



INDAGINE SULLE PISTE CICLABILI A ROMA: UN ANNO DOPO

Novembre 2011

Agenzia



Indagine sulle piste ciclabili a Roma: un anno dopo

(Novembre 2011)

Il rapporto è stato realizzato da un gruppo di lavoro dell'Agenzia composto da:

Paolo Leon (direzione scientifica)

Gabriele Ugolini (supervisione e revisione editoriale)

Federico Tomassi (curatore del rapporto)

Con la collaborazione dei Ciclomobilisti:

Giuseppe Angelo, Francesca Galli, Marco Latini, Stefano Orselli, Marco Ricca e Marco Sparaco

Sommario

1. Premessa	4
2. Il “nuovo” Piano Quadro della Ciclabilità	5
3. Il monitoraggio delle piste ciclopedonali su strada.....	6
4. Le “10 proposte” per la ciclabilità romana	10

1. Premessa

Nel mese di dicembre 2010 l'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma ha presentato i risultati della prima *Indagine sulle piste ciclabili a Roma*¹. Il monitoraggio riguardava le condizioni di accessibilità, realizzazione, manutenzione, sicurezza e utilità di tutte le piste ciclabili esistenti. Per la realizzazione dell'attività l'Agenzia si è avvalsa della collaborazione di un gruppo di ciclisti che utilizzano abitualmente le piste ciclabili per motivi di lavoro, riuniti sotto il nome di "Ciclomobilisti"².

L'obiettivo dell'indagine è stato quello di stimolare l'Amministrazione ad adottare criteri progettuali e realizzativi adeguati a un utilizzo quotidiano e non episodico dei percorsi ciclabili, peraltro in linea con i contenuti del "Piano Quadro della Ciclabilità" approvato nel marzo dello scorso anno con DGC 87/2010, e nel contempo favorire la partecipazione attiva dei ciclisti al percorso di miglioramento delle infrastrutture. A tale scopo, il monitoraggio presentato nel rapporto comprendeva:

- una ricognizione sia dei dati sull'uso delle bici in Italia e in Europa, sia del quadro legislativo e regolamentare in materia;
- l'individuazione di una lista di verifica rappresentativa dei fattori di qualità delle piste, in termini di accessibilità, realizzazione, manutenzione, sicurezza e utilità;
- l'indagine sulla qualità erogata, effettuata nel corso dell'estate 2010, per tutte le piste su strada riportate ufficialmente nei documenti del Comune e per alcune nuove realizzazioni;
- l'indicazione di possibili soluzioni migliorative, anche in relazione alle *best practice* nazionali e internazionali delle grandi città.

In effetti, come già evidenziato nel rapporto di dicembre 2010, numerosi esempi in Italia e all'estero mostrano che, adottando adeguati criteri progettuali, è possibile rendere l'insieme delle piste ciclabili di una città una vera rete e trasferire quindi in sicurezza sulle due ruote una quota significativa degli spostamenti quotidiani per lavoro, studio o

servizi familiari. Anzi, sui percorsi brevi entro pochi chilometri, che rappresentano la maggioranza degli spostamenti complessivi, la bici è competitiva rispetto agli altri mezzi di trasporto in termini di rapidità e comodità. Può persino risultare più veloce, considerando i tempi di attesa dei mezzi pubblici o di parcheggio (regolare) dei veicoli privati.

A un anno di distanza dalla prima indagine, le finalità del presente lavoro sono sia il parziale aggiornamento del monitoraggio delle piste ciclabili esistenti, aggiungendo le nuove realizzazioni e registrando eventuali modifiche rilevanti nella valutazione delle piste già esaminate limitandoci a quelle ritenute complessivamente meno soddisfacenti, sia la verifica degli impegni e dell'eventuale implementazione delle iniziative adottate dall'Amministrazione in merito alle osservazioni e proposte formulate dall'Agenzia (le "10 proposte" per la ciclabilità romana).

Per verificare lo stato di avanzamento dei miglioramenti per la ciclabilità romana si è fatto riferimento a notizie e documenti disponibili su fonti pubbliche e alle informazioni fornite dall'Assessorato all'Ambiente, con particolare riguardo a:

- la soluzione delle criticità gravi rilevate nel corso del monitoraggio;
- la realizzazione delle nuove piste previste dal Piano Quadro della Ciclabilità (DGC 87/2010), in particolare le opere già finanziate e gli interventi da avviare nel breve e medio periodo (Allegato al Piano Quadro, pag. 63-70)³;
- l'espletamento della gara per l'affidamento del servizio di bike sharing.

La valutazione complessiva tiene altresì conto della complessa fase di studio, pianificazione e programmazione di settore, cosa su cui l'Amministrazione ha svolto un qualificato lavoro di natura innovativa a Roma ed in Italia.

¹ www.agenzia.roma.it/documenti/monitoraggi/430.pdf; ulteriori informazioni e immagini tratte dal monitoraggio sono disponibili su www.ciclomobilisti.it/monitoraggio.

² Forum: <http://ciclomobilisti.forumfree.it>.
Mappa delle piste: <http://ciclabiliaroma.blogspot.com>.
Blog "Bike-to-Work day": <http://biketoworkday.blogspot.com>.
E-mail: ciclomobilisti@gmail.com.

³ Sono già finanziati 13 percorsi per ulteriori 65 km di piste, tra cui il corso inferiore del Tevere fino a Fiumicino, il proseguimento dell'Aniene tra Ponte Nomentano e Ponte Mammolo e il corridoio della mobilità Eur-Tor de' Cenci; con un'altra decina di interventi da avviare nel breve periodo (2010-13) si arriva a un totale di 95 km e, insieme ad un'altra serie di iniziative, oltre 19 milioni di euro di spesa.

