

# GRAB ROMA. Un progetto per il paesaggio urbano di Roma e per un nuovo modo di abitare

**Emanuela Morelli**

DIDA Università degli Studi di Firenze, Italia  
[emanuela.morelli@unifi.it](mailto:emanuela.morelli@unifi.it)

01  
2024

SECONDA SERIE

Marc Augé, nel suo testo *Il bello della bicicletta*, ci ricorda che il momento in cui impariamo ad andare in bicicletta, abilità motoria che tra l'altro non scordiamo mai di saper fare, appartiene ai ricordi speciali della nostra vita. Un momento in cui, sperimentando una nuova forma di autonomia e libertà, scopriamo qualcosa di noi e quali siano le nostre capacità, mentre il mondo che ci circonda diventa terra di avventura, di viaggio e scoperta.

La bicicletta è un mezzo di trasporto democratico, in quanto accessibile potenzialmente a tutte le classi sociali, che si è diffuso a partire dalla fine del XIX secolo e i benefici diretti e indiretti derivanti dall'uso di tale mezzo, sono stati nel corso degli ultimi decenni ampiamente descritti.

Sinteticamente possiamo dire che è una sana integrazione corpo-macchina, o forse meglio dire umano-macchina, stimolata dal movimento fisico. Combatte pertanto la sedentarietà, male dei nostri tempi, e direttamente e indirettamente aumenta complessivamente la qualità della vita riducendo l'inquinamento, ridando una dimensione tangibile al tempo che scorre e instaurando un rapporto diretto con lo spazio attraversato, in particolare con la strada che può tornare ad esercitare così il suo ruolo di spazio pubblico. Andare in bicicletta rafforza il senso di autonomia dell'individuo fornendo anche opportunità di intimità con sé stesso. Ma 'l'ebbrezza' di indipen-

denza provata non minaccia, ma piuttosto incrementa, le occasioni di socialità e di condivisione, favorendo il senso di comunità. La bicicletta difatti 'riducendo le distanze', amplifica il raggio di azione della prossimità e la possibilità di abitare il mondo.

Se la bicicletta alla fine dell'Ottocento si è posta come simbolo di libertà, contribuendo ad esempio al movimento di emancipazione della donna, e a partire dal Secondo dopoguerra ha assunto una dimensione epica, oggi è diventata anche lo strumento silenzioso ed ecologico con il quale è possibile attivare un'utopia urbana in grado di riconciliare la società umana con sé stessa e i luoghi in cui vive. Un ideale di mobilità facile, accessibile, mentre il mondo esterno si impone sia concretamente e fisicamente, sia come spazio poetico.

La bicicletta non è quindi solo un banale mezzo di mobilità sostenibile. Questa complessità di interazioni e ricchezza di esperienze sia individuali che collettive che la bicicletta porta con sé, emergono via via che si scorrono le pagine del libro GRAB ROMA. *Progetto per il Grande Raccordo Anulare delle Biciclette*, curato da Lucina Caravaggi.

Un testo in cui la bicicletta, insieme alla città di Roma, con i suoi spazi, i suoi abitanti, i suoi visitatori, i suoi monumenti e i suoi luoghi di vita, interpretano il ruolo di principali protagonisti del progetto di mobilità e di paesaggio per una possibile rivoluzione culturale urbana della città.



**Fig. 1** - GRAB ROMA. Progetto per il Grande Raccordo Anulare delle Biciclette, a cura di Lucina Caravaggi. Quodlibet, 2023. Immagine di copertina: Design Thinking.

