

Responsabile Piste Ciclabili e Viabilita'

Email: [gdp171144@gmail.com](mailto:gdp171144@gmail.com)

Preg.to Dr.

ENRICO STEFANO

Commissione III

Presidente

MOBILITA'

Comune di Roma

LETTERA APERTA

A Pedalare in sicurezza evitando la concomitanza con i mezzi piu' veloci e pesanti

B Realizzare una RETE ciclabile utile( le mete piu' richieste) ed interconnessa con il mezzo pubblico

C Piste ciclabili scorrevoli e sempre pulite

1 Nominare il “delegato alla ciclabilità” e successivamente formare l’Ufficio Bici

2 “Manutenzione dell’esistente” partendo dalla P C lungo il Tevere (Foto 1 e 2 del 29 8 2016)

3 Dare la precedenza alle “Bike Lanes di adduzione pianeggianti” che collegano ( vedi Via Colli Portuensi, Via P. Togliatti, V. Laurentina ecc) i popolosi quartieri alle Fermate Metrebus, Scuole, Uffici ecc. per convincere i cittadini a lasciare l’auto a casa. (Foto 3)

4 Le bike Lanes devono essere “separate dalla viabilità motorizzata” (Foto 4), sui marciapiedi larghi oltre i tre metri (Foto 5), interne alle auto in sosta (Foto 6), attraverso i parchi (Foto 7). Le corsie ciclabili esposte al traffico sono da evitare. Nel centro storico, dove la velocità ed il numero degli automezzi non costituiscono un problema, la libera circolazione ciclistica è consigliata. No al transito delle bici, nell’interno delle attuali corsie preferenziali dei bus e taxi per la diversa velocità dei mezzi e lo spazio limitato.

5 Il “Bike Sharing” è utilissimo se concepito come servizio pubblico e non come speculazione economica. Naturalmente, presuppone una fitta Rete ciclabile interconnessa con il mezzo pubblico.

6 Salire sui mezzi pubblici con la bici (Metro, FR ed Ostia Lido) è conveniente ma la diffusione di massa presuppone lo “spazio dedicato al ciclista in vettura” (Foto 8). Sui bus Atac questo non è attualmente possibile. Interessante, invece, il trasporto bici esterno sui mezzi Cotral (Foto 9)

7 Collegare la Pista Ciclabile Tevere Sud al Mare. La “Roma – Fiumicino” (Foto 10), più volte finanziata con oltre 1.700.000 Euro dalla Regione Lazio, non si è mai realizzata per colpa degli amministratori del Comune di Roma. Il Comune di Fiumicino era partito in pompa magna ma a tutt’oggi in bici si deve percorrere la tremenda Via Portuense. La voglia di mare dei ciclisti li costringe ad enormi rischi sulla via Aurelia e via Cristoforo Colombo con tutte le conseguenze

del caso.

8 Le strade in uscita da Roma, almeno quelle più frequentate dai ciclisti ( Via Aurelia, Via Cristoforo Colombo, Via Appia Nuova, Via Tiburtina, Via Tiberina) devono essere attrezzate con segnaletica verticale ciclistica (Foto 11) per informare gli automobilisti della loro presenza. L'ideale sarebbe una corsia separata artificialmente come in Olanda (Foto 12).

9 In attesa delle ciclostrade turistiche autonome (Foto 13) (la Regione Lazio sta' sviluppando la rete ) miglioriamo le corsie esistenti. Quelle larghe almeno 1 mt (Foto 14) devono essere fornite di banda rumorosa (Foto 15), salvavita contro la distrazione del motorizzato.

10 Sulle strade sono ben accettati i "controlli" dei vigili, meglio se con strumentazione evoluta. Tutti i ciclisti hanno difficoltà nel superare le auto in doppia fila: oggi, lo "Street Control", usato sempre più spesso dai vigili urbani, potrebbe risolvere il problema. (Foto 16)

11 La cultura ciclistica deve partire dai **"giovani"**. Meno minicar più bici (Foto 17-18). Per i giovanissimi tanti "spazi" (Foto 19) nelle borgate per farli giocare tra i segnali stradali, percorsi bici-scuola (Foto 20), tanto ciclismo a cura delle associazioni compresa la presenza ai grandi Eventi del settore. Gli adolescenti oggi fanno scelte più consapevoli: in Olanda, ad esempio, sono attratti del risparmio economico e di tempo che porta l'uso quotidiano della bici in una rete efficiente, altri, intensificano la loro passione con i viaggi avventura o la pratica del ciclismo agonistico su strada e fuori. Purtroppo, Roma Capitale, ha impianti per tutti gli sport meno che per il ciclismo. Ecco perché chiederò subito alla nuova Amministrazione "4 ciclodromi" (Foto 21) di almeno 1600 metri dislocati nei punti cardinali. In attesa, bisognerà destinare al più presto meta' corsia di Via Archiginnasio-Tor Vergata ai ciclisti (Foto 22) visto che tre di loro hanno già pagato con la vita la loro passione su questo pseudo circuito autogestito.