2. Il “nuovo” Piano Quadro della Ciclabilità

Lo schema di Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale, approvato con deliberazione della Giunta Comunale del 24 marzo 2010, n. 87 (DGC 87/2010) e strumento attuativo del Piano Strategico della Mobilità Sostenibile, la cui approvazione sarebbe dovuta avvenire in Consiglio Comunale entro i successivi 120 giorni, è stato sottoposto ad un processo formale di ascolto⁴ che ha coinvolto Associazioni e Comitati di categoria, i Municipi, specifici Dipartimenti e Uffici di Roma Capitale, ma non direttamente anche l’Agenzia.

L’esito dei tavoli tecnici ha consentito all’Amministrazione di raccogliere, nel corso dell’intero anno 2010, una serie di osservazioni per la maggioranza dei casi accolte ed inserite nel “nuovo” Piano datato giugno 2011 e portato all’approvazione dell’Assemblea Capitolina con decisione di Giunta del 4 agosto 2011 n. 89 (112^a Proposta).

Ad un primo esame questo “nuovo” Piano contiene principi, indirizzi e buone pratiche molto ampie rispetto alle 10 “proposte” formulate nel rapporto 2010 dell’Agenzia, mentre appare trascurare per certi versi gli aspetti più prettamente gestionali, informativi e manutentivi, che l’Agenzia aveva evidenziato come elementi maggiormente critici rispetto alla fruibilità e sicurezza delle piste già realizzate.

Poiché al momento di chiusura del presente documento è ancora in corso l’iter amministrativo presso i Municipi per la sua approvazione e/o proposta di emendamenti, si è preferito non modificare la numerazione delle piste ciclabili adottata nel monitoraggio di dicembre 2010, in modo da assicurare una facile e immediata confrontabilità.

⁴ Si sarebbe potuto invece sperimentare un vero e proprio processo di partecipazione, attraverso gli strumenti previsti dal “Regolamento per gli istituti di partecipazione e di iniziativa popolare (DCC 101/1994)”, ovvero mutuato da quello già adottato con il “Regolamento per l’attivazione del processo di partecipazione dei cittadini alle scelte di trasformazione urbana (DCC 57/2006)”.

3. Il monitoraggio delle piste ciclopedonali su strada

Il monitoraggio realizzato nel corso dell'estate 2010 mostrava uno stato delle piste ciclopedonali su strada di Roma non soddisfacente, sia in termini di attività manutentiva sia talvolta anche per scelte progettuali, nonché riguardo al contesto urbano nel quale sono state realizzate e all'utilità concreta che ne deriva. In una scala da 0 (tutti elementi negativi) a 100 (tutti elementi positivi), tra i 68 tratti monitorati solo la diramazione su viale

Marconi della pista Colombo raggiunge come indice totale la soglia dei 75 punti, seguita dalla recentissima pista lungo via Druso e viale di Porta Metronia (73). I risultati migliori riguardano infatti le piste più recenti e quelle oggetto di rilevanti interventi di manutenzione [Tav. 1]: Porta Metronia, Don Bosco, Belle Arti, Ciamarra, Togliatti, Colombo, Frattini, Ostia..

Tav. 1 Migliori e peggiori tratti delle piste ciclabili nel 2010 (scala 0-100)

Migliori 15 tratti				Peggiori 15 tratti			
Pos.	Codice	Tratto	Punti	Pos.	Codice	Tratto	Punti
1°	17L	Marconi (da Laurentina)	75	54°	3C	Pilsudski-Parioli	45
2°	22-23	Porta Metronia	73	55°	8E	Sorbona	45
3°	7C	Fulvio Nobiliore	71	56°	8F	Heidelberg-Archiginnasio-Carli	45
4°	2A	Belle Arti	70	57°	3E	Aniene (Salaria-P.te Tazio)	45
5°	11	Lungomare di Ostia	70	58°	4	Pisana	44
6°	8C	Ciamarra	70	59°	17B	Circo Massimo-Porta Capena	44
7°	16C	Togliatti (Casilina-Romano)	69	60°	2B	Giardino Zoologico	42
8°	17C	Caracalla (P.ta Capena-Numa)	69	61°	10A	De Ursis-Catrani	39
9°	16A	Togliatti (P.te Mammolo-A24)	67	62°	1L	Tevere S. (Cappellaccio-Trotto)	36
10°	5	Frattini	66	63°	18B	Furio Camillo	35
11°	16B	Togliatti (Acacie-Casilina)	66	64°	3D	Moschea-Foro Italico	34
12°	7B	Giulio Agricola	64	65°	10B	Catrani-Dragoncello	33
13°	17F	Colombo (Georgofili-Laurentina)	64	66°	8H	Mengaroni-Tor Angela Vecchia	32
14°	7A	Lemonia	64	67°	13	Casal Palocco	28
15°	1G	Lung. Pietra Papa e Inventori	64	68°	8G	Oxford	26

Fonte: attività di monitoraggio dell'Agenzia (estate 2010).

Il minimo è stato attribuito al tratto di viale Oxford (26), che appare peraltro provvisorio e incompiuto. In generale, a risultare peggiori sono le piste più periferiche o comunque lontane dalle aree residenziali e dai luoghi di interesse: Aniene, Tevere Sud, Dragoncello, Moschea, Tor Vergata e Tor Bella Monaca, Pisana e Casal Palocco, nonché – più a sorpresa – alcuni tratti di piste centrali come Giardino Zoologico, Pilsudski-Parioli e Furio Camillo.

