

## Sintesi del piano quadro della ciclabilità del Comune di Roma

[http://www.comune.roma.it/was/repository/ContentManagement/information/N2106522005/PQ\\_aprile\\_2010.pdf](http://www.comune.roma.it/was/repository/ContentManagement/information/N2106522005/PQ_aprile_2010.pdf)

Le principali città europee hanno individuato da tempo strategie efficaci per fronteggiare la crisi del modello di mobilità urbana e rendere le città più competitive e vivibili.

Roma si doterà nel medio – lungo termine, di ulteriori 920 Km di percorsi ciclabili oltre ai 225 Km esistenti e a 65 già finanziati. I parcheggi per le biciclette nei nodi di scambio con metropolitane e ferrovie da 374 arriveranno a 1060 più circa 2700 parcheggi in 130 istituti scolastici...sul fronte del bike sharing, le attuali 27 stazioni passeranno nel lungo termine a 350. [...] Sono convinto che l'aumento importante dell'uso delle biciclette nella nostra città, oltre a contribuire in modo sostanziale all'emergenza traffico, porti con se la promozione di una sana cultura sportiva, l'attenzione verso la salute fisica e mentale e l'importante messaggio di sensibilizzazione della cittadinanza sui temi ambientali e della qualità della vita nelle grandi aree urbane.

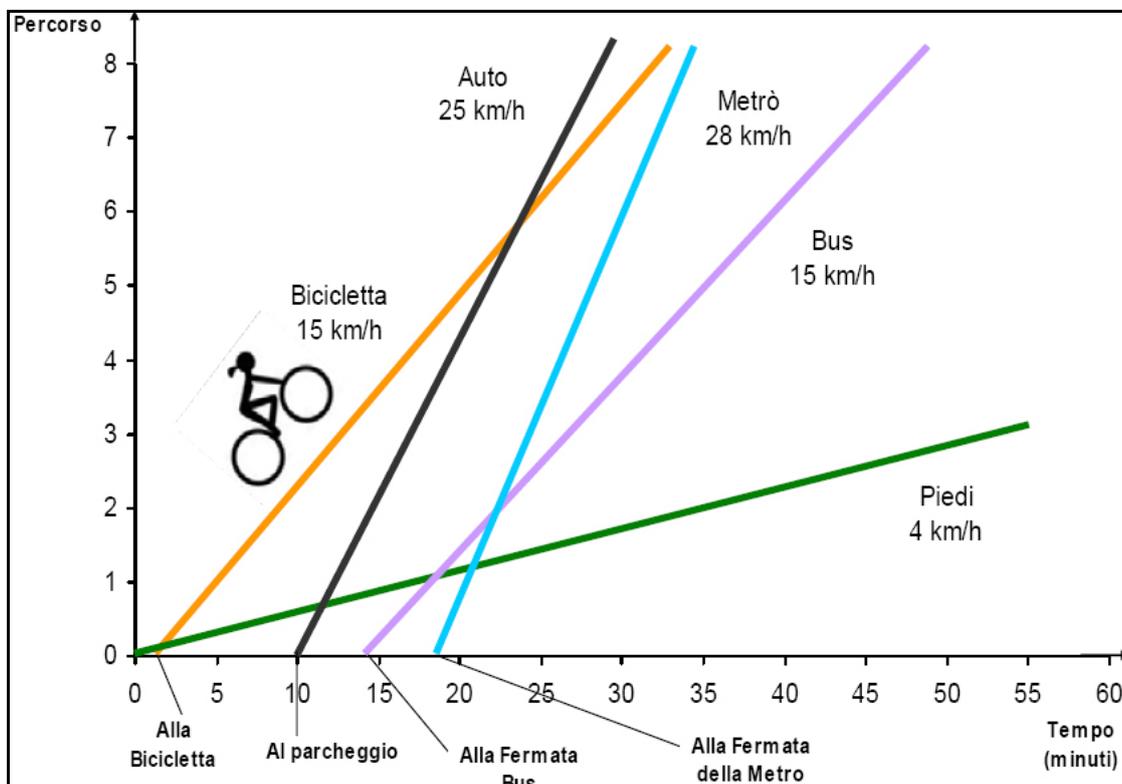
Gianni Alemanno [pag. 5]

