

ROMA 30, si Cura a Piedi e Pedali

Mobilità ciclabile, pedonalizzazioni e sicurezza stradale

Con il coraggio di scelte radicali

PREMESSA ED OBIETTIVI

Questo documento presenta una visione sullo sviluppo della mobilità leggera a Roma, ispirata a tre principi generali della transizione ecologica e del Green Deal europeo: decarbonizzazione, sostenibilità ambientale ed energetica del sistema dei trasporti. Il documento sulla mobilità che presentiamo tratta essenzialmente la ciclabilità e la sicurezza stradale.

In particolare, il documento delinea una strategia per lo sviluppo della componente ciclo-pedonale di un sistema della mobilità urbana basata sul trasporto su ferro, autobus, e mobilità condivisa.

Roma è tra le città più motorizzate al mondo. Assoluta anomalia tra le capitali europee, è l'unica in cui l'automobile ha un ruolo dominante. In termini di spostamenti quotidiani e di distribuzione dello spazio pubblico.

Gli studi mostrano come il 60% degli spostamenti in automobile avvengono lungo tragitti inferiori ai 5 km (<https://tinyurl.com/wweaekxs>). Questa distanza in bicicletta può essere percorsa agevolmente in circa 20 minuti.

Soprattutto durante le fasce orarie più congestionate, la bicicletta assicura velocità medie superiori all'automobile, considerando anche il tempo necessario per ricercare un parcheggio (legale).

Inoltre la diffusione delle biciclette a pedalata assistita garantisce l'espansione della platea di possibili fruitori.

In città quindi **la bicicletta è un mezzo di trasporto assolutamente competitivo**, chi la utilizza per andare al lavoro, portare i figli a scuola, fare la spesa ed altre attività ne vive con mano tutti i benefici.

La bicicletta viene utilizzata sia per il trasporto intermodale, come ad esempio raggiungere agevolmente una fermata della metropolitana a 2 km da casa, sia per percorsi più lunghi. I dati dimostrano come il percorso casa-lavoro dei ciclisti urbani a Roma è in media 8.4 km (<https://sdrca.wordpress.com/2019/11/23/roma-non-e-una-citta-per-le-bici/>)

I **vantaggi** sono **individuali** (meno stress, niente tempo perso nel traffico, minori spese dedicate alla mobilità, migliore forma fisica, possibilità di vivere lo spazio pubblico in modo attivo senza il "filtro" dell'abitacolo, sensazione di benessere, libertà di movimento) ma soprattutto **collettivi**: la bicicletta occupa pochissimo spazio, non crea congestione, non inquina, non è rumorosa, ha un effetto positivo sulla salute psico-fisica dei cittadini e in caso di incidente ha un potere lesivo infinitamente più basso rispetto a un'automobile. Investire sulla ciclabilità urbana credi quindi benefici anche a chi non si sposterà mai in bicicletta.

Ad oggi, a causa del periodo pandemico, c'è stato un incremento notevole di chi usa la bici per spostarsi: circa 124.000 persone si muovono ogni giorno con questo mezzo (*Rapporto Mobilità 2020, Roma Servizi per la Mobilità*)

È necessario e urgente darsi degli obiettivi ambiziosi, puntando **a raggiungere il 15% dei romani che si spostano in bici nell'arco di 5 anni.**

Per fare ciò abbiamo elaborato una *Strategia a Ventaglio*, che affronta questa tematica da più punti di vista: infrastrutture, comunicazione, vita quotidiana, incentivi e disincentivi.

Vorremmo che fosse portata l'attenzione anche sui benefici che un più esteso uso della bicicletta porterebbe alla **sicurezza stradale**, un tema a noi caro e mai citato nel programma di Roberto Gualtieri. Gli incidenti stradali sono la prima causa di morte fra i giovani a Roma. [Incidenti stradali epidemiologia \(iss.it\)](http://www.iss.it)

RETE CICLABILE

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) è il canovaccio, migliorabile, da cui dobbiamo partire per ogni municipio.

Il piano di settore per la ciclabilità, frutto di un ampio processo di consultazione pubblica, prevede 10 corridoi radiali che attraversano la città periferia-centro-periferia e 3 circonvallazioni ad anello che collegano lateralmente i quartieri.

Alcuni di questi tratti sono stati realizzati in via definitiva e/o transitoria, ma è necessario attuare una ricucitura dei percorsi ciclabili tra loro (bike lane, ciclabili in sede protetta, percorsi nei parchi).