Per le peggiori 15 tratte delle ciclabili, è stato effettuato un nuovo monitoraggio (senza però rilevare quantitativamente i singoli fattori di qualità) nel corso dell'estate 2011, allo scopo di valutare se e come la situazione si sia evoluta a un anno di distanza [Tav. 2]. In effetti, i cambiamenti sono molto limitati, anzi per gran parte di questi percorsi la situazione è immutata rispetto allo scorso anno.

Solo la pista su viale della Moschea risulta migliorata, grazie alle operazioni sui pali e sulla vegetazione, sebbene permanga l'intralcio causato dalle auto in sosta. Al contrario, la sicurezza della Tevere sud, visti gli episodi che sono accaduti, appare messa ulteriormente in discussione, e addirittura la pista su viale del Giardino Zoologico, non essendo più dotata di segnaletica né orizzontale né verticale, è di fatto cancellata. Per lo stato del fondo stradale è stato registrato un lieve peggioramento sia a Dragoncello sia a Casal Palocco, mentre su via del Circo Massimo le manifestazioni estive hanno reso più difficoltoso il transito delle bici. Rimangono fortemente critici dal punto di vista della sicurezza sia la pista lungo l'Aniene tra la Salaria e ponte Tazio, sia i tratti della ciclabile di Tor Vergata lungo viale Oxford e a Torre Angela Vecchia, dove peraltro sono segnalati detriti e rifiuti abbandonati in misura crescente.

Tav. 2 Cambiamenti nel 2011 per i tratti di piste ciclabili valutati come peggiori nel 2010

Cod.	Tratto	Evoluzione	Giudizio
1L	Tevere sud	Lo stato del fondo è rimasto uguale, ma alcuni eventi recenti (malore sulla pista e intervento a piedi del 118) ne mettono in dubbio la sicurezza. La mancanza di accesso da parte dei mezzi di soccorso, il non funzionamento delle postazioni SOS e delle telecamere possono portare a conseguenze anche gravi. Inoltre rimane poco agevole entrare su questa pista dal lato dell'Ostiense. Persiste una discarica (periodicamente ripulita e puntualmente ricreata) in corrispondenza del viadotto della Magliana.	Peggiorato nella sicurezza
2B	Giardino Zoologico	Non è più segnalata. Dopo che i lavori sono terminati la pista non ha più segnaletica orizzontale e verticale.	Di fatto non è più una pista ciclabile
3C	Pilsudski - Parioli	Nessun intervento	Immutato
3D	Moschea - Foro Italico	Realizzate alcune operazioni di sistemazione dei pali e di sfoltimento delle piante ai lati della pista. Tuttavia, in occasione di eventi la pista diviene spesso un parcheggio per automobili.	Leggermente migliorato
3E	Aniene	Lo stato del fondo è peggiorato, anche a causa dei camioncini per la pulizia che lo sgretolano, e in diversi punti è diventata una strada bianca. Nelle zone vicino ai parchi giochi continua a mancare ogni separazione con le persone e i cani.	La pista è considerata poco sicura da chi la percorre per lavoro.
4	Pisana	Nessun intervento	Immutato
8E	Sorbona	Nessun intervento	Immutato
8F	Heidelberg - Archiginnasio - Carli	Nessun intervento	Immutato
8G	Oxford	Lo stato della pista rimane pessimo, senza segnaletica né illuminazione, e aumentano i detriti e i rifiuti abbandonati.	Lievemente peggiorato e sempre molto pericoloso
8H	Mengaroni - Torre Angela Vecchia	Lo stato della pista rimane pessimo, eccetto alcune attività di pulizia nelle aree di attraversamento; sono aumentati però i rifiuti abbandonati.	Lievemente peggiorato e sempre molto pericoloso
10A	De Ursis - Catrani	La segnaletica verticale è stata sistemata, ma è peggiorato lo stato del fondo a causa di radici sempre più sporgenti. La segnalazione orizzontale rimane inadeguata.	Lievemente peggiorato
10B	Catrani - Dragoncello	Nessun intervento	Immutato
13	Casal Palocco	Il prolungamento non è conforme al decreto 557/1999, in quanto disegnato sulla strada con riga bianca e accanto riga gialla per ciascun verso di marcia da via Solone a via di Casal Palocco. La manutenzione (radici e asfalto) del resto della pista è inadeguata, e permangono i parcheggi delle automobili presso incroci e passi carrabili.	Lunghezza aumentata, ma peggiorato lo stato del fondo stradale
17B	Circo Massimo - Porta Capena	Non ci sono stati interventi, anzi è stata occupata anche da manifestazioni estive. Gli attraversamenti sono peggiorati per tempi e visibilità.	Peggiorato nell'usabilità
18B	Furio Camillo	Sul lato della Tuscolana è costante la presenza di venditori ambulanti che ostacolano il transito. Gli attraversamenti rimangono pericolosi e non segnalati.	Peggiorato negli intralci

Fonte: attività di monitoraggio dell'Agenzia (estate 2011).

Nel frattempo sono state realizzate o sono in via di completamento alcuni tratti di nuove ciclabili, in particolare nella zona sud della città [Tav. 3].

