

Mobilità. Il protocollo sul raccordo anulare per le biciclette sarà siglato mercoledì 21 settembre - Per realizzare in 18 mesi i 45 km del tracciato occorreranno 8 milioni

Gra delle bici a Roma, accordo sindaco-Governo

Massimo Frontera
 ROMA

Il primo accordo tra la sindaco di Roma Virginia Raggi e il governo nazionale sarà sottoscritto mercoledì 21 settembre. Riguarderà il Grab, il raccordo anulare per le biciclette, da realizzare grazie ai fondi statali che il governo ha stanziato per quattro ciclovie di interesse nazionale. Il protocollo d'intesa sarà sottoscritto dal ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio. La firma era in calendario per il 25 agosto scorso, ma ovviamente il terremoto del Centro Italia ha sconvolto, tra le altre cose, anche le agende istituzionali.

A fronte di una tabella di marcia e di precisi impegni da parte della città di Roma, l'intesa consente di accedere al fondo di 91 milioni di euro, e consentirà alla sindaco di mettere nel cantiere un primo progetto concreto per la città, per di più con un elevato ritorno di

immagine (e di redditività).

Un progetto facile facile, verrebbe da dire, incomparabile con la complessità (e la dimensione finanziaria) del nuovo stadio o delle Olimpiadi.

Lo studio di fattibilità è pronto, servito su un piatto d'argento. È il frutto del lavoro del "grab team", coordinato da Alberto Fiorillo e promosso dall'associazione Velolive. Un lavoro certosino, fatto sul territorio, in modo partecipato, ascoltando cioè cittadini e associazioni dei quartieri toccati dal circuito.

Con l'accesso al fondo nazionale ci sono anche i soldi: il costo stimato della ciclovie è di otto milioni di euro, cifra largamente inferiore ai 91 milioni stanziati dal fondo nazionale.

Non si tratta certo di una grande opera: il tempo di realizzazione è stimato in 18 mesi.

Alla Capitale si chiede solo di provvedere al progetto da man-

darci in gara. A fronte di un impegno tutto sommato modesto, il Grab - come suggerisce lo studio di fattibilità - ha un altissimo potenziale mediatico, anche perché sarebbe il circuito urbano mai realizzato. Già nel primo anno, sul Grab potrebbero pedalare 600 mila cicloturisti.

Più che un anello, è un'ellisse di 45 chilometri che attraversa aree e quartieri diversissimi. Il punto più centrale è il Colosseo. Da lì il tracciato porta verso l'Appia Antica attraverso le Terme di Caracalla. Poi si arriva alla pregiata Valle della Caffarella e al Quadraro e poi ancora alle aree più periferiche del tracciato: Tor Pignattara, Palmiro Togliatti, Ponte Mammolo, arrivando alla Valle dell'Aniene. Poi c'è la zona Nomentana, lambendo Villa Ada. Da qui l'ellisse riporta gradualmente verso il centro storico, proseguendo per Valle Giulia, Ponte della Musica, San Pietro, e arrivando infine a via dei Fori Impe-

riali e Colosseo, percorrendo un tratto di Lungotevere.

Il percorso dovrebbe avere una larghezza minima di 3,5 metri e prevede tratti su asfalto, sterrato o sampietrini. È stato studiato nel dettaglio per limitare al minimo (circa 80) le intersezioni con la viabilità ordinaria. Offre inesauribili digressioni e occasioni di valorizzazione. A cominciare dal parco dell'Appia Antica, che nell'idea proposta da Legambiente, potrebbe essere valorizzato rafforzando la pedonalizzazione e la fruizione "lenta" da parte di romani e turisti.

Sulla carta, il progetto sembra un vero affare, grazie al potere magnetico di Roma: a fronte di un costo di realizzazione di 8 milioni di euro, la città avrebbe un ritorno di 14 milioni già nel primo anno. «Ogni euro speso - stima Confindustria-Ancma - ne farà guadagnare almeno cinque alla città nel giro di 2-3 anni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ALTA REDDITIVITÀ

Uno studio di fattibilità prevede già nel primo anno un ritorno di 14 milioni. Per ogni euro speso previsto in 2-3 anni un guadagno di almeno cinque euro

IL PROGETTO DEL GRAB

L'estensione e i costi

- Se realizzato, il grande raccordo anulare ciclopedonale della Capitale, sarà la ciclovie urbana più lunga del mondo.
- La pista - adeguatamente protetta - avrà una larghezza minima di 3,5 metri; sfrutta sedimi esistenti e prevede tratti su asfalto (apposito per ciclovie), sterrato (adeguatamente compattato) e sampietrini.
- Il tracciato racchiude un'area di 47 kmq, interseca per circa 80 volte la viabilità stradale ordinaria e tocca 8 stazioni della metropolitana, 13 fermate di tram e 3 stazioni ferroviarie.
- Il costo stimato per la realizzazione è di 8 milioni di euro. Già nel primo anno si prevedono 600 mila ciclisti e un ritorno economico di 14 milioni.