Esistono tutti gli strumenti normativi necessari per accelerare la transizione verso un modello di mobilità caratterizzato dal ruolo centrale della bicicletta, anche a Roma: la legge 366/98, che disciplina il finanziamento della mobilità ciclistica, la legge 2/2018 che mette ordine negli strumenti di pianificazione e monitoraggio degli interventi infrastrutturali e il nuovo Codice della Strada, che abilita la realizzazione di infrastrutture compatibili con gli standard europei: sensi unici eccetto bici, strade ciclabili, spazi protetti ai semafori, corsie dedicate. È necessario un forte indirizzo politico affinché questi strumenti trovino la loro piena applicazione.

Grazie alle semplificazioni normative durante la pandemia è stata avviata la realizzazione di ciclabili transitorie, al pari di molte altre città europee.

I tracciati transitori realizzati durante il periodo della pandemia devono essere rese definitivi, concentrando gli sforzi sulle intersezioni stradali che sono state lasciate incomplete dall'amministrazione uscente.

Questo deficit strutturale, che incide sulla sicurezza e sulla percezione delle ciclabili, ha fatto impedire un aumento significativo dell'utenza ciclistica.

GRAB

Il GRAB è una delle grandi ciclovie turistiche già finanziata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, in avanzato stato di progettazione.

Il GRAB è un'infrastruttura ciclopedonale ideata e disegnata da Velolove tra il giugno 2014 e il maggio 2015 in collaborazione con tante altre realtà associative formali e informali (prime

fra tutte Legambiente, Open House, Free Wheels Onlus, Teamdev, Tci) e con decine di professionisti, architetti, urbanisti, paesaggisti, ingegneri, agronomi, paesaggisti, designer che hanno messo gratuitamente a disposizione le proprie competenze e il proprio tempo per comporre e completare un lavoro lungo e complesso.

Un impegno che ha avuto ricadute positive anche fuori dal territorio romano. Il Grande Raccordo Anulare delle Bici e il successo che ha riscosso quest'opera pubblica fin dalla sua presentazione in Italia e all'estero, hanno contribuito a far crescere l'attenzione sulle esigenze e sulle opportunità legate alla mobilità attiva. Ancor più concretamente lo studio di fattibilità del GRAB – presentato da Velolove al MIT nel maggio 2015 – ha convinto i due ministeri delle Infrastrutture e dei Beni Culturali a finanziare sia l'anello ciclopedonale capitolino che a dar vita al primo Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche che ora ha a disposizione oltre 700 milioni di euro (tra fondi statali e regionali) per la progettazione e la realizzazione di dieci percorsi prioritari per complessivi 6.000 chilometri.

Il GRAB è prima di tutto un grande progetto di riqualificazione urbana, in grado di ridisegnare profondamente spazi urbani e funzioni, che farà certamente da traino per lo sviluppo del turismo sostenibile, ma che potrà costituire, più in generale, un importante volano per lo sviluppo della mobilità in bicicletta.

Il progetto, infatti, prevede una ottimizzazione della rete ciclabile esistente e quella di progetto e sarà connesso in modo efficace con i collegamenti diretti, "point to point", che accelerano gli spostamenti quotidiani, come accade già oggi sulla via Nomentana.

A differenza degli altri 9 percorsi che fanno parte del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, Il GRAB parte per essere più di una pista ciclabile o un percorso finalizzato semplicemente all'esclusiva fruizione turistica della Capitale. È stato pensato per aprire un ciclo virtuoso di ridefinizione dell'ecosistema urbano, dei suoi usi, della sua vivibilità, per essere un'opera pubblica utile alla città e a tutti i suoi abitanti, immaginando un tracciato di qualità per chi pedala e spazi di qualità per chi non va in bici.

Il GRAB, insomma, guarda ad altri grandi progetti di trasformazione urbana già realizzati (The High Line di New York e Superkilen di Copenhagen ad esempio), a un'idea diversa di città, una città più sana, sostenibile, accogliente per chi la abita e per chi la vive. Vuole incidere realmente e con forza sul paesaggio urbano, riconquistare e restituire agli abitanti (attraverso interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, riqualificazione del territorio, riduzione della superficie occupata dalle auto private) spazi fisici della città oggi trascurati, abbandonati, degradati. Per questo sono parte integrante del progetto il completo ridisegno di via di San Gregorio al Colosseo, la realizzazione del miglio delle arti a via Guido Reni, la realizzazione di un nuovo bosco urbano a via dei Gordiani o la pedonalizzazione dell'Appia Antica per sanare la frattura tra Regina Viarum e Fori e creare così le premesse per dare vita a un unico parco archeologico di Roma, dalla Colonna Traiana ai Castelli Romani, facendo dell'Appia Antica una delle vie privilegiate di un'azione di trasformazione della città.

