

IL NUOVO PROGRAMMA DI SVILUPPO DELLA CICLABILITÀ NEL COMUNE DI ROMA

ANCHE la bicicletta per una CITTÀ più vivibile

degli ingg. M. Contadini (ATAC SpA), A. Fuschiotto (STA SpA), V. Mastrangelo (ATAC SpA)

Istituzioni, società di servizi e aziende di trasporto concertano il rilancio della ciclabilità romana.

Ad oggi nel Comune di Roma solo lo 0,3% degli spostamenti urbani viene effettuato con l'uso della bicicletta: un valore compreso tra 1/3 e 1/30 rispetto ad altre importanti metropoli europee, quali Parigi, Londra e Berlino, aree urbane di elevata estensione e densità non necessariamente caratterizzate da una tradizione nell'uso di tale mezzo di trasporto, ma che di recente hanno deciso di "scommettere" sulla bicicletta come modalità alternativa e più sostenibile dal punto di vista ambientale (tab. 1). Eppure, come si esplicherà nel seguito di questo articolo, proprio nella città di Roma esiste sulla ciclabilità una quota di domanda inevasa tutt'altro che trascurabile, potenzialmente in grado di dare un contributo significativo alla riduzione del traffico motorizzato.

Lo scarso utilizzo della bicicletta a Roma, infatti, non sembra imputabile né alle condizioni climatiche (ben più favorevoli rispetto al Nord Italia e al Nord Europa) né alla svantaggiosa configurazione orografica della città (difficoltà oggi superabile grazie al-

la diffusione dei mezzi a pedalata assistita), quanto piuttosto alla scarsa dotazione infrastrutturale e alla mancata adozione di una logica di sistema negli interventi intrapresi in passato per promuovere il ricorso alla bicicletta.

Si ricorda, in particolare, l'introduzione nel nuovo Regolamento edilizio di vincoli progettuali a favore delle biciclette per le nuove urbanizzazioni, la modifica al Regolamento della Polizia Municipale per l'accesso dei ciclisti ai parchi pubblici e la parziale autorizzazione al trasporto delle biciclette sulla metropolitana e su alcune linee ferroviarie. Tutte iniziative che, seppure di per sé rilevanti, non sono mai state integrate tra loro a sistema. Vale la pena di citare, a titolo esemplificativo, il caso del trasporto a bordo dei mezzi collettivi su ferro, parzialmente autorizzato senza però sviluppare in sinergia percorsi di adduzione ai nodi di interscambio e il necessario attrezzaggio di quest'ultimi, o il caso della rete di piste ciclabili, caratterizzata da un'estesa molto limitata, da un ridotto grado di copertura del territorio, da percor-