Di conseguenza, i "Ciclobilisti" nel corso dell'estate 2011 hanno effettuato – utilizzando la stessa metodologia e la stessa griglia di valutazione dello scorso anno – il monitoraggio delle piste

su via Gregorio XI e via Laurentina, il proseguimento della ciclabile di Casal Palocco, la nuova rete di Mezzocammino e il collegamento di Trigatoria con il Campus Bio-Medico [Tav. 4]. Ciò rende i risultati ottenuti per queste piste perfettamente comparabili a quanto riportato nel monitoraggio del 2010.

Tav. 3 Caratteristiche delle nuove piste ciclabili realizzate nel 2011

Nome della pista	Municipi	Codice tratto	Descrizione del tratto	Tipo (a)		
				S	C	P
Gregorio XI	XVIII	26	Via Gregorio XI			•
Casal Palocco / Lingua	XIII	27A	Via Solone - Via Canale della Lingua			•
		27B	Via Canale della Lingua - Via del Circuito		(b)	
Laurentina	XII	28	Largo Douhet - Via Campanile		(b)	
Mezzocammino	XII	29A	Viale Bonelli (da Via del Mare a Largo Giussani)			•
		29B	Viale Bonelli / Largo Giussani			•
		29C	Viale Bonelli (da Largo Giussani a Via Bonvicini)			•
		29D	Via Bonvicini - Via Colombo		(b)	
		29E	Via Colombo - Via Cascella	•		
		29F	Via Cascella - Viale Cavaceppi			•
Trigatoria	XII	29G	Via Cascella - Via D'Antonio		(b)	
		30	Valleranello - Campus Bio-Medico		(b)	

(a) S = Sede propria, C = Corsia riservata su marciapiede, P = Percorso promiscuo su marciapiede.

(b) Tratti non ancora completati e aperti al pubblico.

Fonte: attività di monitoraggio dell'Agenzia (estate 2011).

Tav. 4 Monitoraggio delle nuove piste ciclabili realizzate nel 2011

Nome della pista	Codice tratto	Indice totale	Accessibilità	Fondo stradale	Protezione dei ciclisti	Attraversamenti stradali	Attraversamenti pedonali e carrabili	Visibilità	Segnaletica	Intralci	Sicurezza e valutazione soggettiva	Utilità e servizi
Gregorio XI	26	46	67	42	67	42	n.a.	62	80	75	0	0
Casal Palocco / Lingua	27A	50	33	89	67	17	n.a.	62	40	75	33	13
	27B	41	0	78	79	n.a.	56	76	0	75	0	0
Laurentina	28	60	83	78	25	42	63	62	80	25	83	38
Mezzocammino	29A	64	83	92	75	n.a.	n.a.	53	80	75	25	38
	29B	62	67	92	50	67	94	27	80	75	50	13
	29C	67	83	92	88	n.a.	n.a.	53	80	100	25	25
	29D	52	67	89	67	17	31	40	80	75	25	13
	29E	74	67	92	88	67	50	100	80	75	83	13
	29F	68	67	92	75	n.a.	n.a.	53	80	75	50	50
Trigatoria	30	49	0	58	92	n.a.	31	76	0	63	58	50

Legenda:

non applicabile	Tra 0 e 24,9	Tra 25 e 49,9	Tra 50 e 74,9	Tra 75 e 100
-----------------	--------------	---------------	---------------	--------------

Fonte: attività di monitoraggio dell'Agenzia (estate 2011).

In generale, alcuni aspetti di queste piste appaiono migliori rispetto alla media di quelle monitorate nel 2010: da un lato il fondo stradale e la segnaletica (poiché si tratta di nuove realizzazioni), dall'altro lato la protezione dei ciclisti, gli attraversamenti pedonali e carrabili e gli intralci sulla pista (in quanto i quartieri attraversati non sono granché popolati o trafficati, e anzi alcune insistono su aree verdi). Al contrario, sia la sicurezza e la valutazione soggettiva che l'utilità e i servizi risultano particolarmente scarsi, proprio perché queste piste sono realizzate in zone residenziali poco dense.

Sinteticamente, la migliore valutazione è assegnata al tratto 29E della ciclabile di Mezzocammino lungo la Colombo (74 su 100), che considerando tutte le piste romane le varrebbe il secondo posto assoluto dietro il tratto su viale Marconi [cfr. Tav. 1]. È comunque tutta la ciclabile di Mezzocammino, insieme alla 28 su via Laurentina, a risultare particolarmente soddisfacente, al contrario dei punteggi poco positivi della pista 30 a Trigatoria (49), la 26 su via Gregorio XI (46) e soprattutto della 27B a Casal Palocco (41), che risulta quindi tra i peggiori percorsi esistenti in città.

In dettaglio, la pista di via Gregorio XI (realizzata dal Municipio XVIII e non prevista né nel Piano Quadro 2010, né nella "nuova" proposta) inaugurata insieme al prolungamento della strada fino all'Aurelia, risulta inutile nella tratta terminale dove finisce in una piazzola di sosta e di deposito di materiali, mentre molto più interessante sarebbe stata quella verso via di Boccea. Il fondo stradale già a pochi mesi dall'apertura mostra profonde crepe e spaccature dell'asfalto, che in prossimità del sottopasso (già disagiata in salita per la pendenza e per le curve cieche, nonché senza illuminazione) la rendono pericolosa in discesa. In generale la pista appare poco utile, con problemi di progettazione ed evidenze di una frettolosa realizzazione in parallelo al prolungamento della strada; è comunque degno di attenzione il fatto che sia il primo percorso ciclabile nel XVIII municipio.