Il tema della ciclabilità urbana si pone come strategia centrale rispetto a diverse competenze , offrendo opportunità di ricucitura tra "ambiente" e altre competenze di governo del territorio; [...] l'incremento dell'uso della bicicletta [...] dà un importante contributo alla riqualificazione e rivitalizzazione delle strade e delle piazze [...]

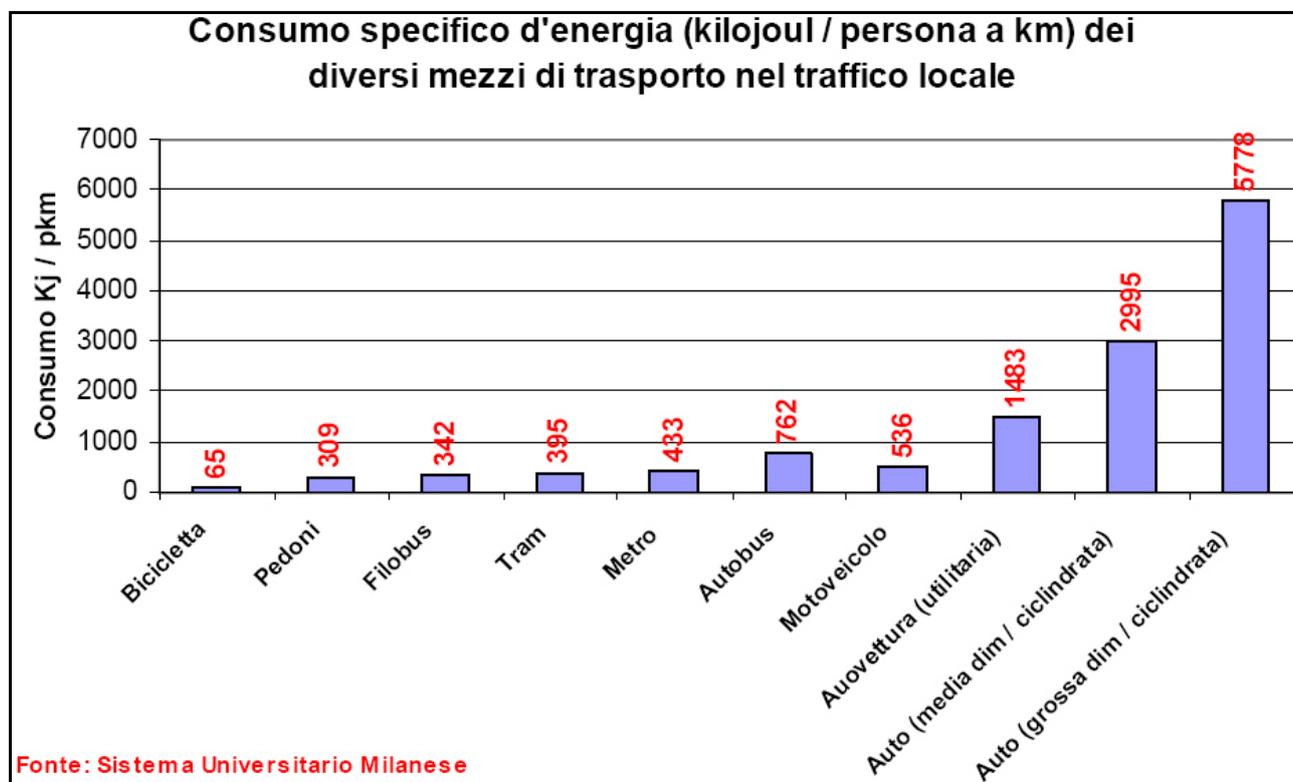
Fabio De Lillo [pag. 6]

### 1 – Premessa - Perché la bicicletta

Un grafico lo spiega bene: in ascissa il tempo impiegato da casa al mezzo (nessuno se a piedi, bici, auto, metro ecc.) alla destinazione; in ordinata lo spazio percorso. La pendenza è data dalla velocità media del tutto....