Foto di Stefano Pozzilli

ANCHE la bicicletta per una CITTÀ più vivibile

Mobilità

Tab. 1 - CICLABILITÀ URBANA CONFRONTO INTERNAZIONALE

	UNITÀ di misura	PARIGI (piccola corona)	BERLINO (land)	LONDRA (grande)	ROMA (Comune)	
DATI GENERALI	ABITANTI	N	6.200.000	3.400.000	7.300.000	2.750.000
	SUPERFICIE	Kmq	763	891	1.572	1.284
	DENSITÀ	N/Kmq	8.126	3.816	4.644	2.142
RIPARTIZIONE MODALE	BICICLETTE	%	1%	10%	1,2%	0,3%
	BICICLETTE + COLLETTIVO	%	-	1%	-	-
	COLLETTIVO	%	23,5%	27%	31%	22%
	VEICOLO INDIVIDUALE	%	36%	39,3%	40,3%	59%
	PEDONI	%	38,5%	22%	26%	19%
	ALTRI	%	1%	0,7%	1,8%	-
	NUMERO DI BICI PER RESIDENTI	N	0,4	1,2	0,5	-
PARAMETRI DI OFFERTA	METROPOLITANA	Km	211	143	329	36,6
	METRO LEGGERA E TRAM	Km	20	193	54	51
	FERROVIE URBANE	Km	293	366	788	148
	TOTALE RETE SU FERRO	Km	524	702	1171	235,6
	KM DI RETE SU FERRO PER ABITANTE	Km/N*1 ml	85	206	160	86
	ESTESA CHILOMETRICA (PISTE CICLABILI)	Km	487	820	350	80
	SERVIZIO BUS + BICICLETTA	Km	53	40	205	-
	ITINERARI COMPLESSIVI CALMIERATI CON SEGNALETICA (ITINERARI CICLOPEDONALI)	Km	-	-	1.500	-
	STRADE CON PRECEDENZA ALLE BICICLETTA	Km	-	225	-	-
	TOTALE RETE CICLABILE	Km	540	1.085	2.055	80
	KM DI RETE CICLABILE PER ML DI ABITANTE	Km/*1 ml	87	281	319	29
NUMERO DI POSTI BICI IN STAZIONI FERRO	N	2.200	18.000	3.200	-	
BUDGET	BUDGET ANNUALE PER LO SVILUPPO DELLA CICLABILITÀ	mln di €	10	5	18	4
	BUDGET ANNUALE PER LO SVILUPPO DELLA CICLABILITÀ PER ABITANTE	mln di €	1,61	1,47	2,47	1,45
TRASPORTO A BORDO	TRASPORTO SU TRAM		NO	SI	NO	NO
	TRASPORTO SU METRO		NO	SI	SI (escluse ore punta/tratte sotteranee)	SI (1 carrozza su 1 linea la domenica)
	TRASPORTO SU FERROVIE URBANE		SI (escluse ore di punta)	SI	SI (escluse ore di punta)	SI (solo su alcuni treni, vagoni e orari)

si sconnessi tra loro e da scarsa manutenzione.

Le azioni fino ad oggi condotte a Roma, tuttavia, hanno rappresentato un importante fenomeno spontaneo di risposta alle esigenze espresse dall'utenza organizzata (associazioni), permettendo l'introduzione, con sempre maggior peso, del tema della ciclabilità all'interno del dibattito politico sui trasporti urbani. Particolarmente importante per la

promozione di questo modo di trasporto appare attualmente la delega sulla ciclabilità data dal Sindaco all'Assessore per le Politiche Ambientali, Dario Esposito, il quale, oltre agli impegni a livello locale, ricopre a livello nazionale il ruolo di presidente dell'Associazione Italiana Città Ciclabili.

A livello di pianificazione, infine, va ricordato che la rete delle piste ciclabili di Roma è stata definita nel 1999, at-

traverso il Piano Generale del Traffico Urbano. Recentemente tale rete è stata aggiornata con l'elaborazione del Piano Quadro della Ciclabilità che è stato parzialmente finanziato con il Piano Investimenti del Comune di Roma per il triennio 2005-2007. Per quanto riguarda l'attuazione del Piano, sono in fase di realizzazione o di progettazione avanzata circa 40 km di nuovi percorsi che, già dal prossimo

anno andranno a incrementare di circa il 50% l'attuale estesa ciclabile.

Nel presente articolo verranno quindi illustrati anzitutto uno studio finalizzato alla determinazione dell'utenza sistemica potenzialmente attraiibile dalla rete ciclabile nel suo assetto programmatico di medio periodo e, successivamente, i contenuti del nuovo programma di sviluppo della ciclabilità adottato per Roma.

ANCHE la bicicletta per una CITTÀ più vivibile →

Mobilità

LA DOMANDA POTENZIALE

Propensione all'uso della bicicletta - Recentemente la STA SpA ha effettuato per conto del Dipartimento X del Comune di Roma una stima della domanda potenzialmente attraiibile dalla rete ciclabile (assetto di medio periodo) utilizzando la propria base informativa sugli spostamenti sistematici e i risultati delle indagini sugli spostamenti casa-lavoro effettuate dai Mobility Manager di 80 aziende dell'area romana (150 sedi).