**Fig. 2** - Interconnessioni e progetti di riqualificazioni urbana connessi alla realizzazione della ciclovia GRAB.

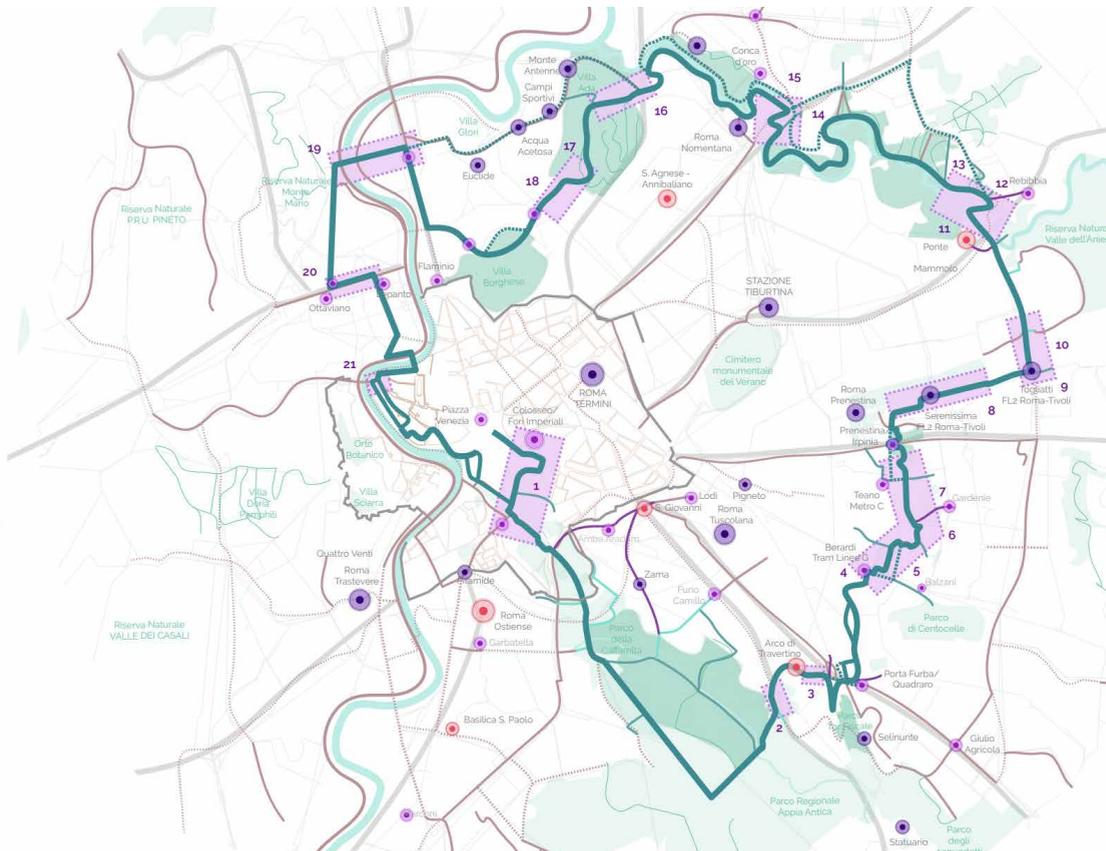
Il testo racchiude una serie di contributi che raccontano l'esperienza relativa al progetto della pista ciclabile che si snoda, per una lunghezza di circa 50 km, nell'area metropolitana romana. Una ciclopista che non è un semplice itinerario per turisti, o un modo per proporre la possibilità di fare un po' di attività fisica, ma un progetto "plurale e corale", "una sorta di filo di Arianna" e di "linea magica", così come è stata definita dalle varie autrici e dai vari autori. Pensata e concepita per poter innescare una serie di processi di rigenerazione urbana, di integrazione sociale, di scoperta e appropriazione dei luoghi, nonché per promuovere nuovi modi di abitare la città, sia che si sia turista e/o abitante della città, può attivare così il desiderio di cambiare rotta rispetto ad alcune problematiche urbane.

Riconoscendo quindi diversità, continuità, esigenze, difficoltà e ricchezze, la Roma che emerge in queste pagine non è una serie di luoghi astratti e simbolici, ma è presenza fisica, concreta, vasta ma anche locale e viva sia nella sua dimensione metropolitana, sia nella sua dimensione puntuale e materica, tra aree

archeologiche, monumenti, aree protette, aree verdi, parchi e giardini, borgate, periferie, aree dimenticate o marginali.

