 2:** *-La pista ciclabile può essere realizzata:*

*a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;*

*b) omissis*

*c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la*





*circolazione dei pedoni **e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.***

Analoghe indicazioni vengono fornite dalle **Linee guida della Provincia di Milano**, delle quali si riporta uno stralcio, che si ritiene particolarmente utile per la chiarezza dell'esposizione.

*“Una delle soluzioni più diffuse per realizzare una pista ciclabile è quella della pista ciclopedonale ottenuta con l'allargamento di un marciapiede esistente.*

*Come già discusso nel capitolo precedente, tale soluzione andrebbe valutata sempre con grande attenzione, dato che il conflitto tra pedoni e biciclette è spesso maggiore di quello tra queste ultime e le automobili. Questo maggior conflitto è dovuto sia alle differenze cinematiche che spesso risultano più sfavorevoli nel primo caso, sia alla imprevedibilità ed irregolarità delle traiettorie pedonali. Per tale motivo tale soluzione dovrebbe essere adottata per offrire un buon livello di protezione alle categorie di ciclisti più 'deboli', mentre dovrebbe essere preclusa alle altre categorie.*

*Quando non sia il caso di prevedere la piena promiscuità (pochi ciclisti molto lenti), è importante garantire un ben adeguato spazio alle due componenti, soprattutto a quella pedonale alla quale, come si è detto, andrebbe attribuita la partizione maggiore, e prevedere una ben visibile forma di separazione, ottenuta tipicamente differenziando i materiali e/o le colorazioni delle pavimentazioni dei due corridoi. Una differenziazione che preveda anche uno sfalsamento di quota dei due percorsi dovrebbe appoggiarsi su di un elemento separatore ben visibile al fine di evitare possibili rischi, soprattutto per i pedoni.*

**Si ricorda come la parte ciclabile debba correre all'esterno, lasciando lo spazio pedonale adiacente alle proprietà ed agli edifici”** [paragrafo 4.2]

Le norme e le buone pratiche sono concordi, dunque, nel richiedere in maniera inequivocabile che, per garantire la sicurezza dei pedoni venga loro destinata la parte del tracciato adiacente ai fabbricati, opportunamente ampliata, in modo da riservare la parte più protetta del marciapiede agli utenti più “deboli”.

Vale la pena notare, inoltre, che la soluzione oggi ipotizzata, oltre alla criticità sopra evidenziata, presenta ulteriori elementi di rischio. In particolare:



- Villa Torlonia è molto frequentata, particolarmente nelle giornate di festa e nei fine settimana; è sede di musei e di mostre temporanee, di concerti e di eventi culturali; naturalmente è anche frequentata da famiglie con bambini. Una moltitudine di utenti che sarebbero costretti ad attraversare la pista all'entrata ed all'uscita dalla Villa, con evidenti rischi, in particolare per le fasce più deboli di pedoni, bambini, anziani e disabili.
- Poiché la pista ciclabile corre all'esterno per tutto il percorso e deve spostarsi all'interno davanti alle Ville, si determina la necessità di creare un incrocio tra percorso pedonale e ciclabile all'inizio ed alla fine di ciascuna delle due Ville. Quattro incroci, quindi, nei quali le possibilità di conflitti verrebbero aggravate e rese ancora più serie per alcune categorie di pedoni, quali i non vedenti. Anche se i progettisti hanno previsto apposite segnalazioni nei punti più critici, sarebbe utopistico e pericoloso sovrastimare il potere di prevenzione della segnaletica laddove le condizioni di rischio sono sistematiche e/o strutturali.
- La soluzione con marciapiede pedonale all'esterno sembrerebbe motivata dal parere della Soprintendenza alla Belle Arti, che, insieme ad altre prescrizioni, avrebbe imposto il mantenimento delle attuali paline di illuminazione in stile Liberty. Essendo evidentemente impossibile lasciare nel mezzo della pista ciclabile tali paline, si è deciso di invertire la posizione di pedoni e bici. Come si può vedere anche nel rendering di fig. 2, le paline resterebbero al centro del camminamento pedonale e quindi ognuna di queste potrebbe rappresentare un ulteriore possibile causa di conflitto bici/pedoni. Si ricorda che nei tratti misti alla pista pedonale *“andrebbe attribuita la partizione maggiore e [bisognerebbe] prevedere una ben visibile forma di separazione, ottenuta tipicamente differenziando i materiali e/o le colorazioni delle pavimentazioni dei due corridoi”* (Linee Guida). Non essendo ciò possibile per ragioni tecniche e/o di conservazione architettonica, ne deriva che la parte pedonale risulta già critica di per sé; la presenza dei lampioni non farebbe che aumentare i rischi di conflitto e metterebbe a rischio in particolare coloro che si muovono con difficoltà, come persone a ridotta mobilità, genitori con carrozzine, etc.

Vale la pena ricordare, infine, che lungo le mura di Villa Mirafiori si incontrano anche due grandi passi carrabili (uno di pertinenza della Facoltà di Lettere e Filosofia della Sapienza, l'altro dell'Ufficio Consolare dell'Ambasciata di Russia in Italia) ed una edicola votiva, che si troverebbero subito a ridosso della ciclabile.