Il documento ricorda come la bicicletta, oltre ad essere il mezzo più ecologico (consumo di ossigeno quasi zero, emissioni zero ecc.) è anche quello che occupa il minor spazio pubblico.



Segue **Capitolo 2 - Struttura e finalità del piano** [pag. 11]

**Capitolo 3 – Lo stato dell’arte** [pag. 12]

Vengono prodotti gli esempi di Bolzano (22% degli spostamenti in bici) e di Milano al 5%.

Ad oggi, a Roma siamo allo **0,4% degli spostamenti**... il piano ambisce ad arrivare al 7%.

I 225 km di piste ciclabili sono frammentate; tra le “lunghe” vi sono:

- la dorsale Tevere, interrotta dai banchi dell’estate romana, scomoda perché su sanpietrini e di non semplice accesso, essendo al livello del fiume ben sotto il livello stradale;
- la dorsale Radiale Colombo, dall’EUR (da Via delle tre fontane all’Isola Tiberina);
- la dorsale Aniene, tra Ponte Tazio e l’Auditotium (di natura semi-escursionistica, passando per Parco delle Valli, lungo la ferrovia e l’Olimpica, non è integrata nello spazio urbano né sicura col buio)
- la dorsale Togliatti.

*Lo stato dell’arte evidenzia una forte frammentazione dei percorsi ciclabili e la conseguente assenza di una maglia funzionale alla domanda di mobilità. Oltre alle suddette radiali esistono numerosi frammenti di piste ciclabili che richiedono un’attenta ricucitura con il sistema complessivo .. [pag. 14]*

Seguono le liste delle ciclabili “corte” esistenti su strada, nel verde e finanziate [pagg. 16-19]

Segue la lista delle stazioni di ricarica delle bici elettriche;

Segue la lista dei parcheggi nei nodi di interscambio [pag. 21], il bike sharing (e relativo sondaggio), il servizio riscio...

**Il trasporto sui mezzi pubblici, vero nodo dell'intermodalità, viene brevemente trattato alle pagg. 24-25.** Dalle tabelle si evince come gli orari limitati a dopo le 9 nei giorni feriali costituiscano una barriera enorme all'effettivo accesso delle biciclette alla rete di TPL esistente. Alla pag. 67 si parla (alquanto vagamente) di “*Estensione del trasporto di biciclette a bordo dei convogli della metropolita e delle ferrovie concesse. Da definire nelle fasi attuative*”.