In occasione di queste ultime indagini sono stati somministrati questionari che, tra le numerose domande, prevedevano quella relativa alla disponibilità a utilizzare la bicicletta per andare da casa al luogo di lavoro, ipotizzando ovviamente l'esistenza di una rete di percorsi protetti e attrezzati.

L'indagine non era centrata specificamente sulla modalità ciclistica, ma i risultati, pur con le dovute cautele, sono di forte interesse perché consentono di dare una dimensione concreta alle potenzialità della bicicletta: delle 1.866 risposte utili ricevute, infatti, oltre un terzo (34%) è risultato affermativo. La disponibilità a passare alla bicicletta è naturalmente variabile a seconda del mezzo di trasporto di provenienza, ma è interessante rilevare che esiste un'elevata propensione per tutte le categorie di utenti, incluse quelle che oggi utilizzano l'auto privata. In particolare risulta una percentuale particolarmente alta (90%) per l'utenza pedonale e di oltre il 30% per le altre (fig. 1).

Se poi si concentra l'atten-

Fig. 1 - DISPONIBILITÀ ALL'USO DELLA BICICLETTA per spostamenti casa-lavoro - % per tipo di trasporto utilizzato

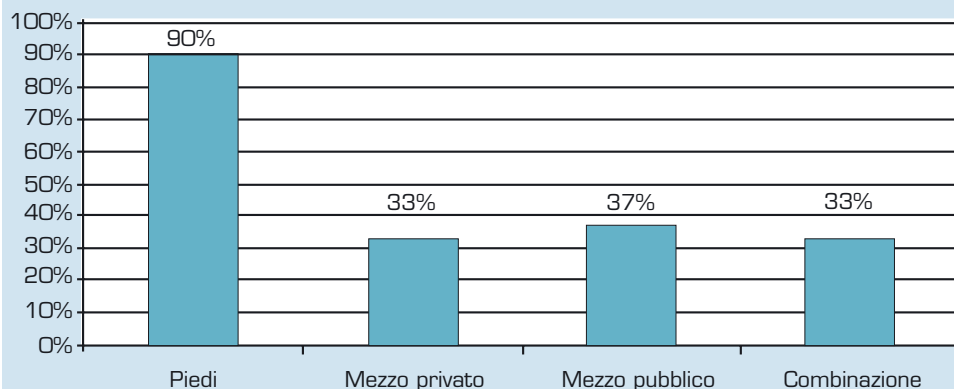
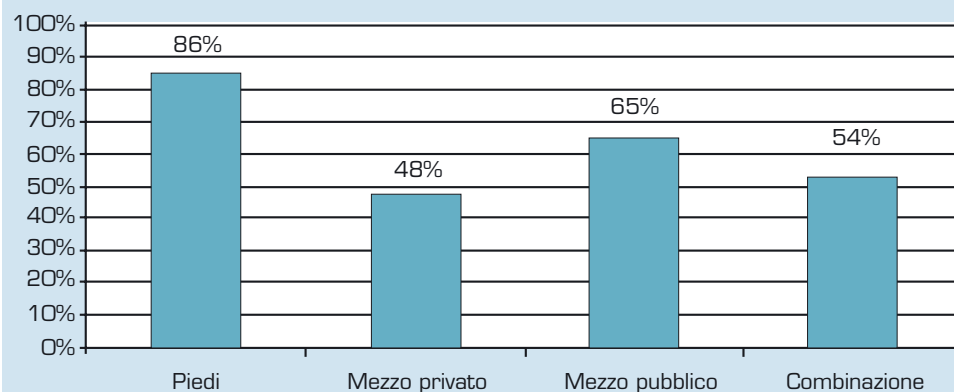


Fig. 2 - DISPONIBILITÀ ALL'USO DELLA BICICLETTA per spostamenti casa-lavoro di lunghezza inferiore a 5 km % per tipo di trasporto utilizzato



zione esclusivamente su quegli utenti che effettuano spostamenti urbani di lunghezza appetibile per la modalità ciclabile (meno di 5 km), i dati raccolti si dimostrano ancora più interessanti: risulta infatti che ben il 52% di questi utenti sarebbe disponibile a utilizzare come mezzo di trasporto la bicicletta.

