



www.romaciclabile.org - c.romaciclabile@gmail.com

A.D.P. Ass. Diritti Pedoni, Ass. Consorzio Monte Bocca Leone, Biciebike, Ass. BLUE & GREEN (fed. F.I.E.), CENSIS Centro Studi Investimenti Sociali, ASD Circolando Idee in Movimento, CAI Club Alpino Italiano Roma, Comitato ciclabile nomentana subito!, Conf. Naz. artigianato e piccola e media impresa CNA Roma, Comitato Bikesharing Roma, Coop. Articolo Uno, Cycom FAO Staff, CSI Centro Sportivo Italiano, Dip. Ingegneria civile, edile, ambientale (DICEA) Univ. Di Roma "Sapienza", eAdessoPedala, FCI Federazione Ciclistica Italiana Lazio, FIAB Roma Naturamici, FIAB Roma OstiaibiciXIII, FIAB Roma Ruotalibera, FIAB VediRomainbici, Gruppo Pedalando Uniti x Roma Ciclabile, Gruppo Sport e Natura, Insieme per l'Aniene, Ist. Naz. di Urbanistica INU Lazio, Italia Nostra Lazio, ISFORT Istituto Sup. di Formazione e Ricerca per i Trasporti, Legambiente Lazio, ASD Pedalando Roma, Touring Club Italiano, RICREA Associazione Di Promozione Sociale Sportivo Dilettantistica, UISP Comitato di Roma, UPTER Univ.

La nostra strategia per Roma

Dal libro rosso sulla mobilità nuova di Reggio Emilia (2012)

Marzo 2013

Roma deve mettere in campo serie politiche per la mobilità nuova. Con l'obiettivo di ridurre il numero di auto immatricolate, che a Roma si attesta sui valori più alti a livello mondiale. Per aumentare gli utenti del trasporto pubblico, a Roma sui valori più bassi. Per ridurre i costi (finanziari e umani) e aumentare la qualità dell'aria e degli spazi pubblici, il benessere e la socialità dei cittadini, sviluppare le economie migliori.

La bicicletta è una delle chiavi di volta di una mobilità urbana diversa, innovativa e intelligente, non è solo un mezzo di trasporto sostenibile. E' un modo veloce per spostarsi quotidianamente; dà autonomia negli spostamenti e consente al contempo di socializzare la città. Non solo può sostituire l'auto ma può aggiungere qualcosa ai nostri percorsi quotidiani: movimento e benessere, risparmio di tempo e di denaro. Le biciclette sono agili, pratiche e flessibili e si adattano alla vita delle città: ora tocca a Roma riconoscerle e garantire loro sicurezza e dignità di "mezzo di trasporto quotidiano" dando spazio ad una nuova cultura della sicurezza e della ciclabilità urbana. L'obiettivo è realizzare anche a Roma le **condizioni per una mobilità in bicicletta sicura e competitiva con l'automobile**. Questo significa ripensarla per muoversi a piedi, in bicicletta e con il trasporto pubblico.

Per questo proponiamo un **Documento di impegni** per la prossima Amministrazione, che sintetizza le proposte principali in materia di mobilità nuova. Tra queste vi sono la riduzione al limite dei 30 chilometri orari della velocità urbana, più investimenti sul trasporto pubblico, sulle infrastrutture minori e sugli spazi riservati a ciclisti e pedoni, da mettere al centro del ridisegno della città e dei quartieri, e poi campagne di comunicazione, fino all'educazione nelle scuole.

Vogliamo che la prossima amministrazione sottoscriva questi impegni, li consideri fondamentali e li traduca in azioni. Per rafforzare la lobby a sostegno degli interessi della mobilità collettiva alternativa alla lobby della mobilità individuale motorizzata. I nostri interlocutori non saranno solo le istituzioni, i ciclisti urbani e le loro associazioni, ma tutti i cittadini, singoli e organizzati nelle reti sociali e nelle diverse forme di rappresentanza.

GLI OBIETTIVI GENERALI

- Raggiungere la ripartizione 10-20-30 della mobilità (% di ripartizione modale, tra bici, pedoni, TPL);
- Ridurre lo spazio occupato dalle auto (in movimento e in sosta) con l'incremento delle isole ambientali e il ridisegno dello spazio pubblico a favore di pedoni e ciclisti;
- Adottare i 30 km/ora in ambito urbano con eccezione della viabilità principale o di ambiti definiti, la cui definizione sia responsabilità dei Piani locali
- Realizzare i 1.000 km di percorsi ciclabili previsti dal Piano quadro della ciclabilità.

LA STRATEGIA

- **Ridisegnare gli spazi pubblici e le strade, e nuovi quartieri car free**, ai fini della moderazione del traffico e della convivenza tra diversi modi di muoversi.

Avviare, nei primi tre anni di attuazione del Piano della ciclabilità, due sottoprogrammi qualificanti, con impegni di spesa dell'ordine di almeno 50/60 milioni € annui (20 già previsti dal Piano e 40 per i quartieri):

"100 quartieri sostenibili", le zone 30, ZTL e isole ambientali,

"100 strade sostenibili", le strade riqualificate per tutti, con riduzione degli spazi per le auto, corsie preferenziali per trasporto pubblico e ciclabili

Programmi da far partire subito, con risultati entro tre anni (uno di progettazione e due di attuazione), un quartiere a municipio e 10 strade di grande percorrenza. Da riproporre ogni anno.

