

iste Ciclabili Roma (appio-tuscolano)

Buongiorno,

di seguito qualche riflessione (e proposta) sulla mobilità alternativa a Roma. - il primo punto sul quale mi sento di dovermi soffermare è la constatazione della "bassa" predisposizione del territorio di Roma all'utilizzo della bicicletta.

Certamente esistono quartieri, come Monte Mario e Monte Sacro (ad esclusione di Via Nomentana), caratterizzati da impegnativi salii e scendi, nonché dallo scarso spazio a disposizione per eventuali (piccoli) interventi nella riprogettazione della sezione stradale da destinare a piste ciclabili. Allo stesso tempo credo che sia del tutto insensato ritenere impossibile l'utilizzo della bicicletta su tutto il territorio del comune. Nella zona di Roma in cui vivo e lavoro (Appio-Tuscolano) ritengo che esistano grandissime potenzialità: i tratti di Via Appia - tra Tor Fiscale e San Giovanni - e di Via Tuscolana - tra Anagnina (metro) e Porta Furba - costituiscono due limpidi esempi:

1. La sezione stradale varia (in molti tratti) tra i 30 mt e i 40 mt;

2. Il territorio è quasi del tutto pianeggiante;

3. dalla Tuscolana esiste la possibilità di collegamento con la ciclabile limitrofa al Parco degli Acquadotti e quella della P. Togliatti (purtroppo limitata a poche centinaia di metri e lontana dalla fermata della metro Subaugusta);

4. esistono altre strade secondarie - non piccole, sempre in sostanziale territorio pianeggiante - che potrebbero "ospitare" senza troppi problemi piste ciclabili di collegamento. Penso a: Via dei Salesiani, Via Quintilio Varo, Viale Anicio Gallo, Viale Tito Labieno, Viale Giulio Agricola, Viale dei Consoli, Via di Porta Furba, Via dell'Arco di Travertino, Via delle Cave, Via Taranto, Via La Spezia, Via Casilina (tratto da Porta Maggiore a Ponte Casilino), ecc.

- sono sempre di più i romani che, lodevolmente ma molto pericolosamente, si avventurano quotidianamente in bicicletta sul tratto urbano di via Tuscolana (quella che percorro più abitualmente). Sono sicuro che tantissimi cittadini farebbero molto volentieri a meno di scooter o macchina per percorrere i 2, 3, anche 4 km che li separano dal posto di lavoro.

- molto spesso

si ritiene che le piste ciclabili "rubino" spazio ai parcheggi: niente di più falso

La presenza di un sistema razionale di piste ciclabili (anche se limitato ad uno o pochi Municipi) renderebbe il possesso dell'automobile meno necessario, con la conseguenza che il numero

assoluto di automobili tenderebbe a diminuire, anche nel breve-medio periodo.

- ritengo che quello del traffico sia un problema (e per tale dovrebbe essere affrontato) di tipo locale: ad esempio, credo che la stragrande maggioranza del traffico della zona Appia-Tuscolano sia dovuta a spostamenti degli abitanti del quartiere o al massimo di quelli limitrofi. Provate a chiedere a qualche vostro conoscente che vive a Corso Francia, Balduina, Talenti, ecc. quanto frequenta questi quartieri: secondo me parliamo di percentuali del tutto irrilevanti! **LA MOBILITA' PUO' ESSERE MIGLIORATA MUNICIPIO PER MUNICIPIO.**

- l'utilizzo dell'automobile non va certo proibito, ma fortemente scoraggiato! una diminuzione del 20-30%, ad esempio, sarebbe già un grandissimo passo in avanti: si pensi che gli effetti negativi delle emissioni inquinanti nell'aria (oltre che dell'inquinamento "acustico" e "visivo") aumentano esponenzialmente nel caso di traffico congestionato! E' stato calcolato che nel 80% circa dei casi si percorrono in automobile circa 3 km per ogni utilizzo! Non mi sembrano distanze tali da richiedere - in caso di utilizzo della bicicletta - una preparazione fisica da Olimpiadi.

- servirebbe una lotta serrata alla sosta selvaggia su: strisce pedonali, passaggi per disabili, di fronte ai cassonetti della spazzatura, spazi riservati alle fermate dei bus o per il carico-scarico, doppia e terza fila... non sono più tollerabili!

Anche qui si ritiene spesso - sbagliando - che il problema sia interamente dovuto ad una "fantomatica" insufficienza di uomini da assegnare al controllo (i Vigili Urbani: sigh....). Secondo me basterebbe iniziare a fare le multe quando vanno fatte: in caso opposto, come regolarmente avviene, oltre a creare disagi immediati (vedi imbottigliamento continuo),

NON si agisce sul fattore "disincentivo" all'utilizzo dell'automobile.

Se so (cittadino egoista e incivile) di poter lasciare l'automobile in sosta ovunque, non sarò mai disposto a rinunciare al suo utilizzo... anche per distanze molto brevi (quanto è comodo chiacchierare o chattare al telefonino immerso nel traffico...!!!!)

Impossibile????? la risposta è ovviamente NO! Pensate al divieto di fumo nei locali pubblici. La legge era già in vigore prima del 2005: nonostante questo, solo da quel momento, con un semplice aggiornamento normativo, campagne informative ad ampio raggio, sensibilità e controllo sociale, serietà delle sanzioni previste, si è riusciti a raggiungere in brevissimo tempo l'obiettivo.

- (domanda per il VII Municipio) Perché il servizio CarSharing non viene esteso al X Municipio? Eppure esiste una delibera comunale che IMPONE ad ogni municipio l'adozione del servizio (<http://www.agenzia.roma.it/documenti/contratti/73.pdf>).

Io sono abbonato da 8 anni, ma sto seriamente pensando di rinunciare: non mi sembra più una spesa (in parte fissa) giustificata, visto che da quando vivo in questa zona lo utilizzo sempre meno (il primo parcheggio a disposizione in direzione centro si trova a Porta Maggiore!)

- Altre zone/strade di Roma potenzialmente ciclabili?

La zona tra Stazione Termini e Città Universitaria, Viale Regina Elena, Viale Regina Margherita, Viale Morgagni, Via Nomentana (<http://ciclabilenomentana.wordpress.com/>), Via Tiburtina, Via Cristoforo Colombo, Via Ostiense, Viale Aventino, Viale Giulio Cesare, Viale delle Milizie, ecc.

Infine, alcune considerazioni di sintesi:

UTENZA POTENZIALE di un adeguato sistema di piste ciclabili nella zona
dell'Appio-Tuscolano : Almeno 100.000
persone

COSTI DI REALIZZAZIONE? Bassissimi (soprattutto al netto dei benefici per la salute).

SPAZIO NECESSARIO? 2 miseri mt!!!! Da sottrarre a costanti parcheggi in doppia fila e marciapiedi tra i 3 e i 5 metri occupati dalle bancarelle dei venditori ambulanti (perchè non creare degli spazi ad-hoc anziché permettere la sosta giornaliera sul marciapiede e immancabile furgone in doppia fila? ah si... I commercianti: sigh
....)