In quest'ultimo contesto, peraltro, gli automobilisti pur mostrando la percentuale di disponibilità più bassa (48%) rappresentano comun-

que una quota piuttosto rilevante (fig. 2).

Va infine evidenziata l'esistenza di una domanda potenziale significativa anche per spostamenti superiori ai 5 km con tempi di percorrenza superiori ai 60 minuti. Nelle elaborazioni effettuate, in via cautelativa, questa parte di domanda potenziale non è stata presa in considerazione, ma sicuramente è rappresentativa di una diffusa sofferenza rispetto all'uso dei mezzi motorizzati e del contestuale

desiderio di utilizzare modalità di trasporto più sostenibili.

Metodologia di stima della domanda attraiibile

L'analisi sulla domanda potenzialmente attraiibile è stata svolta assumendo pochi indicatori facilmente calcolabili, che hanno consentito di quantificarne il livello di accessibilità e l'utenza potenziale della rete di piste ciclabili nel loro assetto di medio periodo (circa 300 km).

Per le elaborazioni è stato

ANCHE la bicicletta per una CITTÀ più vivibile

Mobilità

utilizzato un sistema GIS rappresentando il territorio di Roma attraverso una zonizzazione a 463 zone e ricostruendo il grafo della rete ciclabile programmata, così come risultante dal Piano Quadro della Ciclabilità (medio periodo) elaborato dal Dipartimento X del Comune. I dati di partenza utilizzati sono la popolazione al 1999 e le matrici Origine Destinazione degli spostamenti sistematici per le diverse modalità di trasporto nell'ora di punta del mattino di un giorno feriale medio.

Il bacino di utenza della rete (area di influenza) è stato definito considerando una fascia di territorio di 400 m ai lati delle tratte ciclabili.

Le percentuali di utenza potenzialmente interessate all'uso della bicicletta sono quelle desunte dall'indagine descritta in precedenza. Gli spostamenti presi in considerazione sono solo quelli di lunghezza inferiore ai 5 km, ipotizzando che questa sia la distanza massima appetibile per la modalità ciclistica.

Lo studio ha riguardato solo 9 ambiti territoriali, che tuttavia vanno a coprire buona parte del Comune: complessivamente 417 km/q che comprendono il litorale romano e l'area interna al GRA, con esclusione del centro storico e di altre piccole porzioni di territorio.

In sintesi, la procedura di stima utilizzata è la seguente:

- calcolo degli spostamenti complessivi con origine e destinazione ricadenti nell'area di influenza della rete ciclabile;
- calcolo degli spostamenti con origine e destinazione ricadenti nell'area di influenza e lunghezza inferiore ai 5 km;

• stima dell'utenza potenziale spostata dai modi attualmente utilizzati al modo bicicletta.

Di seguito si riportano i risultati più significativi delle elaborazioni svolte.

La mobilità attuale - Per ciascun ambito sono stati calcolati gli spostamenti interni complessivi nell'ora di punta e quelli che avvengono tra le sole zone ricadenti nell'area di influenza della rete ciclabile.

Nei 9 ambiti risultano in tutto oltre 65 mila spostamenti nell'ora di punta.

Gli spostamenti complessivi

attratti e generati nell'area di influenza (selezione delle origini destinazioni con terminali localizzati esclusivamente al suo interno con accessibilità diretta alla rete ciclabile) sono circa 22 mila. Di tali spostamenti 16.050 hanno lunghezza inferiore ai 5 km (73% della mobilità generata nell'area di influenza e 24% di quella complessiva interna all'ambito di riferimento).