La pista di Casal Palocco (percorso rappresentato solo nell'aggiornamento cartografico della "nuova" proposta di Piano Quadro della Ciclabilità di giugno 2011) permetterebbe il congiungimento del tratto già esistente interno al comprensorio con Castel Fusano e quindi Ostia. Purtroppo, se paragonata con il tratto simile lungo la Colombo della pista di Mezzocammino, emergono criticità legate alla mancanza di illuminazione propria e agli attraversamenti poco curati. La percezione è quindi di

una scarsa sicurezza, come anche l'utilità per un uso non ludico della pista.

La pista su via Laurentina (realizzazione parziale del terzo percorso previsto nello scenario a breve termine del Piano Quadro 2010 come "Piste Roma Metropolitane - XII Municipio") ha beneficiato dei numerosi e continui contatti tra Roma Metropolitane che l'ha costruita e le associazioni dei ciclisti, permettendo di intervenire sia nella progettazione che nella realizzazione su alcuni passaggi critici. Rimangono pericolosi gli attraversamenti di via Pavese, perché nel rifare la segnaletica orizzontale della strada non è stata considerata la ciclabile, e di viale dell'Umanesimo. Inoltre, la presenza di un albergo e di affollate fermate degli autobus rende il primo tratto della ciclabile poco praticabile in alcuni orari. A fronte di alcune segnalazioni pervenute, Roma Metropolitane sta realizzando una verifica generale della correttezza/sicurezza della segnaletica orizzontale e verticale già realizzata per quanto attiene le intersezioni con i passi carrabili, le uscite dai fabbricati e gli attraversamenti pedonali. È già previsto un prolungamento verso il Laurentino 38 e il Raccordo.

La rete ciclabile di Mezzocammino (percorso presente nella "nuova" proposta di Piano Quadro della Ciclabilità di giugno 2011), ancora in corso di completamento, non è collegata alle altre piste esistenti e al momento non sembrano esserci progetti per allacciarla al percorso lungo il Tevere che termina nei pressi del Raccordo. Sebbene realizzata in maniera soddisfacente, appare poco utile nei numerosi tratti interni ai parchi attrezzati del quartiere, peraltro chiusi dal tramonto all'alba e che sviano il percorso da altri centri di interesse. Il tratto più importante è quello a fianco della Colombo, ben progettato e dotato di illuminazione propria, mentre gli attraversamenti di strade e benzinai risultano particolarmente svantaggiosi per i ciclisti a causa di numerose curve a gomito.

Infine, a Trigatoria (percorso presente in parte nel Piano Quadro 2010 e in parte nella "nuova" proposta di Piano Quadro della Ciclabilità di giugno 2011, esiste un percorso realizzato in mattonato e rialzato rispetto al livello stradale, ma senza alcuna segnalazione pedonale o ciclabile, che segue il percorso di via Alvaro del Portillo per circa 3,2 km e collega il quartiere di Valleranello al Campus Bio-Medico. Nonostante la totale mancanza di segnaletica, è stato deciso di includerlo nel presente monitoraggio in quanto la dislocazione e la lunghezza del percorso lo rendono potenzialmente molto funzionale e utile.

4. Le “10 proposte” per la ciclabilità romana

Il monitoraggio da un lato e il confronto con le *best practice* nazionali ed estere dall'altro lato avevano permesso di mettere insieme una serie di interventi ritenuti utili per migliorare la ciclabilità a Roma, rendere più efficace la rete di piste ciclabili e risolvere criticità specifiche, sintetizzati in 10 proposte. Di seguito a ognuna di esse, ne è riportato lo stato di avanzamento a un anno di distanza.

1. Risolvere subito le criticità gravi, sia quelle comuni a tutte le piste monitorate (incontri costituiti dagli autoveicoli in sosta, sicurezza nelle vicinanze delle fermate dei bus, sistemi che tentano di impedire il passaggio dei motorini, presidio delle piste poco sicure nelle ore serali e/o isolate) sia quelle specifiche di singoli tratti⁵.



Sono state efficacemente risolte alcune criticità segnalate nel 2010, in particolare:

- la riapertura del ponte della Tevere Nord, dopo i lavori sul vicino ponte ferroviario;
- la fine dei lavori sulla pista di Villa Borghese;
- l'inaugurazione del ponte della Musica, a esclusivo transito ciclopedonale;
- la riduzione degli spazi occupati dai mercatini a ponte Milvio;
- la frequenza delle pulizie periodiche su alcune piste.

Non è stato invece possibile ottenere un puntuale riscontro da parte dell'Amministrazione riguardo tutte le altre specifiche criticità rilevate sulle piste ed evidenziate nel monitoraggio 2010.

Appare positiva la presenza al centro di Roma di equipaggi della polizia municipale con bici a pedalata assistita, nonché in alcuni parchi per attività di assistenza e pronto soccorso. Va tuttavia notato che tali equipaggi non operano – a quanto ci risulta – sulle piste ciclabili, come sarebbe invece auspicabile allo scopo di incrementarne la sicurezza.

⁵ Mancata apertura o completamento, protrarsi dei lavori in corso, illuminazione carente, segnaletica da sistemare, mancanza di semafori ciclopedonali a chiamata, sistemazione di scivoli e accessi, taglio della vegetazione, rifacimento delle strisce ciclabili agli incroci, pulizia della pista, paletti di protezione, stato inadeguato del fondo stradale, inadeguata separazione tra ciclisti, pedoni e auto.