COMUNICAZIONE E MEDIAZIONE CULTURALE > CAMBIO DI MENTALITÀ

Per andare verso una vera transizione ecologica c'è bisogno di un **cambiamento culturale che compenetri nella società, accettato e benvenuto dalla popolazione.**

Perciò insieme al lavoro su infrastrutture e progetti, bisogna parallelamente avviare delle campagne di comunicazione, sensibilizzazione e di mediazione culturale. Avranno bisogno di

un linguaggio accattivante, fresco, leggero. Di azioni simboliche estrose che siano multi target, capillari sul territorio e sul web.

Alcune idee:

- Istituire la giornata **Bike to school**, una volta al mese, con indicazioni, sostegni ai comitati di genitori che la promuovono, facilitando le scuole per l'installazione di rastrelliere.
- Iniziative nelle scuole secondarie e nei licei: **In bici Vado alla Grande** per incentivare gli spostamenti personali, per promuovere la bici come mezzo non inquinante di libertà ed emancipazione.
- Istituire la giornata **In bici a lavoro** (Bike to work), una volta al mese, con indicazioni e incentivi alle aziende che la promuovono.
- Istituire, durante la settimana per la mobilità, giornate in cui vaste area della città, sia centrali che interne ai quartieri, rimangono **libere dalle automobili**, come avviene nelle capitali europee. Senza prevedere restrizioni più o meno facilmente aggirabili. Questo aiuterebbe i cittadini a percepire l'impatto che quotidianamente le automobili hanno sugli spazi pubblici.
- Predisporre un **Vademecum per Muoversi in bici** che illustri i vantaggi, i consigli, le attenzioni, le opportunità. Da svolgersi sui canali di comunicazione del Comune (060606, social, affissioni)

Riguardo l'infrastruttura ciclabile, per renderla visibile e comprensibile bisogna realizzare una segnaletica con indicazione degli incroci con altri percorsi, tempi di percorrenza e punti di interesse sul modello delle bicipolitane (fermate metro, stazioni ferroviarie, monumenti).

In altre parole la rete ciclabile deve avere una sua **identità**.

<http://www.comune.pesaro.pu.it/viabilitaemobilita/citta-della-bicicletta/bicipolitana/>



VELOSTAZIONI

Realizzazione HUB della mobilità sostenibile in ogni municipio (parcheggi bici, ciclofficina, scambio con tpl, infopoint).

BIKE MANAGER e Governance per la ciclabilità

Durante questa consiliatura è stata istituita questa figura professionale.

Il bike manager tuttavia è rimasto in carica solo per un breve periodo e non è stato più rinominato. E' una figura centrale, che potrebbe assicurare una visione cittadina d'insieme, fare da tramite tra i diversi dipartimenti, tra l'amministrazione e i cittadini, coordinando i vari

progetti che ci sono nei Municipi, al Comune e nel MIT. Deve però avere un potere decisionale reale ed un proprio budget da gestire, con la delega del sindaco.

Per essere più ambiziosi e organici dal punto di vista amministrativo, sarebbe opportuno che l'Assessorato alla Mobilità prevedesse un dipartimento il cui obiettivo è realizzare infrastrutture per la mobilità leggera e condurre campagne di comunicazione per incentivare la popolazione a considerare mezzi di spostamento sostenibili.

Si pone la necessità di una **connessione diretta fra l'indirizzo politico e il processo amministrativo**.

Istituire il **Mobility Manager Municipale** che coordini e sia di supporto alle scuole del territorio per la stesura e la messa in pratica del PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA/SCUOLA degli studenti

INCENTIVI ALLA CICLABILITA'

Sia molti comuni che il governo stanno predisponendo degli incentivi economici a chi va al lavoro in bici. Misure che servono per il contenimento della pandemia (riducendo il carico sul TPL) e che rafforza la mobilità dolce. Bisogna essere in grado di utilizzare quei soldi, perché ogni automobile in meno è un vantaggio e un risparmio per tutta la comunità.