Quantificazione dell'utenza potenziale - Sulla base della procedura proposta, nella **figura 3** sono ripor-

tati i risultati del calcolo dell'utenza potenziale per modo di trasporto.

Come si vede la realizzazione della rete programmata potrebbe generare una mobilità ciclabile di circa 9.300 spostamenti, assorbendo circa il 42% della mobilità complessiva che si svolge all'interno dell'area di influenza e il 14% di quella interna all'ambito (vedi **tab. 2** a pag. 14).

In conclusione, la rete programmata di percorsi ciclabili protetti e con terminali attrezzati permetterebbe l'accessibilità ad una quota rilevante di popolazione (47%), tenuto conto che circa il 52% degli utenti che si spostano su percorsi inferiori ai 5 km per recarsi al lavoro sarebbe disponibile ad utilizzare la bicicletta. Nei soli 9 ambiti considerati (417 km/q), dunque, si potrebbero attrarre all'uso della bicicletta oltre 9.000 utenti nell'ora di punta, pari al 14% della mobilità interna agli stessi ambiti e simile al flusso medio di utenti che transita nella stessa ora sul GRA.

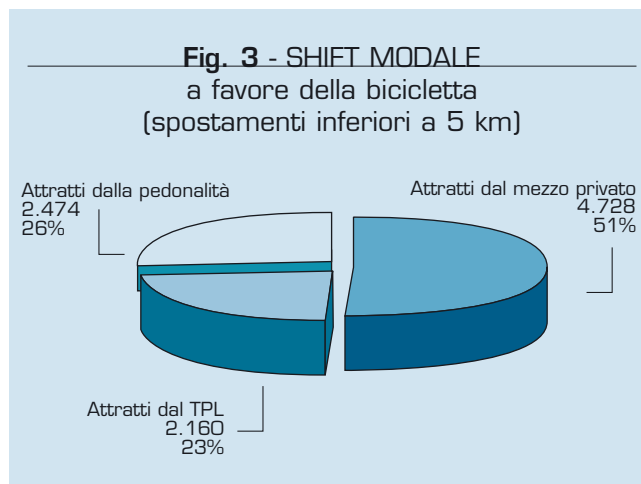


Foto di Stefano Pozzilli

ANCHE la bicicletta per una CITTÀ più vivibile →

Mobilità

Da evidenziare, peraltro, che lo studio è stato basato esclusivamente sulla domanda potenzialmente attraibile presso le aziende, senza considerare studenti, turisti e persone che si spostano per motivi ludici, tutte categorie per le quali è ragionevole ipotizzare una propensione ancora maggiore all'uso della bicicletta.

IL PROGRAMMA PER LA CICLABILITÀ

I risultati ottenuti sono senz'altro interessanti, essi mostrano come l'attuazione di una politica sulla ciclabilità, caratterizzata da interventi inseriti in un quadro organico e coerente, sarebbe in grado di servire una quota di utenza significativa, in attesa di essere soddisfatta.

In tal senso l'Amministrazione Comunale sta compiendo un notevole sforzo per raccogliere e relazionare tutte le iniziative e azioni messe in campo fino ad oggi e programmare quelle future adottando un approccio sistemico al tema dello sviluppo della ciclabilità.

A tal proposito è stato recentemente siglato il protocollo di intesa tra l'agenzia dei trasporti del Comune di Roma (Atac SpA) e l'Assessorato alle politiche ambientali del Comune di Roma.

Atac SpA, nel ruolo di coordinatore dell'iniziativa, di concerto con l'Assessorato all'Ambiente del Comune di Roma, ha prodotto un documento di indirizzo concertato con aziende e soggetti istituzionali coinvolti sul tema dello sviluppo della ciclabilità nella città di Roma.