Nell'ambito dei finanziamenti PICA (percorsi di cittadinanza attiva) è stato inoltre previsto l'utilizzo, a partire dal 1 dicembre 2011, di n.10 tirocinanti per un progetto di “Mobilità ciclistica e sostenibile” che li vedrà impegnati anche sulle piste ciclabili per attività di informazione, vigilanza e rilevazione.

Altri problemi già segnalati sono peggiorati o si sono aggiunti alla situazione preesistente:

- il blocco senza preavviso della pista Belle Arti a causa della manifestazione del 150° dell'Unità d'Italia;
- la chiusura della seconda tratta della pista Don Bosco, con la prima che rimane chiusa per il protrarsi dei lavori del piano urbano parcheggi;
- i lavori non segnalati sulle piste Colombo e Tor Vergata;
- il tentativo di smantellare la pista Testaccio;
- il mancato raccordo tra via Capoprati e il nuovo ponte della Musica, senza peraltro che siano stati rimossi i materiali edili del cantiere che bloccano la pista;
- la sporcizia di alcune piste (es. Colombo), le buche che vanno peggiorando (es. Aniene), la segnalazione orizzontale inesistente (es. Giardino Zoologico);
- l'annosa occupazione del tratto centrale della pista Tevere per i banchi dell'Estate Romana.

Si auspica che le criticità segnalate (e aggiornate sul sito web dei Ciclomobilisti) possano rappresentare un utile ausilio per la verifica e l'eventuale intervento dell'ufficio ciclabilità in termini di solleciti e controllo, e per le cooperative incaricate della manutenzione.

2. Realizzare una vera rete di piste ciclabili, ricongiungendole con i necessari raccordi e definendo, tramite i mobility manager aziendali, le scuole e le università, quali siano i percorsi più utili per i propri dipendenti e studenti.



Lo schema di Piano Quadro della Ciclabilità, adottato dalla Giunta nel marzo 2010, non è ancora stato approvato dall'Assemblea Capitolina a distanza di quasi 20 mesi. Questo potrebbe comportare rallentamenti sulla effettiva fattibilità dei progetti di espansione e capillarità della rete, nonché sulla disponibilità delle necessarie risorse finanzia-

rie e inficiare nel breve-medio termine il raggiungimento degli obiettivi di mobilità sostenibile più volte espressi dall'Amministrazione, anche in occasione della candidatura olimpica. Si ribadisce che sarebbe importante coinvolgere la Provincia in merito agli accessi ciclabili a Roma, per evitare il transito delle bici sulle strade consolari a grande traffico, e in particolare in tutti i critici e pericolosi snodi delle consolari con il Gra (es. Laurentina, Appia, Tuscolana, Flaminia e Aurelia).

Si auspica anche un fattivo coinvolgimento e sensibilizzazione, da parte del Dipartimento Mobilità, dei mobility manager aziendali.

3. Più informazioni per i ciclisti, incrementando in primo luogo la quantità e la qualità delle informazioni disponibili nell'apposita pagina web di Roma Servizi per la Mobilità, da dedicare a tutto ciò che esiste a vantaggio delle bici (mappa delle piste esistenti, rastrelliere, trasportabilità su bus e metro, bike sharing, servizi privati, ciclofficine, link utili, consigli per chi vuole diventare ciclista urbano).



La situazione del sito web di Roma Servizi per la Mobilità riguardo le piste ciclabili è rimasta invariata, e non vi sono apprezzabili miglioramenti nelle comunicazioni con i ciclisti abituali e potenziali. Anzi, sebbene siano state inaugurate o comunque aperte nuove piste ciclabili, non vi è stata alcuna comunicazione ufficiale in merito. Il sito Atac continua invece "impropriamente" a riportare alcune informazioni sui percorsi delle ciclabili e sulla dislocazione delle rastrelliere per le bici, sebbene in modo non facilmente individuabile e fruibile.

Su questo tema l'Amministrazione ha reso noto che è partner con l'Università "La Sapienza" in un progetto europeo denominato "Naviki"⁶ per la predisposizione di un portale dedicato tutto alla ciclabilità urbana, sia in termini informativi che di condivisione di pareri ed informazioni che di *plan router*. Al fine di valutarne le possibili sinergie, l'Agenzia segnala che esistono sul web risorse in open source (es. OpenCycleMap) che, grazie al contributo degli utenti, risultano di norma ben aggiornate e fruibili. Si auspica pertanto una miglior utilizzazione e coordinamento delle risorse già esistenti, senza disperdere ulteriormente il patrimonio informativo in molteplici canali.

⁶ Versione beta <http://www.naviki.org>.

4. Migliorare statistiche e monitoraggi per gli amministratori, in modo da verificare nel corso del tempo l'efficacia degli investimenti previsti nel Piano quadro e creare canali di comunicazione efficaci con i ciclisti.



In assenza di nuovi dati ufficiali, solo l'auto-rilevazione tramite siti e iscrizioni ad associazioni permette di affermare che il numero di ciclisti urbani (che prendono almeno 3 volte a settimana la bici al posto dell'abituale mezzo di trasporto) è nell'ultimo biennio raddoppiata. L'auspicata condivisione tra ciclisti e Amministrazione sia dei monitoraggi sia dei progetti appare piuttosto "casuale" e legata alla prontezza di intervento di singole associazioni o comitati di quartiere sensibili al tema, e non tramite canali ufficiali e regolari. Un segnale positivo in tal senso deriva dagli incontri tenutisi sulla cosiddetta pista "Laurentina alta", per la quale vi sono stati cambiamenti in corso d'opera che hanno reso la pista più fruibile e con meno interruzioni.