**Poche chiacchiere!**

**I vagoni vanno attrezzati di ganci e le bici devono entrare gratis sempre!**

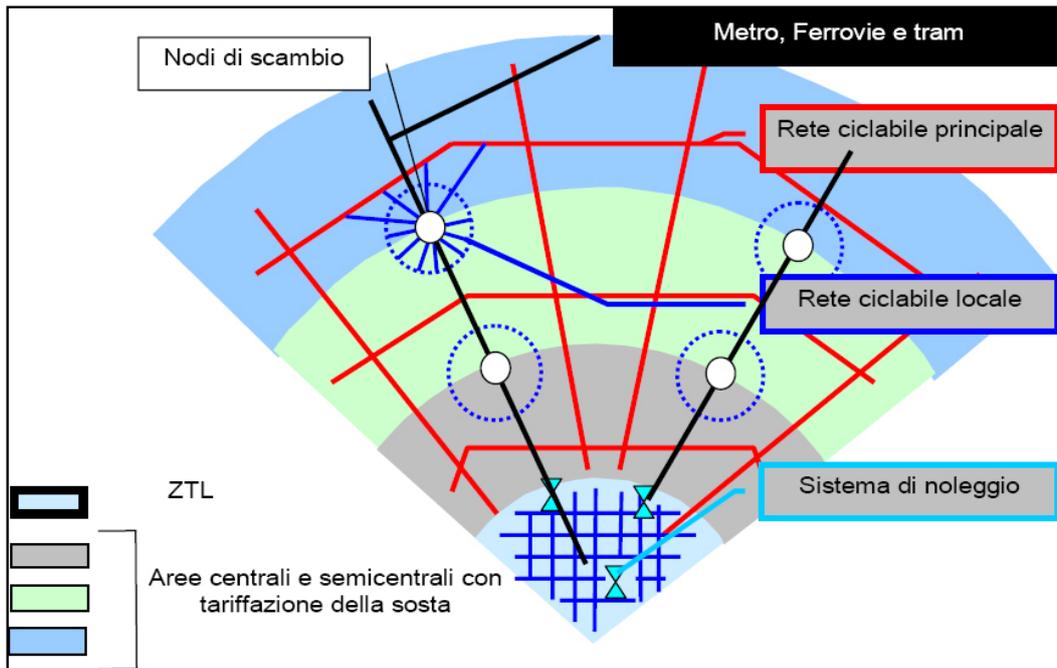
## **Capitolo 4 – La pianificazione**

La strategia d'intervento. Viene definita partendo dalle caratteristiche della struttura urbana...integrazione del sistema ciclabilità col sistema complesso città/mobilità...tenere conto della forma radio centrica...

*Proprio in relazione alla forma urbana esistente e pianificata e alla domanda di spostamento esistente e prevista, il Piano prevede interventi finalizzati ad incentivare la scelta della bicicletta per effettuare il primo spostamento dalle residenze ai parcheggi d'interscambio con le linee del trasporto pubblico e a supportare anche quei cittadini che intendono effettuare l'intero spostamento con la bicicletta.*

*Per garantire il raggiungimento di tale obiettivo il Piano è articolato su due linee di intervento:*

1. *la ricucitura e l'incremento delle piste ciclabili radiali di penetrazione e tangenziali (dorsali) così da consentire **la scelta della bicicletta per effettuare tutto il proprio spostamento***
2. ***lo sviluppo dell'intermodalità attraverso la realizzazione di reti locali** e servizi per la ciclabilità.*



Seguono,

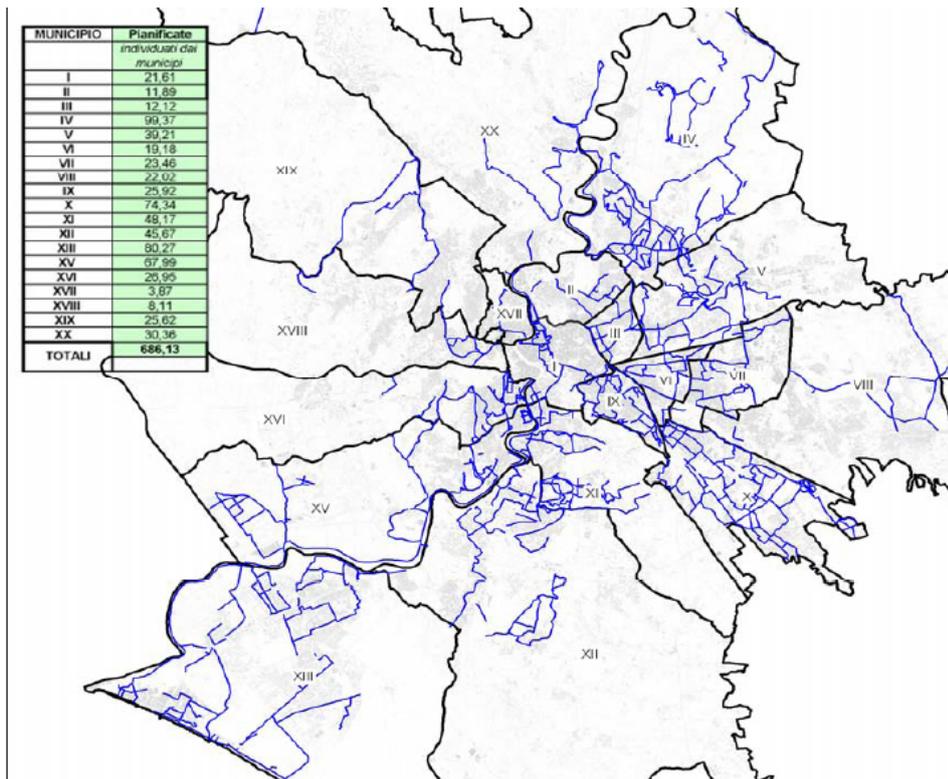
4.1.1 Potenziamento delle infrastrutture per la ciclabilità, 4.1.2 Potenziamento dei servizi per la ciclabilità;