Il programma in questione

prevede azioni inerenti l'intermodalità tra TPL e bicicletta così come la progettazione e realizzazione di infrastrutture. La pluralità dei soggetti coinvolti, inoltre, ha suggerito l'istituzione di un tavolo costituito dalle aziende proprietarie delle infrastrutture di trasporto (Ferrovie dello Stato, Atac SpA), dai gestori (Trenitalia, Metro SpA, Trambus SpA), dalle società di servizi (STA SpA, Multiservizi SpA), dagli organi istituzionali (Comune di Roma, Regione Lazio, Provincia di Roma) e dalle associazioni dei ciclisti.

Considerate le caratteristiche radiocentriche della domanda di trasporto romano e la struttura dell'offerta esistente e pianificata, la strategia posta alla base del programma prevede l'incentivazione alla scelta della bicicletta per effettuare il primo spostamento dalle residenze in periferia ai parcheggi di interscambio con le linee radiali "forti" di trasporto (ferro e gomma). Tale incentivazione avverrà attraverso la realizzazione di piste ciclabili e/o percorsi ciclopedonali, nonché attraverso l'attrezzaggio dei parcheggi con rastrelliere per il ricovero delle

biciclette in sicurezza. In destinazione, gli utenti che hanno scelto il modo bicicletta + TPL troveranno un sistema di noleggio e resa adeguato per il raggiungimento della destinazione finale; per quanto riguarda invece l'utenza che non vorrà effettuare lo scambio modale (stima minoritaria) sarà possibile sviluppare specifiche modalità di trasporto a bordo.

Il programma integrato di interventi prevede oltre alle attività di pianificazione, progettazione e attuazione degli interventi, anche azioni ad esse propedeutiche e complementari.

A livello propedeutico, verrà svolto un benchmarking avvalendosi della rete dell'AICC (Associazione Italiana Città Ciclabili) e acquisendo informazioni dai diversi uffici biciclette delle città italiane aderenti all'associazione.

La complessità rappresentata dalla vastità e dalle caratteristiche urbanistiche e trasportistiche di Roma ha poi reso necessario prevedere azioni sulla domanda e sull'offerta di trasporto.

Le azioni prioritarie previ-

ste nel programma sono le seguenti:

Attrezzaggio nodi di interscambio - Per quanto riguarda lo scambio TPL-Bicicletta è previsto l'attrezzaggio di nodi di interscambio (parcheggi di interscambio e di prossimità, stazioni della metropolitana e delle ferrovie metropolitane, nodi di scambio autobus e tram) con rastrelliere da porre in opera nelle stazioni, in prossimità dei gabbiotti di controllo o, comunque, in aree visibili e non appartate, così da creare un maggior deterrente ai furti.

Sistemi di noleggio - A livello sperimentale è prevista la realizzazione di un sistema di noleggio di biciclette e di resa in punti diversi rispetto al prelievo (modello Copenhagen, Monaco, Berlino ecc.). L'ipotesi prevede che il cliente possa utilizzare più sistemi telematici (sms, Internet ecc.) per la prenotazione e l'informazione e una "city-card" multi-funzionale, acquistabile in circuiti canonici, per svincolare una bicicletta da una posizione di parcheggio e attivare il periodo di paga-

Tab. 2 - DATI DI SINTESI DELLO STUDIO

RETE CICLABILE ESISTENTE Km	72
RETE CICLABILE PROGRAMMATA Km	245
TOTALE RETE CICLABILE Km	317
AREA COMPLESSIVA DEGLI AMBITI CONSIDERATI NELLO STUDIO Km ²	417
AREA DI INFLUENZA Km ²	133
% DI POPOLAZIONE CON ACCESSO DIRETTO SULLA RETE CICLABILE	47,00%
SPOSTAMENTI TOTALI NELL'ORA DI PUNTA NEGLI AMBITI DI RIFERIMENTO	65.828
SPOSTAMENTI NELL'ORA DI PUNTA NELL'AREA DI INFLUENZA	22.028
SPOSTAMENTI NELL'AREA DI INFLUENZA INFERIORI A 5 Km	16.050
UTENZA ATTRATTA DALLA RETE CICLABILE PER SPOSTAMENTI SISTEMATICI	9.362
% SPOSTAMENTI DI ATTRATTI DALLA MODALITÀ CICLABILE SUL TOTALE DEGLI AMBITI	14,20%
% SPOSTAMENTI DI ATTRATTI DALLA MODALITÀ CICLABILE SU TOTALE AREA D'INFLUENZA	42,50%