Il GRAB, nato e cresciuto dal basso, da associazioni ambientaliste e per la mobilità attiva di Roma, che ha preso forma con il passare degli anni, è concepito come un dispositivo urbano capace di mettere in relazione fisica, funzionale, percettiva e simbolica parti di città molto diverse tra loro: il centro storico con i suoi monumenti, le aree archeologiche con i suoi turisti, parchi e giardini storici ed urbani, le aree residenziali, le grandi periferie, i servizi: turisti e abitanti. Il GRAB "è stato immaginato come un'infrastruttura complessa, capace di tenere insieme, piuttosto che separare, diversi tipi di utenza, [...] capace di superare le barriere materiali (grandi arterie, spazi inaccessibili e non presidiati, ecc.) e immateriali (difficoltà di orientamento, insicurezza, promiscuità con il traffico veicolare), che oggi ostacolano la diffusione degli spostamenti ciclabili e la connessione tra ambiti urbani contigui." (Caravaggi, p. 26).

L'approccio paesaggistico che guida il progetto, ben



<p><b>GRAB</b></p> <p>giardini, parchi, aree naturali protette</p>	<p><b>INTERCONNESSIONI</b></p> <p><b>rete ciclabile</b></p> <p>— ciclabili esistenti</p> <p>..... ciclabili di progetto</p> <p>● Hub e bike parking (previsione PUMS)</p> <p>..... <b>varianti notturne (archi esterni)</b></p> <p>— <b>raccordi GRAB - piste ciclabili esistenti</b></p> <p>— <b>diramazioni di collegamento con elementi culturali e servizi in prossimità</b></p> <p>— <b>raccordi con stazioni del ferro in prossimità</b></p> <p>● stazioni ferroviarie</p> <p>● stazioni metro e tram</p>	<p><b>RIQUALIFICAZIONI</b></p> <p>Interventi di riqualificazione connessi al GRAB</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Via di San Gregorio</li> <li>2. Ingresso al Parco delle Tombe di Via Latina</li> <li>3. Area verde tra il parco Collegentilese e via Anzio</li> <li>4. Villa de Sanctis</li> <li>5. Via Checco Durante</li> <li>6. Piazza mercato Casilino 23. Via R. Balzani</li> <li>7. Bosco urbano - Via dei Gordiani</li> <li>8. Parco lineare Sereisissima</li> <li>9. Stazione Togliatti - Acquedotto Vergine</li> <li>10. Via Togliatti</li> <li>11. Via Togliatti - nuovo parcheggio</li> <li>12. Rampa Togliatti-Tiburtina e ingresso Riserva Aniene</li> <li>13. Via Attilio Benigni</li> <li>14. Via Nomentana-Ponte Nomentano</li> <li>15. Largo Valsolda</li> <li>16. Rampa Via di Ponte Salario - ingresso Villa Ada</li> <li>17. Ingresso e accesso al Parco Rabin</li> <li>18. Via Panama</li> <li>19. Via Guido Reni</li> <li>20. Viale delle Milizie-Via Lepanto</li> <li>21. Via dei Banchi Vecchi-Vicolo delle Palle</li> </ol>
--	---	--



### Infrastruttura TURISTICA

supporta nuove forme di turismo sostenibile permettendo di "scoprire" Roma da nuovi punti di vista



### Infrastruttura LOCALE

migliora le connessioni tra diverse parti della città, tra servizi di livello urbano, tra grandi parchi e favorisce in particolare nuovi rapporti tra aree centrali e aree esterne



### Infrastruttura SOSTENIBILE

incrementa gli spostamenti sostenibili (anche quelli ordinari) e la pratica sportiva diffusa