4.2 Le infrastrutture [pag. 29]

Nel paragrafo 4.2.1 **Le reti ciclabili locali** si dettagliano i 684 km di percorsi individuati dai Municipi e ritenuti utili e necessari per la mobilità all'interno del loro territorio. L'ufficio tecnico del Dipartimento X si è occupato del controllo e revisione del materiale inviato dai 19 municipi effettuando una ricucitura tra piste locali definite con quelle degli altri municipi, con le esistenti e gerarchizzando le reti proposte dai municipi tra locali e principali.

In proposito vedere il lungo e dettagliato **Allegato T1** Rete ciclabile pianificata [pagg. 74-101] e la **Tabella 10** con la ripartizione delle piste in locali, principali e corridoi verdi.

Il Piano mostra le ciclabili locali definite dai municipi [pag. 30]



E la rete ciclabile principale [pag. 31], costituita da **corridoi principali e verdi**, che rappresentano le principali direttrici di collegamento; *risulta evidente come nelle successive fasi di attuazione i collegamenti individuati potranno essere realizzati in diversa maniera, scegliendo strade differenti, a seconda delle caratteristiche della viabilità esistente e delle diverse attività presenti su tale viabilità.*

*Chiaramente l'efficienza del collegamento sarà funzione della linearità e continuità del percorso realizzato, per tale ragione si può presupporre che l'efficienza è tanto più garantita quanto più i futuri percorsi ciclabili saranno realizzati su strade appartenenti alla viabilità principale mantenendo i necessari livelli di sicurezza... [pag. 32]*



Seguono capitoli su: Parcheggi nei nodi di interscambio, Parcheggi per biciclette negli istituti superiori ed universitari, La rete di ricarica di biciclette elettriche, I servizi (bike sharing e riscìò), Il trasporto a bordo dei mezzi pubblici e la Normativa di riferimento.

Nella Normativa di riferimento da notare, al 5.4.5 [pag. 54], dove si dice:

**nei parcheggi per autoveicoli, una quota non inferiore al 10% dell'area relativa, adeguatamente attrezzata, dovrà essere riservata al parcheggio di biciclette e dovranno inoltre essere previsti parcheggi ad hoc per le biciclette, adeguatamente attrezzati (LR n. 13/1990).**

*In sede di progettazione delle infrastrutture della mobilità e di pianificazione urbanistica attuativa delle aree dei Nodi di interscambio, delle aree ferroviarie e delle stazioni, nonché in sede di pianificazione urbanistica attuativa dei comprensori di qualsiasi tipo posti **in un raggio di influenza che va dai 500 metri ai 1000 metri dai suddetti nodi o da importanti poli attrattivi di tipo commerciale e culturale, è fatto obbligo di progettare e realizzare, nelle fasce di pertinenza della viabilità esistente e di progetto e negli spazi pubblici, un'adeguata rete di percorsi pedonali e ciclabili di adduzione in sede propria.***

Segue Abaco di progettazione (Cap. 6) e Stima dei costi e benefici (Cap. 7). La stima dei costi e benefici si articola secondo uno scenario di breve periodo 2011-2013 ed uno di medio-lungo periodo 2014-2016.