ANCHE la bicicletta per una CITTÀ più vivibile

Mobilità



mento. Terminata la percorrenza ciclistica, il cliente depositerà la bicicletta nello stesso o in un diverso parcheggio e con tale azione verrà determinata la tariffa da addebitare al cliente, scalando automaticamente l'importo, ad esempio, dal credito della "city-card" prepagata.

Oltre al progetto pilota sopra citato verrà effettuato il censimento e la mappatura dei punti di noleggio di biciclette esistenti con l'obiettivo di proporre la loro messa a sistema (numero telefonico unico, tariffari ecc.) e una più efficace comunicazione all'utenza.

Incremento della ciclabilità sulle strade - Per quanto riguarda lo sviluppo di infrastrutture stradali dedicate alla ciclabilità, sono in fase di attuazione – ovvero in corso di realizzazione o finanziati o in fase di progettazione definitiva/esecutiva – ulteriori 39 km di piste ciclabili, atti a costituire una prima rete interconnessa. Tra tali percorsi ricordiamo il collegamento tra Ponte Sublicio e Ponte Risorgimento, la pista di Via Lemonia, il collegamento tra Tor bella Mona-



Foto di Stefano Pozzilli

ca e Tor Vergata, il collegamento tra Anagnina e Tor Vergata, la rete locale di Ostia Ponente, nonché l'importante collegamento tra Ponte Risorgimento, Villa Ada e la valle dell'Aniene.

In fase di progettazione preliminare, quindi finanziabile nei prossimi due anni, ci sono ulteriori 36 km di rete. Questi comprendono nuovi percorsi portanti, ma anche tratte di riarrangiamento della rete esistente e percorsi locali finalizzati all'attuazione di isole ambientali in varie parti della città.

Il potenziamento dell'offerta non passa solo attraver-

so la realizzazione delle piste ciclabili atte a costituire l'ossatura portante del sistema ciclabile di Roma; parallelamente è prevista un'azione, già in parte in corso, di diffusione della ciclabilità mediante l'individuazione di percorsi promiscui ciclopedonali all'interno dei singoli quartieri; tali percorsi verranno realizzati sia attraverso l'attuazione di specifiche discipline di traffico previste dal Codice della Strada (zone 30 e ZTPP), sia attrezzando (segnaletica e arredo) itinerari e reti che collegano i principali punti di attrazione locali (scuole, servizi, giardi-

ni, monumenti ecc.).

Esperienze in tal senso sono in corso di progettazione all'interno dei Piani Attuativi del PGTU che fino ad oggi hanno interessato 8 dei 19 Municipi del Comune di Roma, nonché nel centro storico dove è in corso di definizione una rete di percorsi "consigliati" adatti alla percorrenza ciclabile.

In corso di valutazione sotto il profilo della sicurezza e delle interferenze col TPL l'opportunità, per certe tratte e linee bus, di permettere il transito delle biciclette su corsie preferenziali allargate (modello Parigi).

ANCHE la bicicletta per una CITTÀ più vivibile→

Mobilità

Trasporto a seguito sul TPL - Nonostante l'innegabile squilibrio tra offerta e domanda di sistemi di trasporto collettivo, squilibrio che rende critico il riempimento dei mezzi pubblici (carrozze ferroviarie e della metropolitana, autobus e tram), si reputa possibile sviluppare sia in termini quantitativi che qualitativi il trasporto di biciclette a bordo dei mezzi pubblici. È in corso di valutazione da parte dei soggetti proprietari e gestori, la possibilità di attrezzare le carrozze ferroviarie e della metropolitana con ganci a cui appendere le biciclette verticalmente in "assetto da strada" e la possibilità del trasporto a seguito su linee urbane esercite con autobus o tram (installazione all'esterno dei mezzi di portabicicli a sgancio rapido).

