

6 ottobre 2025

SUL GRAB IN VIA PANAMA

Come è noto, il cantiere del GRAB su via Panama sta sollevando proteste e tensioni nel quartiere Parioli che rischiano di tramutare l'impegno dell'Amministrazione Comunale per la riqualificazione urbana e per l'ammodernamento di Roma in un boomerang, con una caduta di consensi.

Sappiamo che la ridefinizione di uno spazio pubblico (in questo caso richiesta dalle norme di sicurezza stradale), può contrapporre le sue diverse funzioni e, quindi, le esigenze di diverse tipologie di fruitori:

1. la sosta veicolare che interessa, oltre ai residenti, soprattutto i lavoratori che quotidianamente arrivano nel quartiere¹;
2. la circolazione veicolare, che interessa non solo i residenti e i city users del quartiere, ma anche tutti coloro che quotidianamente attraversano il quartiere da est a ovest e viceversa²;
3. la pedonalità, principalmente dei residenti e dei city users³;
4. la ciclabilità, sia per il bacino d'utenza attuale, sia per quello futuro che sarà allargato sia dall'ampliamento della rete, sia dalla promozione del GRAB con finalità turistiche e ricreative.

Ovviamente il governo della città impone delle scelte e condividiamo l'impegno alla trasformazione sostenibile della città, dopo anni di immobilismo e stagnazione. Riteniamo però che la trasformazione deve contemperare le differenti esigenze e deve prevedere un reale confronto con i cittadini sulle sue effettive ricadute⁴.

Il primo punto da chiarire è quindi che la protesta non nasce dai residenti del quartiere “abituati ad avere la macchina sotto casa e casomai a parcheggiarla in doppia fila”, ma origina da una situazione di congestione che tocca principalmente i cittadini che lavorano nel quartiere e quelli che lo attraversano. In questa situazione gli abitanti del quartiere che si mobilitano sono portatori dell'interesse alla mobilità (privata su gomma) di un gruppo di cittadini più vasto e non possono essere ignorati.

Il secondo punto da chiarire è che le proteste, al di là delle evidenti strumentalizzazioni della destra, nascono perché l'intervento GRAB fa collassare il nodo di Piazza Ungheria⁵, già congestionato da 50 anni senza che alcuna amministrazione abbia seriamente affrontato il problema. Questo perché la soluzione del problema è molto impegnativa ed è sempre stata accantonata. In questa situazione appare ancor più necessario che ogni intervento sia misurato, contemperi le diverse esigenze senza approcci settoriali, sia discusso preventivamente con i cittadini e con gli organi del decentramento che gestiscono il territorio in tutti i suoi aspetti.

¹ La domanda insoddisfatta di sosta veicolare, nell'ambito di via Panama e via Lima, è molto forte ed è concentrata negli orari lavorativi, mentre dopo le 18.30 e nei giorni festivi è pressoché nulla.

² Via Panama, essendo il primo asse viario a sud di villa Ada, assorbe molto del traffico dai quartieri Trieste, Salaria e Italia in direzione di Parioli, Prati e delle Vittorie.

³ L'insediamento della LUISS in via Panama/via Romania negli ultimi anni ha molto incrementato sia la mobilità dolce (bike sharing e monopattini), sia la fruizione pedonale dello spazio pubblico.

⁴ Il percorso progettuale del GRAB ha visto alcuni anni fa un confronto con le associazioni e con il municipio, ma ha riguardato principalmente la questione generale dell'attraversamento di villa Ada, mentre non erano ancora definite – né quindi erano valutabili – le ricadute sul sistema della viabilità, in particolare su via Panama e sul nodo di piazza Ungheria.

⁵ La crisi del nodo di piazza Ungheria, come la cronica carenza di parcheggi, va letta come effetto della terziarizzazione del quartiere senza alcun sostegno del trasporto pubblico di massa (metropolitane e tram veloci).

Invece l'intervento GRAB, senza un serio confronto preventivo, è stato messo in cantiere in estate e mostra i suoi effetti nel momento più critico del traffico (l'apertura delle scuole); conseguentemente le proteste esplodono a lavori quasi ultimati, quando è difficile anche correggere alcuni errori progettuali. Questo però non significa che non debbano essere esperiti alcuni aggiustamenti.

Veniamo quindi al merito del progetto. L'inserimento della pista ciclabile in sede propria sottrae spazio alla sezione stradale e, in considerazione della crisi endemica della sosta veicolare, si è scelto di sacrificare quanti meno posti auto possibile (mantenendo la sosta sui due lati in gran parte di via Panama) e di ridurre invece lo spazio per la circolazione a una sola corsia veicolare. Questo, in prossimità di un nodo congestionato come quello di piazza Ungheria, ostacola il passaggio di mezzi di soccorso e rende insostenibile anche la fermata breve di scuolabus, taxi e corrieri. Inoltre, la realizzazione di un'unica corsia con la sosta veicolare su entrambi i lati porterebbe il traffico ad arrestarsi, anche a semaforo verde, ogni qualvolta un veicolo dovesse parcheggiare lungo strada.