**Lo scenario di breve periodo 2011-2013** include (dettagli alla tabella 17 [pag. 65]):

- le ciclabili già finanziate per 65 km;
- le ricuciture (collegamenti) per chiudere il grande raccordo anulare ciclabile (GRAC): costituito a EST dal completamento del corridoio Togliatti, a NORD dalla tratta Ponte Nomentano-Ponte Mammolo (a completamento della Ponte Milvio- Ponte Nomentano già realizzata), a OVEST c'è la dorsale Tevere (da Ponte Milvio al viadotto della Magliana) e a SUD. Questo è complicato: si deve collegare la Togliatti con la via Cristoforo Colombo, passando per via di Vigna Murata (Staz. Laurentina), passando per Viale Africa, Via dell'Arte, Viale della civiltà Romana ecc. (1 milione), un'altra tratta (1,5 M€) connette Vigna murata con Grotta Perfetta. Il XXI municipio prevede un percorso del Fosso di Decima Malafede, connesso con Stazione Laurentina e via C. Colombo
- altri percorsi per 20 km
- 860 parcheggi ai nodi di scambio
- 2700 parcheggi presso scuole e atenei
- 230 nuove stazioni di bike sharing
- estensione delle finestre temporali per il trasporto bici su TPL (**non specificato!**)
- estensione del servizio riscìò

**→ MANCA LA DELIBERA CHE PERMETTE L'ISTALLAZIONE DELLE BICI NEI CORTILI CONDOMINIALI!!!**

**Lo scenario di MEDIO LUNGO periodo 2014- 2016** (dettagli alla tabella 18 [pag. 68]):

*e' stata prevista la realizzazione di collegamenti ciclabili di ricucitura di ciò che esiste all'attualità e di quanto realizzato nello scenario di breve periodo.*

*Complessivamente sono previsti 9 interventi di ricucitura di infrastrutture ciclabili, la realizzazione di circa ulteriori 200 parcheggi nei nodi di scambio e la realizzazione di ulteriori 100 stazioni di bike sharing [pag. 63] .*