### Infrastruttura VERDE

favorisce la riqualificazione sociale e ecologica delle aree attraversate



Fig. 3 - GRAB infrastruttura complessa.

visibile anche nell'organizzazione del testo, scardina la classica settorialità con la quale, ancora troppo spesso, viene trattato un problema di mobilità e viene realizzata una infrastruttura. Un approccio paesaggistico che restituisce la complessità, sia nella sua spazialità, sia attraverso le varie scale di lettura e sia nei suoi aspetti temporali. Ma, ancora, è una complessità si gestita ma non imbrigliata, lasciata quindi libera di esprimersi nelle sue qualità migliori. Il GRAB difatti si presenta innanzitutto come un attivatore di processi tra loro diversi che si declinano di volta alle realtà e ai luoghi presenti.

Il testo si articola in quattro parti. Una prima parte introduttiva che raccoglie gli obiettivi, le politiche e la visione complessiva del progetto.

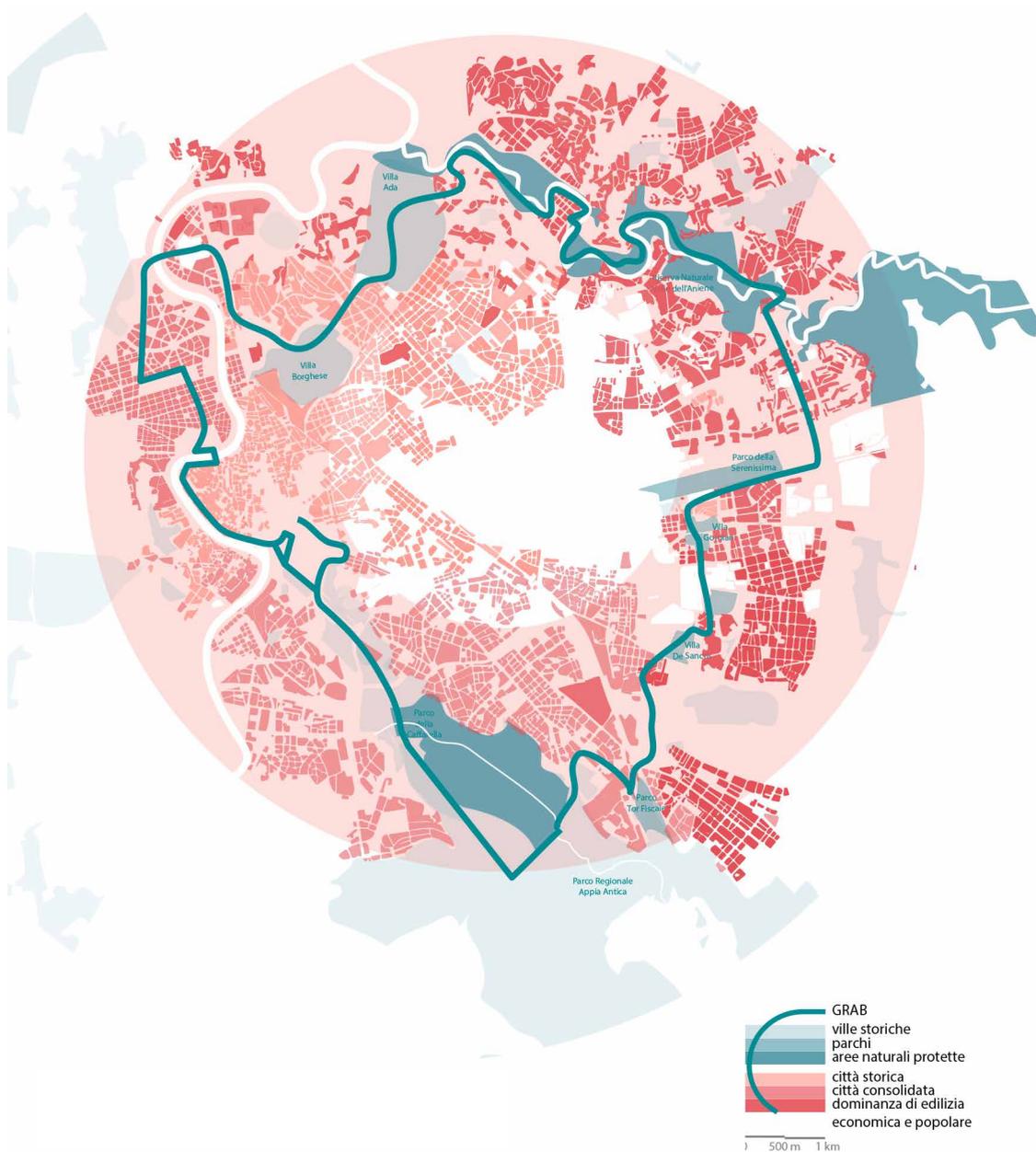
Il capitolo *Pluralità di soggetti*. GRAB progetto collettivo racconta la nascita dell'idea e il divenire della ciclovia come progetto nato dal basso che ha preso via via forza all'interno degli strumenti di piano urbanistici, mentre il capitolo *Pluralità di spazi*. GRAB filo di Arianna per scoprire la diversità di Roma descrive la varietà, i problemi, ma anche la ricchezza e le potenzialità degli spazi aperti di Roma. Spazi e luoghi numerosi, con storie, forme, materiali, dimensioni e contesti diversi.