Appare perciò indifendibile il dimensionamento di 140 cm del "salvagente" che consente al passeggero che scende dall'auto parcheggiata sul lato destro. La motivazione dell'interferenza con la pista ciclabile dell'apertura dello sportello appare rigida: a via Angelico, nella medesima situazione, il problema è stato risolto con il normale salvagente di 50 cm dotato di transenne basse che impediscono lo sbordamento dello sportello sullo spazio riservato ai ciclisti. La **riduzione del salvagente a 50 cm** consentirebbe, nel tratto da largo Bangladesh a piazza Ungheria, di realizzare le 2 corsie, necessarie per svincolare a piazza Cuba chi ritorna su via Lima e, accanto al S. Roberto, chi va su via Romania.

Un apporto significativo alla congestione del traffico viene inoltre dalla circolazione dei veicoli in cerca di parcheggio: la grande dimensione degli isolati, insieme alla disciplina dei sensi unici, costringe a lunghi giri gli automobilisti che arrivano in zona negli orari di lavoro, aggravando ulteriormente il carico di traffico. Questa considerazione ha portato a **ripristinare**, con la variante di progetto di luglio 2025, **il doppio senso di marcia nel tratto di via Panama compreso tra largo Bangladesh e via Lisbona, sacrificando però diverse decine di posti auto**. Questa modifica è stata assolutamente **peggiorativa per la vivibilità dell'ambito urbano**.

Mantenendo invece il senso unico di via Panama tra largo Bangladesh e via Lisbona, sarebbe invece molto più efficace l'alternativa del **ripristino del doppio senso di marcia su tutta via Lisbona**, invertendo però - nel tratto tra via Lima e via Panama - la distribuzione dei sensi rispetto a quella precedente l'attuale disciplina. Per evitare incidenti su via Lima, le corsie di via Lisbona sul lato civici pari (lato ovest) dovrebbero uscire da via Lima verso via di villa Grazioli in alto e verso via Panama in basso, mentre quelle sul lato civici dispari (lato est) dovrebbero confluire su via Lima. Questo impedirebbe l'attraversamento di via Lima e garantirebbe comunque visibilità alle auto che si immettono su via Lima. L'effetto sul traffico, soprattutto se si realizzasse un corsello di ritorno protetto prima dell'uscita di via Lisbona su via Panama (anche a costo di sacrificare 3 o 4 posti auto), sarebbe una notevole riduzione delle auto che gravano su via Panama fino a piazza Cuba, in prossimità del nodo di piazza Ungheria.

Queste due modifiche, insieme allo **spostamento della fermata del trasporto pubblico locale** in tratti di viabilità non interessati dal GRAB, contribuirebbero ad alleviare notevolmente i disagi manifestatisi rendendo sostenibile la nuova infrastruttura ciclabile.

Infine, appare comunque necessario **avviare uno studio per la risoluzione del nodo di Piazza Ungheria** che costituisce il vero grumo di congestione del traffico, congestione oggi accentuata ancora di più dai lavori di allargamento dei marciapiedi all'innesto di viale Parioli⁶: la direzione auspicata è l'eliminazione della regolazione semaforica per seguire il modello della rotatoria, più adatto alla vivibilità urbana che, nei tessuti urbani centrali, richiederebbe una moderazione della velocità. Il traffico più lento ma più fluido ridurrebbe l'inquinamento dei motori accesi in attesa dello scatto del semaforo e le pericolose velocità eccessive alla ripartenza, rendendo la circolazione nella

⁶ L'allargamento dei marciapiedi, già molto profondi crea un restringimento nel punto di immissione sulla piazza in coincidenza con il semaforo; tale intervento sarebbe corretto in un modello di piazza a rotatoria, mentre sono penalizzanti nell'attuale regolazione semaforizzata.

piazza compatibile con l'uso pedonale e ciclabile dello spazio pubblico. Ovviamente occorrerebbe riposizionare i binari del tram per separarli dalla circolazione veicolare, ma già l'appena istituita corsia preferenziale su viale Rossini⁷, con la riduzione di viale Rossini ad una sola corsia per i veicoli, sta evidenziando l'insostenibilità dell'assetto attuale. Ancora una volta si rilevano interventi su singole componenti del traffico e dello spazio pubblico senza una visione complessiva.

Su tali problematiche il Circolo PD Parioli chiede un incontro urgente con l'assessore alla Mobilità e con il presidente della III Commissione Consiliare Mobilità.

⁷ La corsia preferenziale su viale Rossini ingloba il distacco tra i binari (direzione via Aldrovandi) e il cordolo di protezione dell'altro fascio di binari. Tale distacco è di circa 3 metri e porta la dimensione complessiva della corsia preferenziale a circa 8-9 metri.