Su questo tema, l'Amministrazione ha reso noto che la società in house Roma Servizi per la Mobilità ha pianificato per il 2012 l'indagine annuale sullo stato della mobilità inserendo specifiche domande sul tema della ciclabilità, anche se non risulta esserci stato uno specifico coinvolgimento delle associazioni sul tema.

In generale la partecipazione è cresciuta, infatti tutto il piano della ciclabilità è stato costruito attraverso un percorso formale di ascolto e inoltre su diversi progetti c'è stato anche il coinvolgimento di alcune associazioni. In termini di processi concertativi necessari per la concreta attuazione del Piano, l'Amministrazione sta costituendo una specifica Cabina di regia coordinata dal Dipartimento Ambiente, preposta a coinvolgere tutti gli uffici capitolini attori di interventi sul territorio, al fine di attuare tali interventi comprensivi, contestualmente delle infrastrutture comprese nel Piano della Ciclabilità. L'Agenzia auspica un coinvolgimento formale del Dipartimento Mobilità in seno a questo nuovo organismo.

5. Mobilità integrata e intermodalità tra le bici e il trasporto pubblico, da sviluppare grazie alla diffusione del bike sharing, l'estensione della possibilità di portare la bici in metro, la realizza-

zione di un sistema capillare di percorsi protetti che raggiungano la metropolitana e le ferrovie nelle periferie e nell'hinterland.



Su questa proposta si sono avuti degli importanti sviluppi positivi. Grazie all'intervento congiunto dell'Assessore alla Mobilità e dell'Assessore all'Ambiente, sono stati convocati dei tavoli tecnici e successivamente effettuati dei sopralluoghi in modo da determinare come poter consentire l'allungamento degli orari di trasporto delle bici in metropolitana. Dall'1 Marzo 2011 è quindi possibile trasportare le pieghevoli ogni giorno e in qualsiasi orario sulle linee A e B e sulla Roma-Lido, mentre per le bici normali (comprese quelle a pedalata assistita) è consentito il trasporto tutti i giorni dalle ore 20 e anche il sabato secondo modalità ben determinate. È in programma sia di studiare l'ampliamento degli orari di trasporto in metro anche all'inizio del servizio tutti i giorni, sia di verificare se oltre alla linea 791 la domenica le bici possono essere trasportate su altre linee di bus. Il trasporto delle bici pieghevoli sembra essere consentito anche sui treni regionali in qualsiasi vagone, sebbene ciò non sia esplicito nei vigenti regolamenti.

L'operato congiunto degli Assessori alla Mobilità e all'Ambiente, secondo quanto affermato dall'Amministrazione, ha portato anche all'apertura del cantiere per i percorsi intermodali di adduzione alla metro nell'area dell'EUR (Collegamento Torrino-stazione Eur Fermi, da Largo piazza Tien An Men lungo il Viale della Grande Muraglia), e il finanziamento e avvio dell'iter per la realizzazione di circa 3.500 parcheggi previsti nel Piano tra scuole medie superiori e nodi di scambio.

Per quanto riguarda il bike sharing, sarà a breve pubblicato il bando per l'individuazione del nuovo gestore operativo del servizio, in cambio di 1.500 m² di impianti pubblicitari sul territorio comunale (Deliberazione della Giunta Capitolina n. 284 del 3 agosto 2011). È previsto che il servizio venga sviluppato fino ad almeno 70 postazioni e 850 bici, migliorando le modalità di iscrizione e introducendo la gratuità nella prima mezz'ora di utilizzo, come avviene in tutte le altre grandi città dove è attivo il bike sharing.

Qualche incertezza rimane sulle effettive localizzazioni, in quanto sia il Piano Quadro del 2010 (cfr. p.to 7.3.1) sia la "nuova" proposta, riportano un elenco dettagliato delle nuove postazioni, mentre la deliberazione di Giunta Capitolina che approva

l'indizione della gara per l'affidamento non riporta tale elenco, non chiarendo quindi se il bando prevederà o meno le localizzazioni.

Si auspica comunque, allo scopo di integrare effettivamente l'uso della bici e dei mezzi pubblici, che molte delle nuove postazioni siano realizzate in prossimità delle fermate metropolitane e ferroviarie.

6. Coinvolgimento dei bambini, per facilitare un cambiamento culturale e psicologico sviluppando i progetti avviati in alcune scuole elementari e medie di Roma.



L'esperienza del Pedibus è a rischio per problemi di fondi e anche le attività rivolte ai bambini per aumentare la possibilità di muoversi in bici sono calate in numero. Alcune singole scuole hanno realizzato parcheggi interni, ma si tratta di iniziative non coordinate e basate su richieste personali. Anche altre iniziative come Bimbibici o Bike to School hanno avuto buona partecipazione, ma senza coinvolgimento su scala cittadina.

In parallelo al già citato finanziamento di parcheggi bici in nodi e scuole (attuazione di un'azione del Piano), l'Amministrazione ha reso noto che intende verificare l'opportunità di un'azione di sensibilizzazione durante tali interventi, oltre che campagne di formazione e sensibilizzazione specificatamente orientate ai giovani, già previste sia pure come sola indicazione di carattere generale nel Piano Quadro.

7. Buona manutenzione delle piste, con interventi tempestivi e ascoltando le segnalazioni dei ciclisti; chiarire le responsabilità per segnaletica, fondo stradale e pulizia tra Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, Dipartimento Tutela Ambiente, Municipi, Ama e Multiservizi.