12 Avviare alcune Campagne di pubblicità progresso attraverso i mezzi pubblici riguardanti sia l'automobilista (apertura improvvisa dello sportello Foto 23) che il ciclista (indossare il casco ecc Foto 24) ed autorizzare l'arte dei murales in tema ciclistico (Foto 25).

Roma, 31 8 2016

## RIFLESSIONI SULLE BIKE LANES A ROMA

Nella riunione del 31 8 2016 con le associazioni dei ciclisti, il Presidente della Commissione III Mobilità del Comune di Roma, Enrico Stefano, ha dichiarato che al più presto avvierà lo sviluppo **delle Bike Lanes**. La FCI LAZIO ritiene che l'argomento merita una riflessione prima che parta il progetto.

Che cosa sono le "Bike Lanes"? Semplicemente, le corsie verniciate sulla carreggiata riservate al ciclista (Foto 1). In Olanda, questa, è anche una corsia di rispetto che può essere occupata dagli automezzi solo in assenza del ciclista (Foto 2).

## PREGI

-Finalmente danno al ciclista il suo spazio sulla strada "in modo capillare", da troppo tempo negato

-Costano poco

-Consentono di collegare tante piste ciclabili interrotte per formare un'utile rete

-Richiedono scarsa manutenzione, possono essere facilmente pulite e sono piu' scorrevoli

## OSSERVAZIONI

Le Bike Lanes hanno bisogno di un'ambiente culturalmente preparato alla ciclabilita' in cui oltre all'accettazione fisica del ciclista si rispettino le norme del codice della strada e si evitino certi comportamenti sbagliati ,vedi la sosta in doppia fila,l'apertura improvvisa dello sportello,l'alta velocita' degli automezzi e la distrazione di chi guida.Le Bike Lanes, oltre ad essere utili,preferibilmente in pianura,ripeto scorrevoli e pulite,devono dare al ciclista quella sensazione di sicurezza indispensabile per la diffusione della mobilita' ciclistica.

CONSIGLIATE DALLA FCI LAZIO

LE TIPOLOGIE DI BIKE LANES

## 1. CITTA'

A **Nel centro storico,ZTL ecc.**,si deve pedalare liberamente.Al limite, sarebbero opportuni alcuni percorsi tematici ben segnalati e le corsie dipinte a terra per

attraversare le aree pedonali per non disturbare i pedoni.

B **Bike Lanes** □ **tracciata nell'interno delle auto in sosta**(sono proprio gli automezzi a dare sicurezza ai ciclisti).Ottime.A Roma, in Lungotevere

Portuense, c'è un esempio perfetto. - Foto 3. In molte città la separazione dal traffico avviene con cordoli artificiali.

**C Bike Lanes sui marciapiedi larghi** oltre i tre metri in cui le due corsie, quelle dei pedoni e ciclisti, sono ben distinte. Le ho trovate in tante città europee. Foto 4

**D Bike Lanes asfaltate nei parchi.** Foto 5. Sono molto comode per attraversare le grandi città in serenità vedi Londra, NY ecc. Qui a Roma, ancora ci si

inorridisce per la stesura nei parchi di una piccola lingua d'asfalto o materiale simile che renderebbe la pedalata più scorrevole e sicura.

**1. Bike Lanes in una strada senza auto in sosta.** Vanno bene le semplici corsie disegnate a terra (Foto 6). A Roma, aggiungerei la Banda Rumorosa (Foto 6

bis) esterna, vero salvavita contro i distratti del volante.

1. **Bike Lanes** esternamente alle auto in sosta.(Foto 7).Sono contrario perche' espongono il ciclista al pericolo dei motorizzati ed all'apertura

improvvisa della portiera auto di chi scende dalla sosta.Non le consiglio!Sono meno scettico quando le corsie simili a quelle di

Berlino(Foto8),spesso in strade piu' larghe.

G **Corsie preferenziali per bus e taxi** in cui si autorizza il transito anche al ciclista.Ve ne sono tante in europa che funzionano perche' è diversa la cultura

della mobilita'.Ci vorra' tanto tempo per cambiare quella romana.Le attuali corsie preferenziali della Capitale non le consiglierò mai.Sono strette e



percorse da mezzi piu' veloci e pesanti,spesso con guidatori agitati.Basta un piccolo scarto per morire.Quelle serie esistono,vedi Grenoble,il Tramway

con la corsia ciclabile separata(Foto 9).

**H Le strade in uscita dalla citta' o consolari** devono avere le **Bike Lanes** ma ben evidenziate oltre che dal logo della bicicletta,dalla banda rumorosa anche

dalla segnaletica ciclistica.(Foto 10).Evito di proporre la pista ciclabile olandese ,anche se sarebbe molto piu' opportuna(Foto 11), perche' gia' sento

l'obiezione dell'automobilista "se devo fermarmi d'urgenza dove accosto l'auto? ".

## 1. TURISTICHE

Non si puo' fare ciclismo turistico con la paura dei motorizzati, sempre piu' veloci e distratti. **Queste ciclostrade devono essere separate artificialmente(Foto 11) o autonome(meglio se illuminate)(Foto 12)** dalla viabilita' ordinaria.

1. Di Pretoro

Federazione Ciclistica Italiana Lazio

Responsabile piste ciclabili e viabilita'

Roma, 29 2016