Infine, il capitolo *Pluralità di Progetti*. GRAB dispositivo di ri-attivazione urbana offre l'opportunità di comprendere come la ciclovia si declini ai vari luoghi, creando veri e propri progetti di paesaggio raccontati da Lucina Caravaggi, Cristina Imbroglini e Anna Lei.

Progetti che toccano i contesti storico-monumentali come il sistema del Colosseo-Fori Romani-Palatino e il Parco dell'Appia Antica tramite la via San Gregorio, il viale delle Terme di Caracalla e via di Porta San Sebastiano, ma anche il nuovo Bosco Gordiani, la nuova Piazza lineare di via Guido Reni, tra Auditorium e Ponte della Musica, i quartieri della città novecentesca Flaminio, Tuscolano, Monte Sacro, Salaria, i territori dell'urbanizzazione contemporanea (Collatino, Prenestino-Labicano, Quadraro, ecc.).

Gli spazi aperti residuali e marginali diventano occasione di potenziamento ecologico, per creare filtri e fasce di vegetazione di transizione tra luoghi diversi, mentre in altre occasioni ricostruiscono e assumono un disegno più riconoscibili come la ricostruzione dei filari alberati interrotti in alcuni viali della città.

La pista viene studiata nei suoi materiali e interagisce con le pavimentazioni, i cambi di quota, le scarpate circostanti, pur mantenendo una propria identità.



Progetti che indagano, dal dettaglio alla visione generale, la possibilità di connettere nel pieno rispetto dei luoghi.

Il GRAB che leggiamo in questo testo si pone pertanto come uno strumento innovativo e pop che non solo

si muove entro l'ambito della mobilità per liberare gli spazi pubblici dall'automobile, potenziare le connessioni verdi, la fruibilità e l'accessibilità dei luoghi, ma sostanzialmente per offrire un nuovo modo di abitare Roma.