Per i quartieri coinvolti occorrono opere per far rispettare i limiti di velocità e per tutti i cittadini: riduzione ampiezza carreggiate, dossi nei passaggi pedonali, marciapiedi allargati, piccole piazze per l'incontro, pedonalizzazione intorno a scuole e di tratti stradali...A partire dalle aree centrali, con la istituzione della zona C, l'allungamento degli orari delle ZTL, la chiusura al traffico di Via dei Fori Imperiali.

Le strade da cui partire potrebbero essere i corridoi della mobilità (flaminia, salaria, tiburtina, prenestina, casilina, appia nuova, ostiense, marconi, portuense, gregorio VII), dove è necessario creare piste ciclabili protette, da accompagnare con la riduzione dei parcheggi lungo la carreggiata, rallentando la velocità delle auto – anche con autovelox – allargando i marciapiedi, facendo o aumentando le corsie preferenziali, il verde di arredo e le alberature, creando luoghi di sosta pedonale e di piccole attività.

➤ **Progettare e attivare servizi integrati e innovativi**

Per una Roma amichevole che incoraggi il passaggio dall'auto in proprietà a sistemi integrati di mobilità. Ad es.: parcheggi bici-TPL, stalli, parcheggi bici ovunque (davanti alle scuole, ai servizi pubblici, nelle strade commerciali, ecc.), parcheggi negli spazi condominiali, ciclofficine e luoghi di aggregazione (Bike Squares, ciclodromi), ciclabilità diffusa, bikesharing, servizi bici cargo per le merci, intermodalità, infomobilità (orientate alle bici).

➤ **Ruolo delle comunità** (privati, associazioni e cittadini) per dare loro informazione e voce, per valorizzare il loro ruolo di innovazione di servizi e di prodotti.

Riaprire seriamente gli spazi di partecipazione. Costruire consenso allargato, perché attuare un piano per la ciclabilità cambia stili di vita e di uso della città di molti cittadini. Portare la ciclabilità nei tavoli tecnici di partecipazione sulle politiche complessive della mobilità (con commercianti, imprese edilizie, sindacati, artigiani e industriali, associazioni) per contribuire alle politiche per la mobilità nuova.

➤ **Individuazione di investimenti** da attivare per finanziare la mobilità ciclistica (dai privati alla UE)

➤ **Incentivi e disincentivi**

Valorizzazione buone pratiche, incentivi per i lavoratori (premi, agevolazioni, convenzioni, abbonamenti e defiscalizzazioni per i datori di lavoro che li utilizzano). Incentivi mirati ai giovani (premi, riconoscimento sociale, abbonamenti, convenzioni, modalità aggregazione). Disincentivi all'uso dell'auto (aumento della tariffazione sosta, aumento delle ZTL e delle isole ambientali, introduzione della zona C).

➤ **La cabina di regia.**

Struttura operativa adeguata, che svolga compiti di coordinamento e di progettazione, con un staff tecnico di livello alto (sull'esempio di altri uffici biciclette di grandi città), con competenze specializzate (da formare appositamente), in grado di svolgere tutte le attività necessarie: aggiornamento e verifica della pianificazione, coordinamento operativo con gli altri assessorati, progettazione, appalti e direzione lavori, monitoraggio e manutenzione, partecipazione e comunicazione. Sotto la diretta responsabilità del Sindaco, che è commissario all'emergenza traffico.

GLI STRUMENTI

Pianificazione e programmazione

- ✚ *Piano quadro della ciclabilità approvato il 24 aprile 2012 (da rivedere annualmente)*
- ✚ *Piano quadro della rete ciclabile provinciale, approvato a settembre 2012, anche per il cicloturismo e le attività economiche collegate e definizione della segnaletica di direzione per i percorsi ciclabili urbani ed extraurbani.*
- ✚ *Progettazione urbanistica, integrazione degli obiettivi della ciclabilità nei Piani urbanistici e nei regolamenti edilizi, utilizzo mirato degli oneri di urbanizzazione, utilizzazione dello strumento dei programmi integrati (ex art. 16 delle NTA del nuovo PRG).*
- ✚ *Piano strategico della mobilità sostenibile, da rivedere radicalmente alla luce degli obiettivi di riequilibrio e di sicurezza qui indicati e revisione/redazione del piano per la sicurezza urbana.*

Comunicazione

- ✚ *Educazione.* Per scuole, università, luoghi di aggregazione (Bike to school, Ciclopedibus...).
- ✚ *Formazione.* Nelle Pubbliche amministrazioni, per decisori e tecnici.
- ✚ *Comunicazione.* Mirata e differenziata. Per valorizzare ad esempio le ricadute della ciclabilità sullo sviluppo delle economie locali e sostenibili. Attivare strumenti dedicati (Portali web, Giornata naz. Bici, settimana EU mobilità, Bike Pride, Campagne Bike to work – to school – to shopping....)

Indicatori di efficacia delle politiche della mobilità

Ad esempio:

- numero di auto immatricolate: il 10% in meno in cinque anni (dalle 2.100.000 attuali a 1.800.000)
- riduzione di morti e feriti tra pedoni e ciclisti per incidenti in ambito urbano, verso un target zero

Osservatorio

Rilevazione e monitoraggio dell'estensione e stato delle reti urbane ed extraurbane di itinerari e piste ciclabili e degli spostamenti in bicicletta, "censimento della ciclabilità". Valutazione dell'efficacia delle politiche.