## Dei percorsi importantissimi:

ID	DESCRIZIONE INTERVENTO	KM	COSTO PRESUNTO (€)
1B	Tangenziale Interna Realizzazione percorso ciclabile da pista esistente da Via Terme di Caracalla, Via Druso, Piazza di Porta Metronia, Via Ipponio, Via dei Lateranensi, Via Carlo Felice, Porta Maggiore, Via dei Sardi, Via Tiburtina, Viale Pretoriano, C.so Italia, Villa Borghese, Via Flaminia fino a pista esistente di piazza Belle Arti.	8,87	€ 2.128.800,00
2B	Connessione tra Tangenziale Interna-Corridoio Tuscolano Realizzazione percorso ciclabile da pista esistente Nocera Umbra-Furio Camillo, Via Tuscolana, Via Matera, Via Taranto, Via Monza, fino a Via Carlo Felice	1,77	€ 424.800,00
3B	Corridoio Marcigliana-Porta Pia Realizzazione percorso ciclabile da pista esistente di Via Panama (Villa Ada) Via Panama, Via Chiana, C.so Trieste, Via di S. Costanza fino a Via Nomentana.	1,97	€ 472.800,00
4B	Collegamento tra il Corridoio Tevere e il Corridoio Giustiniana Aurelia Realizzazione percorso ciclabile da pista finanziata stz. Valle Aurelia-Monte Mario, Via Anastasio II, Via Gregorio VII, Via Piccolomini, Via Leone XIII, Via dei Colli Portuensi, Via Portuense, fino a percorso adiacente Via Isacco Newton.	9,19	€ 2.205.600,00
5B	Corridoio Tuscolano Realizzazione percorso ciclabile da pista esistente di Via Giulio Agricola, Via Giovanni Bosco, Via dei consoli, Via di Monte di Grano, Stazione Porta Furba fino a pista finanziata del Mandrione-Porta Furba.	1,61	€ 386.400,00
6B	Corridoio Prenestina-Casilina Realizzazione percorso ciclabile da Via Roccaforte del Greco (stazione metro C Graniti), Via Sella, Via San Fili, Via Torregrotta, Via della Capanna Murata, Percorso area verde zona Borghesiana, Colle Prenestino fino a pista esistente di Via di Torre Angela Vecchia.	7,32	€ 1.756.800,00
7B	Corridoio Giustiniana-Aurelio Realizzazione percorso ciclabile da pista finanziata stz. Valle Aurelia-Monte Mario, Piazza S.Maria della Pietà, Via E. di Mattei, Via G. Barillai, Via I. Carini, Via Casal del Marmo, percorso area verde adiacente Via Trionfale, Via S. Giuseppe da Copertinofino a Stazione Giustiniana.	6,88	€ 1.651.200,00
8B	Corridoio Marconi Realizzazione percorso ciclabile da pista esistente dorsale colombo, Via G. Marconi, Ponte Marconi fino a pista esistente con Lungotevere degli Inventori.	1,62	€ 388.800,00
9B	Corridoio Tevere-Corridoio C.Colombo Realizzazione percorso ciclabile da pista finanziata di Via Don Pasquino Borghi, Via Fiume Bianco, Via Sansotta, Staz. Tor di Valle, Via Ippodromo Tor di Valle, fino a pista esistente Dorsale Tevere.	2,92	€ 700.800,00
TOTALE		42,15	€ 10.116.000,00

## Commento

Il piano mi sembra buono, dovrebbe seguire un piano di attuazione dettagliato.

Un “mio” **piano generale strategico** lo avevo proposto qui 3 anni fa :

<http://www.locchiodiromolo.it/blog/riflessioni-per-una-mobilita-sostenibile-la-bicicletta-a-roma.html>

Noto che qui si riprendono molte delle proposte emerse durante le riunioni svolte dal comitato Roma ciclabile (ad esempio Santa Bibiana).

**In generale, da testo e tabelle non si evince lo stato di priorità attribuito alla singola pista ciclabile, né i tempi di attuazione.**

L'impressione è che il **Piano si basi sul tentativo di minimizzare la riduzione di parcheggi** lungo le strade (che le biciclette dovrebbero poter percorrere) al fine di non perdere voti nei singoli municipi. Questo è sbagliato, in quanto tenere a margine le biciclette ridurrà l'impatto e la quota modale, dato che nei parchi e lungo i corsi d'acqua no si ottimizza il percorso (salvo eccezioni, come per alcune tangenziali).

Ad esempio, **a San Lorenzo** sarà possibile far passare una ciclabile su Via dei Marrucini-Via dei Sardi per collegare lo Scalo (e quindi Porta Maggiore, Predestina, San Giovanni, Caffarella ecc. ecc.) con l'Università e l'Esquilino ?

Guardando l'ultima tabella, mi chiedo se le resistenze all'abrogazione dei parcheggi saranno vinte....servirà una fantastica (e ricca di fantasia) strategia di comunicazione per l'attuazione della fase 2.

**Si è posticipato il problema, ma nel medio-lungo periodo, le auto dovranno (sgomberare per) far posto alle ciclabili**

Sempre 3 anni fa avevo proposto qualcosa per il popoloso quartiere di San Lorenzo

<http://www.locchiodiromolo.it/blog/wp-content/uploads/2007/01/ciclasl.pdf>

**Accetto scommesse...**