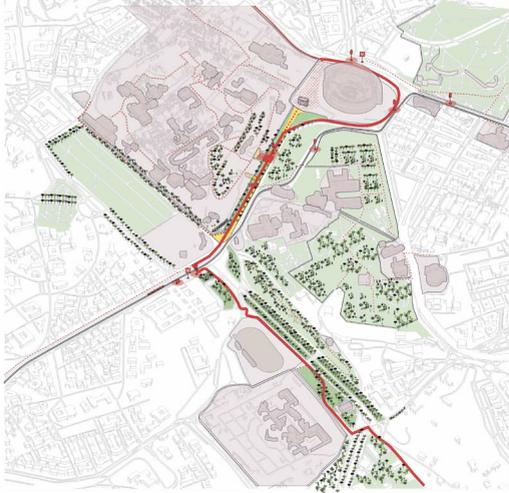
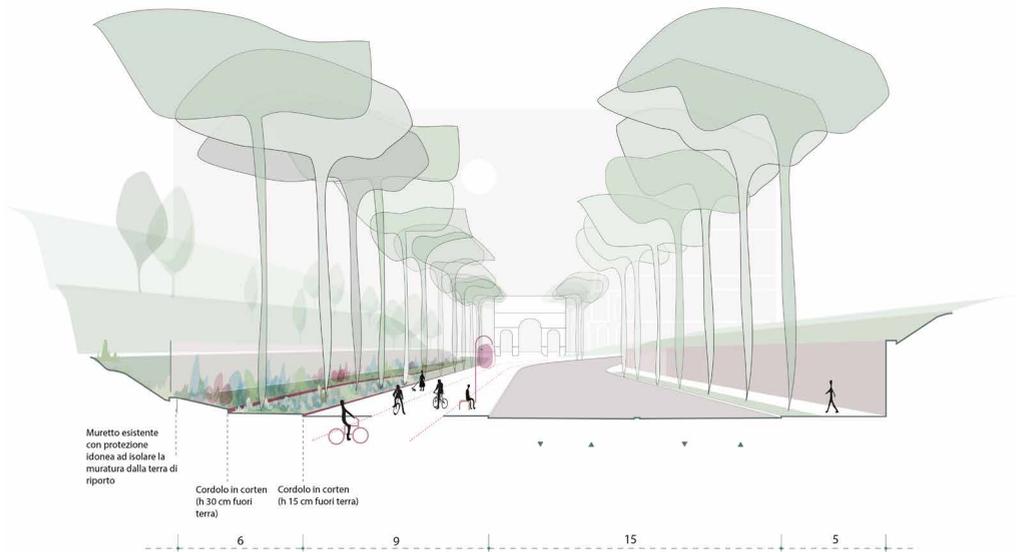
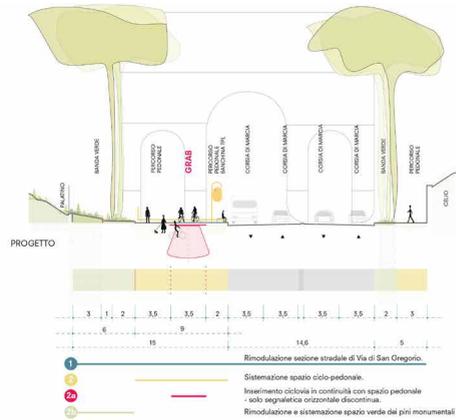
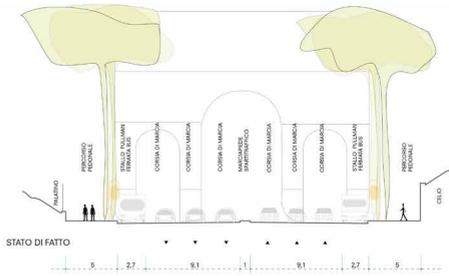