<https://www.bikeitalia.it/2021/08/13/spostamento-casa-lavoro-mobility-manager-bike-to-work/>

STRADE SCOLASTICHE

La sperimentazione attualmente in corso si concluderà il 31 dicembre. Coinvolge 17 scuole (una o poco più per municipio), sebbene il progetto preveda di aumentare le strade scolastiche a 50. Vorremmo che ogni bambina e bambino della nostra città abbia diritto a uno spazio sicuro davanti al cancello della propria scuola, che non debba oltrepassare un muro di auto parcheggiate in divieto di sosta, che abbia la possibilità di respirare aria pulita. Recuperando un modo sano di vivere le strade del proprio quartiere, in sicurezza e autonomia.

Le concentrazioni di biossido di azoto registrate durante l'ultima campagna NO2NOGRAZIE, promossa in tutta Roma da *Salvaiciclisti* e *Cittadini per all'aria*, sono la cartina tornasole di una città tossica.

<https://www.salvaiciclistiroma.it/no2-no-grazie-la-mappa-dei-valori-di-biossido-di-azoto-per-roma-nel-2020/>

Siamo attenti a comprare prodotti biologici e fare acquisti dai coltivatori diretti, ma non riusciamo a vedere il rischio a cui esponiamo i nostri polmoni, e soprattutto quelli dei nostri bambini. Permettiamo che i nostri figli respirino a scuola una coltre di biossido di azoto e di polveri sottili, incentivando notevolmente il rischio di sviluppare asma.

Vorremmo la realizzazione di una strada scolastica per ogni istituto e di zone scolastiche, come previsto dal nuovo codice della strada. Queste ultime definite come zone urbane in prossimità delle quali si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

UNA PIAZZA PER OGNI QUARTIERE

Sulla scia del progetto "cento piazze" e dei più recenti interventi (riqualificazione Piazza Sempione, Piazza Castrolibero e Via Flavio Stilicone al VII municipio) è necessario riscoprire il ruolo pubblico della piazza.

Dagli anni sessanta in poi le nostre piazze sono state trasformate in parcheggi, restringendo progressivamente gli spazi aperti dedicati alla socialità, all'integrazione e allo svago.

Una vera piazza è una risorsa inestimabile per il quartiere. Di regola togliendo le auto le piazze si ripopolano rapidamente di bambini, giovani e anziani. Persino nelle ore serali, generalmente considerate proibitive nella grandi città, rendendo più sicuri per tutti i luoghi vissuti attivamente.

Più che di "pedonalizzazione" bisognerebbe parlare di "ripristino" dell'identità originale dei luoghi.

SICUREZZA STRADALE

Il Lazio è la regione d'Italia più pericolosa per i pedoni e Roma, piange la metà dei morti della regione. Nella capitale d'Italia si può ancora morire attraversando la strada sulle strisce pedonali... Nonostante gli incidenti stradali siano la prima causa di morte fra i giovani non c'è una reale presa di coscienza da parte della politica o della società. Si affronta il problema solo marginalmente, cercando sempre un fattore esterno che ha generato la tragedia (la buca, il manto stradale, il pedone "che si butta sulle strisce", l'abuso di droghe, l'alcool...) senza soffermarsi sui motivi reali:

- Eccesso di velocità
- Distrazione alla guida (in aumento con la diffusione degli smartphone)
- Mancato rispetto della precedenza

(fonte <https://www.istat.it/it/files/2020/07/Incidenti-stradali-in-Italia-Anno-2019-aggiornamento27ottobre2020.pdf>)

Se un decimo del numero delle vittime della strada fossero per terrorismo avremmo tutta l'attenzione concentrata sul problema, mente morti e feriti da violenza stradale (con relativo costo sociale e sanitario) vengono considerati alla stregua di "effetti collaterali".

Solo un radicale cambiamento strutturale e culturale potrà invertire questa drammatica situazione, trasformando Roma in una città sicura, a misura di pedone e ciclista.

Riteniamo che oltre alla riduzione del numero delle auto in città, ci sia bisogno di ridurre la velocità dei veicoli tramite l'introduzione di **attraversamenti pedonali rialzati e isole spartitraffico** nei rettilinei, per diminuire la larghezza e ridurre la velocità. Il traffico non deve essere "fluidificato", un mantra che ha caratterizzato l'impostazione delle nostre strade fino ad ora, per cui i tempi semaforici sono dettati per agevolare chi va in auto e non chi attraversa la strada a piedi. Con attese per i pedoni che arrivano anche a superare i 3 minuti e mezzo (esempio: semaforo corso Vittorio Emanuele/piazza del Gesù 3,50 minuti contro 25 secondi per attraversare)

Il limite di 50 km/h viene ampiamente superato anche in zone densamente abitate, i fatti di cronaca sono pieni di "tragiche fatalità". Riteniamo che non si possa più dare a questi episodi la connotazione di "fatalità" o di "incidenti".