Azioni sulla domanda di trasporto - Per quanto riguarda le azioni sulla "domanda di trasporto" risulta sostanziale la rete dei 175 Mobility Manager aziendali nominati nel Comune di Roma e l'importante azione di coordinamento e supporto svolto da Atac SpA in qualità di Mobility Manager d'area. Va in particolare evidenziata l'opportunità offerta dalla rete di MM (Mobility Manager) di aprire un canale di dialogo/confronto con i dipendenti delle aziende romane finalizzato a sondare presso i dipendenti le loro esigenze di spostamento e gli elementi che possano rendere attraibile l'uso della bicicletta. Il sistema costituito dai MM aziendali e da quello d'area oltre a facilitare l'attività di individuazione degli "user needs" permetterebbe un'efficiente

azione di promozione e un'agevole azione di monitoraggio e raccolta di elementi utili alla correzione di azioni già intraprese e alla pianificazione.

CONCLUSIONI

Come detto in premessa, lo scarso successo della bicicletta a Roma è sostanzialmente dovuto all'insufficienza dello scenario di offerta.

L'automobile vince nel confronto con gli altri modi di trasporto e fagocita la prezio-

scienza dei cittadini circa la necessità di trovare alternative sostenibili all'auto privata, allo stato attuale certamente essi non percepiscono il modo di trasporto bicicletta come conveniente e i benefici di una sua crescita non si manifesteranno con grande evidenza, neppure durante le prime fasi di sviluppo.

Avendo chiaro ciò, alla tenacia da parte dell'Amministrazione nel sostegno delle iniziative sarà dunque necessario affiancare un coinvolgi-

re agli investimenti per nuove infrastrutture un tavolo di coordinamento per l'intermodalità fra TPL e bicicletta va sicuramente in questo senso. Anche il problema della cronica mancanza di risorse può trovare oggi una soluzione nella finanza di progetto che a sua volta può contare su un mercato delle tecnologie maturo sia per quanto riguarda i veicoli (pedalata assistita) sia per quanto riguarda i sistemi per i servizi e l'informazione (telematica, rete In-



Foto di Stefano Pozzilli

sa risorsa dello spazio pubblico sia per circolare sia per sostare, rendendo così ancora più difficile lo sviluppo della ciclabilità quale modalità alternativa di trasporto. La forte vulnerabilità del mezzo in tale contesto, infatti, richiede una adeguata protezione per l'integrazione nel sistema complesso della mobilità urbana, senza la quale non solo le potenzialità della bicicletta rimangono inesprese, ma si rischia al contrario una diminuzione del suo utilizzo.

Nonostante la presa di co-

mento dell'utenza con forti motivazioni che riconoscano lo sforzo effettuato quale contributo necessario nella lotta alla congestione veicolare e all'inquinamento per rendere vivibile l'ambiente urbano. Tale coinvolgimento va condotto anche fra i ranghi delle Aziende interessate all'intermodalità e dell'Amministrazione stessa, creando un nucleo capace di espandersi composto da amministrativi e tecnici sensibili al problema.

La decisione della Pubblica Amministrazione di affianca-

ment, smart card ecc.).

La pianticella dunque esiste, ma - per usare una metafora - occorre assisterla con cura e difenderla fino a quando sarà in grado di autosostenersi. L'impegno degli operatori pertanto dovrà essere sostenuto e stimolato affinché l'esempio di coloro che avranno scelto la bici quale modo integrato di trasporto per i propri spostamenti urbani possa raggiungere quotidianamente l'attenzione dei cittadini in movimento sulle strade di Roma. ●

ANCHE la bicicletta per una CITTÀ più vivibile