Il Dipartimento Tutela Ambientale e del Verde, sebbene di norma il contatto tra cittadini e uffici dell'Amministrazione debba avvenire tramite l'URP (ufficio relazioni con il pubblico), ha dato una disponibilità maggiore per garantire contatti più diretti con comitati, cittadini e associazioni, comunicando il nome ed il telefono dei diversi referenti tecnici coinvolti sulle manutenzioni e sulle progettazioni.

L'iniziativa è certamente encomiabile, pur se affetta da evidente scarsità di risorse disponibili per rispondere a numerosissime istanze da parte della cittadinanza.

Rimane infatti da migliorare la comunicazione di ritorno tra ciclisti e uffici capitolini, in particolare sul fatto che le segnalazioni siano state lette e prese in carico. Recentemente è stato nuovamente sostituito il responsabile dell'Ufficio Ciclabilità e riattribuiti compiti e funzioni, azzerando di fatto la vigente organizzazione.

Si auspica l'adozione di un unico canale di contatto di primo livello per le segnalazioni e reclami riguardanti gli interventi manutentivi, che sia poi in grado di attribuire correttamente la successiva presa in carico del problema. La notizia della possibile adesione di Roma Capitale allo strumento su web denominato "Decoro Urbano"⁷ potrebbe rappresentare un valido segnale in tal senso.

8. Rendere gli attraversamenti stradali sicuri, in quanto rappresentano l'elemento più rilevante di insicurezza, come emerge con forza dal monitoraggio, e che possono essere migliorati rallentando i mezzi a motore in prossimità del passaggio di ciclisti e pedoni.



Sebbene il Piano Quadro affronti tecnicamente il tema degli attraversamenti stradali sicuri, non si sono registrati in questo anno tangibili miglioramenti sui passaggi meno sicuri segnalati, mentre sulle piste di nuova costruzione alcuni interventi sono stati realizzati, in parte già nella stesura dei progetti e in parte su richiesta dei ciclisti stessi. Molti punti di attraversamento rimangono poco sicuri, oppure non consentono un passaggio semplice tra i due lati della strada. Nella pista di lungotevere Aventino vi sono stati problemi con il semaforo pedonale esistente, e peraltro mancano nel resto della Colombo altri semafori per facilitare gli attraversamenti ciclopedonali dove il traffico veicolare è intenso e veloce, in particolare nelle svolte a destra con il verde per ciclisti e pedoni. Immutata la situazione dei passi carrabili che attraversano le ciclabili senza una chiara indicazione della precedenza per pedoni e ciclisti.

Su questo tema l'Amministrazione ha reso noto che, sebbene non tutte le intersezioni possono es-

⁷ *Decoro Urbano*, servizio gratuito per le Istituzioni e per il cittadino, è uno strumento partecipativo per la segnalazione del degrado. <http://www.decorourbano.org>.

sere semaforizzate per problemi tecnici, di rapporti tra i diversi flussi veicolari e comunque di budget complessivo, almeno un attraversamento (intersezione Via Colombo-Ciclicia) ritenuto pericoloso è stato messo in sicurezza mediante cartelli di segnalazione lampeggianti (anche se non reso ciclabile con segnaletica orizzontale sull'attraversamento), penalizzando in quota parte il traffico veicolare motorizzato.

9. Non solo piste ciclabili, ma modificare i regolamenti per favorire la mobilità ciclabile: rendere promiscui (o con corsia separata) tutti i marciapiedi larghi almeno 3-4 metri, aumentare le zone 30, permettere la percorrenza delle corsie preferenziali, autorizzare il transito contromano nelle strade a senso unico poco trafficate.



Nonostante il Piano preveda tutta una serie di azioni legate a zone 30, corridoi, etc. che fanno riferimento ad azioni di competenza di diversi Assessorati e Municipi, non si sono registrate sostanziali novità anzi, nelle poche zone a 30 km/h, non è stata adottata una seria azione di dissuasione attraverso controlli e sanzioni.

10. Considerare la bici come risorsa turistica, a beneficio dei visitatori sia per gli spostamenti per raggiungere i luoghi di interesse, sia soprattutto per estendere le destinazioni turistiche ad alcuni itinerari ciclabili di grande interesse di ordine ambientale e paesaggistico e di tipo storico e archeologico.



Sebbene alcune occasioni offerte dal Piano Quadro (la realizzazione della pista sulla FR3 fino a San Pietro, il collegamento della ciclabile Tevere nord con i treni a Saxa Rubra, il progetto della pista verso Ostia e Fiumicino, la vicinanza della ciclabile Tor Vergata verso i Castelli, la sistemazione dell'Appia Antica, il rinnovato e forte interesse per la via Francigena) consentiranno di sviluppare itinerari di turismo dolce, al momento non risultano iniziative di promozione turistica da parte dell'Amministrazione, mentre sono partite solo alcune iniziative a cura di privati che non si limitano al semplice noleggio, ma propongono tour in città e nei dintorni anche in lingua straniera.

Paolo Leon

Presidente

Claudio Santini

Vice Presidente

Sergio Migliorini

Consigliere

 Via Cola di Rienzo 217 • 00192 Roma
Telefono 06.367071 Fax 06.36707212
www.agenzia.roma.it

*L'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali
del Comune di Roma è stata istituita dal Consiglio Comunale
con Deliberazione n. 39 del 14 marzo 2002,
successivamente modificata e integrata
con Deliberazione n. 212 del 22 ottobre 2007.*

Agenzia