Installazioni di **case avanzate** in corrispondenza dei semafori. La casa avanzata è uno spazio riservato alle biciclette, posto davanti alla linea di arresto dei veicoli a motore, che permette ai ciclisti di aspettare il verde in una posizione più visibile agli altri veicoli e, nel caso, poter svoltare per primi. Non necessita che ci sia una bike lane o una ciclabile sulla strada, ma la loro semplice installazione (segnaletica orizzontale) di fatto ha la duplice funzione di mettere in sicurezza chi si sposta in bicicletta e ne legittima la presenza in carreggiata al pari di qualsiasi altro veicolo.

Istituzioni di **ZONA30** in tutti i quartieri con limite 30 km/h. Da far rispettare non solo apponendo cartellonistica verticale e orizzontale, in segnaletica stradale, ma utilizzando arredi urbani consoni e realizzando riduzioni di carreggiata in modo che non venga lasciato eccessivo spazio. Carreggiate troppe ampie nei quartieri, e spesso con spazi non delimitati, inducono a spingere sull'acceleratore, soprattutto nei rettilinei, e incentivano la sosta selvaggia.

Di fatto la riduzione della velocità e il contrasto alla sosta selvaggia permettono la promiscuità auto//bici Senza bisogno di nessuna delimitazione in segnaletica. Nelle zone 30 non servono ciclabili, che invece sono necessarie sulle strade principali.

Grande come una città insieme a *Salvaiciclisti* a cui si sono aggiunte numerosi comitati di genitori e alunni, hanno proposto l'iniziativa di comunicazione simbolica La Compagnia dei Cuscinetti-SOLO FRENATE DOLCI nel 2018 e 2019. Il riscontro è stato molto positivo. E' stato un progetto pilota dal basso che necessita di diventare permanente. Bisogna trovare le modalità amministrative per estenderlo a tutto il territorio comunale.

PARCHEGGI BICI

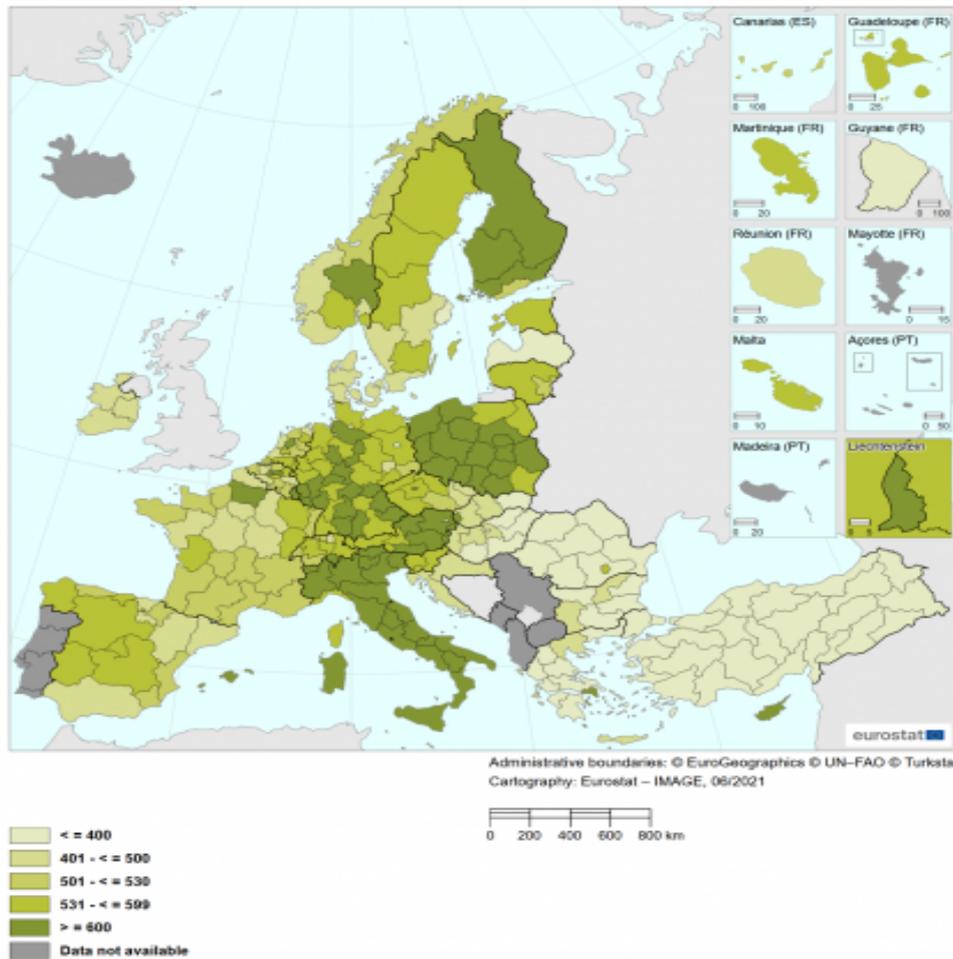
Posizionare rastrelliere in ogni scuola di ordine e grado, nei Mercati, Cinema, Teatri, Supermercati (piccoli e grandi) in modo da stimolare a fare anche la spesa in bici.