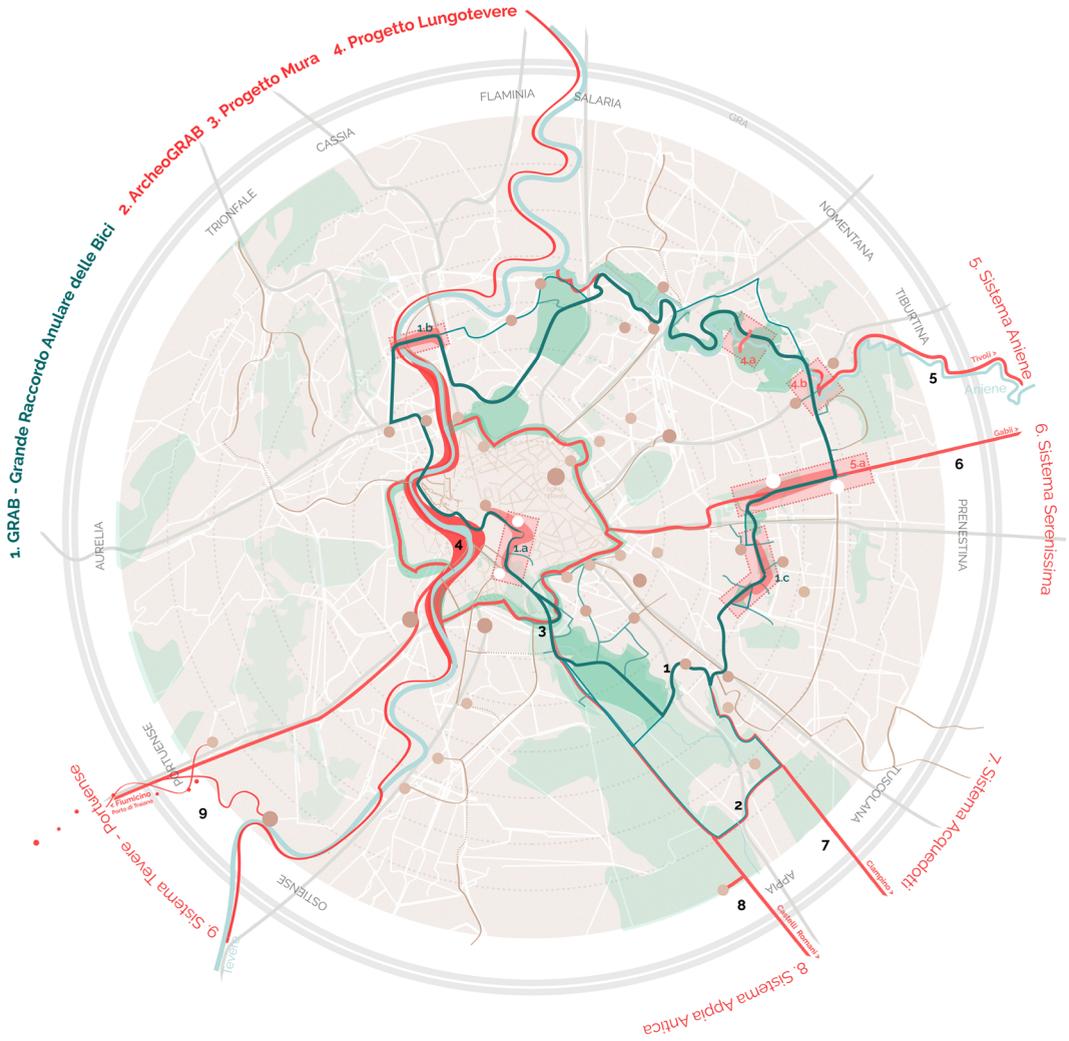
Fig. 5 - Progetto di riqualificazione tra via di San Gregorio e piazza Numa Pompilio.

Fig. 6 - Schema di riconfigurazione spaziale della sezione stradale di via di San Gregorio, davanti al Colosseo.

Fig. 7 - Roma città ciclabile.



# Una strategia per Roma



## 1. GRAB - Grande Raccordo Anulare delle Bici

1.a. Via di San Gregorio 1.b. Via Guido Reni 1.c. Bosco GRAB Gordiani

## 2. ArcheoGRAB

## 3. Progetto Mura

## 4. Progetto Lungotevere

## 5. Sistema Aniene

5.a. Collegamento Nomentano - Pietralata - Tiburtino 5.b. Ponte Mammolo Antico

## 6. Sistema Serenissima

6.a. Parco Lineare Serenissima

## 7. Sistema Acquedotti

## 8. Sistema Appia Antica

## 9. Sistema Tevere - Portuense