### 2.3 Autorizzazione della Soprintendenza

L'autorizzazione della Soprintendenza necessaria per la realizzazione della ciclabile



è stata rilasciata in data 22 novembre 2016; tra le altre prescrizioni richiede:

*“Come evidenziato in sopralluogo, per la sicurezza della pista dovrà essere razionalizzata l’illuminazione, mantenendo gli elementi del disegno originale; dovrà essere evitata ogni interferenza con il verde e gli impianti della rete tramviaria.”*

Le paline originali dell’illuminazione erano in stile liberty, realizzate in ghisa (fig. 3), con una prolunga in acciaio ed un corpo illuminante a lanterna, che riprendeva il disegno dei lampioni a gas (fig. 4)



Fig.3 Base Liberty

8

Attualmente le paline sono molto deteriorate sia per la mancata manutenzione, sia per interventi che hanno aggiunto elementi in parte o interamente posticci. Si incontrano infatti paline spezzate a metà (fig. 5) ed anche paline del tutto prive delle decorazioni liberty (fig. 6). Il recente cambio delle sorgenti luminose effettuato da ACEA, con il passaggio delle lampade fluorescenti a quelle a LED, ha stravolto la linea classica delle paline liberty, inserendo corpi illuminanti del tutto estranei e confliggenti con gli stilemi originari (fig. 7).



Figura 4

Lanterna originaria



Figura 5

Lampione originario spezzato



Figura 6

Palina posticcia



Figura 7

Corpo illuminante a LED

### 3. Possibili alternative

Per quanto detto, è necessario trovare soluzioni alternative che, nel rispetto dei criteri e delle misure di conservazione, massimizzino le condizioni di sicurezza di pedoni e ciclisti. Il punto nodale sembra essere costituito dalla sistemazione delle paline di illuminazione.





L'elevato degrado delle paline e la modifica sostanziale effettuata di recente sul corpo illuminante richiedono un intervento di recupero funzionale ed estetico, che preveda l'eliminazione delle paline posticce, il completamento di quelle monche e la sostituzione dei corpi illuminanti, con altri che nel disegno recuperino la forma originaria a lanterna. Una possibilità potrebbe essere quella già adottata all'interno di Villa Torlonia, dove sono stati installati corpi illuminanti a LED che ricalcano la forma originaria (fig. 8).

Insieme all'intervento di recupero delle paline Liberty, si

dovrebbe realizzare anche la loro ricollocazione, ad esempio posizionandole sul marciapiede spartitraffico del controviale, nel punto di mezzo tra due platani, in modo da non interferire

con il verde. Ciò consentirebbe di liberare da ostacoli l'intero spazio tra le mura delle Ville e lo spartitraffico e di collocare la pista pedonale lato mura e quella ciclabile all'esterno, realizzando così la continuità progettuale del tracciato lungo tutta la lunghezza della pista. Inoltre, l'installazione delle paline sul marciapiede spartitraffico avrebbero l'effetto collaterale positivo di impedire il parcheggio delle automobili, cosa che oggi avviene in modo sistematico, causando danni al marciapiede e rischi alla circolazione.

Ci piacerebbe immaginare che, con l'occasione, venisse realizzata anche l'illuminazione delle mura, ad esempio attraverso una fila di sorgenti luminose a terra con luce radente e schermata alla vista; si raggiungerebbe così il duplice scopo di incrementare l'illuminazione complessiva della pista e di dare un suggestivo risalto alle mura di notte.



Figura 8 Corpo illuminante a LED all'interno di Villa Torlonia



#### 4. Conclusioni

Il tracciato della pista ciclabile Nomentana nelle aree prospicienti le Ville Torlonia e Nomentana richiede una revisione delle ipotesi attuali di progetto, con particolare riferimento ai requisiti richiesti per i tracciati ad uso promiscuo. La modifica si rende necessaria per incrementare gli standard di sicurezza e ridurre i rischi di conflitto pedoni – bici, in aderenza al DM 30 novembre 1999, n. 557 ed alle buone pratiche nel campo (es.: “Linee Guida per la progettazione delle reti ciclabili” - Provincia di Milano, 2006).

Le principale criticità sono rappresentate dai quattro incroci dei percorsi bici – pedoni oggi previsti, nonché dal posizionamento della camminamento pedonale all'esterno anziché sul lato protetto, a lato delle mura perimetrali delle Ville. Questa soluzione, di per sè difforme dalle norme e dalle buone pratiche per i tratti ad uso promiscuo pedoni-biciclette, è resa ancora più critica dalle paline di illuminazione che verrebbero lasciate al centro della pista pedonale, restringendo di fatto lo spazio a disposizione dei pedoni e costringendoli a cambi di traiettoria improvvisi per evitare l'ostacolo.

Nel testo viene presentata anche una soluzione migliorativa, certamente non l'unica possibile. Sarebbe altamente auspicabile che la modifica al progetto venisse approvata quanto prima possibile e comunque a monte dell'aggiudicazione della gara. Dopo questo termine, infatti, l'intervento, che appare ineludibile per le sue implicazioni sulla sicurezza, risulterebbe molto più oneroso e potrebbe anche compromettere la realizzazione stessa del progetto.

---

*Hanno collaborato al documento: ing. Francesco de Falco; ing. Achille Granozio; ing. Giorgio Cimini.*