Da installare al posto dei parcheggi delle auto e non sui marciapiedi.

Inoltre continuare e aggiungere stalli protetti come previsto da PUMS <https://romamobilita.it/it/progetti/pumsroma/parcheggi-bici>

DISINCENTIVO DELL'AUTO

Motorisation rate, by NUTS 2 regions, 2019
(number of passenger cars per 1000 inhabitants)



Source: Eurostat (online data code: tran_r_vehet)

Bisogna considerare che l'auto consuma in media $\frac{1}{3}$ dello stipendio di una persona, occupa lo spazio pubblico gratuitamente, è ferma per il 90% del tempo.

Lo smog uccide 1 persona ogni 3 giorni (<https://tinyurl.com/5y4vc5nv>) e Roma è la città italiana con il maggior numero di auto per famiglia.

Nel 2020, nonostante la pandemia, la nostra mobilità distorta ha causato **150 morti (di cui 40 pedoni) e più di 10.000 feriti**.

Questo sistema energivoro e assassino non è tollerabile.

La riduzione del parco auto circolante deve essere un obiettivo prioritario della strategia di efficientamento energetico e della transizione ecologica.

L'Italia ha un tasso di motorizzazione tra i più alti d'Europa, e come detto Roma è un'anomalia assoluta tra le capitali europee. Le automobili private non vanno convertite in ibride o elettriche, perché rimarrebbe comunque un sistema insostenibile ed energivoro, vanno semplicemente ridotte di numero, in tutti i modi possibili.

https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Motorisation_rate_2019_v1.png

In Francia, dove il tasso di motorizzazione è nettamente inferiore all'Italia, il Ministro della Transizione Ecologica Barbara Pompili ha istituito un bonus di 2500 euro per acquistare biciclette elettriche per chi rottama una vecchia auto, mentre la sindaca di Parigi Anna Hidalgo propone di rimuovere 60.000 posti auto (il 40% della città) dedicando lo spazio recuperato alla rete ciclabile.

Di pari passo, per incrementare la sicurezza stradale, favorire il trasporto pubblico e la mobilità dolce è fondamentale puntare anche a Roma sulla riduzione del traffico privato. Necessariamente con azioni radicali:

- riduzione dei posti auto (*redistribuzione dello spazio pubblico attualmente a vantaggio quasi esclusivo della mobilità e della sosta private*)
- Incremento della sosta a pagamento, sia come costo orario che nel numero di stalli a disposizione.
- Estensione di orario e superficie della ZTL
- **Contrasto alla sosta selvaggia** con maggiori controlli, arredi urbani e restringimenti di carreggiata
- Regolamentazione della **distribuzione merci** in città e non solo nel centro storico incentivando l'utilizzo di cargo bikes da sostituire ai furgoncini che spesso sono lasciati in divieto di sosta o sui marciapiedi.
https://www.theguardian.com/world/2021/aug/05/cargo-bikes-deliver-faster-and-cleaner-than-vans-study-finds?CMP=Share_AndroidApp_Other

Documento promosso da:

Valerio Gatto Bonanni – candidato al Comune e al Municipio III

Alessandra Grasso – candidata Municipio VIII e XI

Tommaso Grandi - candidato Municipio VIII e XI

Sergio Merlina - candidata Municipio VIII e IX

Gabriella D'amico – capolista Municipio IX

Bianca Giovannini detta Jorona - candidata Municipio VII

Daniele Giustozzi - candidato Municipio XIV