

### [Ambiente, Mobilità e Decoro Urbano - Municipio Roma VII](#)

· [24 dicembre alle ore 14:08](#)

Torniamo a ragionare di mobilità, in particolar modo di ciclabilità. La mappa di oggi vorrebbe provare a chiarire le problematiche legate alla 'permeabilità' tra i quartieri. I poligoni gialli e bianchi sono quello che usiamo definire 'quartieri', le linee che li attraversano (rosso sottile) sono le strade principali, le linee che li separano sono ferrovie (giallo) e mura storiche (arancio). In fucsia il confine del VII Municipio. La cesura tra primo municipio (giallo scuro) e l'urbanizzazione che orbita intorno a Piazza dei Re di Roma è determinata dalle Mura Aureliane, quella che separa Re di Roma dall'Appio Latino (Alberone - Colli Albani) è prodotta dalla ferrovia Fiumicino-Orte, mentre una terza cesura si produce tra Appio Latino e Tuscolano a causa delle ferrovie che vanno verso Ciampino e la Piana Pontina ed una quarta (fuori dall'immagine) è dovuta al GRA.

La presenza di queste cesure produce dei passaggi obbligati. Sulla mappa sono evidenziati con tratti colorati di maggior spessore, rossi per i passaggi più rischiosi e verdi per quelli più tranquilli.

Questi passaggi agiscono come delle 'forzanti' nei percorsi di ciclisti ed automobilisti, limitando molto la scelta delle strade percorribili. Volendo spostarsi dalla periferia verso il centro il primo passaggio obbligato è rappresentato dalla salita del Quadraro, dopodiché si offrono tre possibilità principali (da est a ovest: sottopasso Tuscolana, Ponte Lungo sull'Appia, via Latina) e due meno efficaci (Piazza Zama e Ponte della Ranocchia). A seguire i varchi nelle mura offrono anch'essi un ventaglio di scelte molto esiguo. Da est a ovest: Via Nola per Santa Croce in Gerusalemme e la zona di Piazza Vittorio, Porta San Giovanni per la direttrice di Via Labicana (accesso naturale all'area dei Fori Imperiali ed al centro storico propriamente detto), mentre via Latina si ricollega direttamente all'area di Caracalla - Circo Massimo. Lo sbocco su Piazzale Metronio risulta meno interessante perché dal lato opposto due strade su tre sono in salita (Via dell'Amba Aradam e via della Navicella) mentre la terza (via Druso) conduce all'area di Caracalla in maniera meno efficace del passaggio su via Latina. Per contro risulta vantaggiosa nella direzione opposta (ad uscire dal centro) stante che via Latina risulta in quel caso impercorribile a causa del senso unico.

In conclusione la rete stradale appare molto ampia ed articolata, ma in realtà la presenza di 'passaggi forzati' ne rende inutile la maggior parte, riducendo i percorsi realmente efficaci (in termini di tempi ridotti e fatica contenuta per chi pedala) a una ristretta manciata.

Resta fuori dall'analisi la mobilità interna ai quartieri, che comunque richiederà un approccio più capillare. Inoltre, da questa disamina ho intenzionalmente lasciato fuori il corridoio di via del Mandrione, al quale dedicherò una prossima analisi.