

Come devono essere le Piste Ciclabili a Roma?

Mercoledì 13 Gennaio 2010 09:54 - Ultimo aggiornamento Martedì 19 Gennaio 2010 13:21



Â Â

COMUNE DI ROMA

Â

PISTA CICLABILE

progetto TRIGORIA - TOR DI VALLe

PISTA CICLABILE

TRIGORIA â€”TOR DI VALLE

introduzione

Nel Comune di Roma esiste da anni una rete ciclabile: rispetto al 2001, le piste ciclabili sono state implementate di circa 79 km di nuovi percorsi ciclopedonali che comprendono sia le piste su strada sia i percorsi nel verde. La struttura o architettura Ã” stata realizzata sulla base delle caratteristiche morfologiche della cittÃ di Roma, in particolare rispetto agli assi fluviali del Tevere e dell'Aniene e della linea litoranea lungo la costa di Ostia.

Lo sviluppo di questa rete Ã¨ legato alla possibilitÃ per i cittadini di raggiungere punti strategici della cittÃ , che rendono possibile l'utilizzo della bicicletta per percorsi estesi e dunque anche per recarsi a scuola o al lavoro. La bicicletta Ã¨ certamente il mezzo piÃ¹ ecologico per muoversi in cittÃ , un'alternativa possibile per realizzare quella mobilitÃ sostenibile che tutti auspichiamo. Per questo, in prossimitÃ delle stazioni della metropolitana, sono state installate anche le prime strutture porta-biciclette dotate di meccanismo di sicurezza, studiate proprio per alternare l'uso della bicicletta con quello dei mezzi pubblici.Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

PROGETTO TRIGORIA “ TOR DIVALLE

LO STATO DEI LUOGHI

1. Ad oggi esistono 2,5 km di pista ciclabile lungo via Alessandrini (zona Selcetta-Trigoria) che, attraverso via Alvaro del Portillo, collega il quartiere Vallerano. La pista ciclabile è presente su entrambi i lati e per giunta sopraelevate rispetto alla sede stradale. Per la sua metà, la pista ciclabile attraversa campi coltivabili.

2. Via Alvaro del Portillo è parallela della S.P Laurentina e la circolazione stradale

ha carattere locale.

3. Altimetria pressoché pari a zero, via Alvaro del Portillo pianeggiante.

PROGETTAZIONE

La realizzazione della pista ciclabile che andrà a collegare Trigoria con Tor di Valle collegherà il tratto terminale dell'attuale ciclabile di Tor di Valle. Attraversa, partendo quindi da Sud e da Trigoria, i quartieri residenziali Vallerano (per circa 3 km), Mostacciano A (per circa 2,5 km) e Torrino Sud (per circa 3 km). Questi sono quartieri residenziali che quindi non presentano scorrimento veloce di automezzi quale la Strada Provinciale Laurentina.

L'attraversamento della S.S 148 Pontina e la S.S. Via del Mare sono possibili attraverso i cavalcavia pedonali già esistenti.

Â

Attraversando la Pontina con un ponte pedonale (già esistenteÂ largo 2 metri e con scalini dolci e facilmente superabili anche da bambini) si potrebbe proseguire per via Garosi, Via Chianesi, Via E. Giachino (Mostacciano B) e poi Via Pasquino Borghi - Via Fiume Bianco - P.zza Hazon - P.le E. Tarantelli - ponticello Metro Tor di Valle e superare SP Via del Mare (Torrino nord), Via Ostiense e Via Ippodromo di Tor di Valle (congiunzione all'attuale pista ciclabile scavalcando la via del mare con analogo ponte uguale a quello della Pontina).

A Tor di Valle transita il treno per Ostia Lido - Castelfusano direzione sud e il centro di Roma, direzione Nord.

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Le fotografie di seguito proposte, illustrano il suddetto percorso:

1.Â Â Â Â Â PISTA CICLABILE VIA ALVARO DEL PORTILLO (IMG_3823)

2.Â Â Â Â Â VIA ALVARO DEL PORTILLO AL RONDOâ€™™ VIA VALLERANO (IMG_3824)

3.Â Â Â Â Â VIA DI VALLERANO 300 METRI PRIMA DELLA TRAVERSA VIA LUIGI CHIARINI (DA
Â QUESTO PUNTO INIZIA LA PISTA CICLABILE CHE CORRE
VERSO TOR DI VALLE) (IMG_3825)

4.Â Â Â Â Â VIA LUIGI CHIARINI (PICCOLO TRATTO A DOPPIA CARREGGIATA) CHE SI
SNODA PER CIRCA 2,5 KM IN DIREZIONE S.S.148 PONTINA. (IMG_3826)

5. VIA LUIGI CHIARINI, STRADA LARGA 12 METRI E SUFFICIENTE AD OSPITARE, OLTRE UN MARCIAPIEDI, LA LARGHEZZA DI UNA PISTA CICLABILE DI ALMENO 3 METRI. . (IMG_3827)

6. VIA CHIARINI NEL TRATTO PARALLELO DI VIA DI VALLERANELLO (IMG_3830)

7. VIA LUIGI CHIARINI ALLA CONFLUENZA CON VIA DI VALLERANELLO (IMG_3831)

8. VIA DI VALLERANELLO IN DIREZIONE S.S. 148 PONTINA (IMG_3832)

9. VIA DI VALLERANELLO IN PROSSIMITA' CON LA CONFLUENZA SULLA COMPLANARE DELLA S.S. 148 PONTINA. AL CENTRO DELLA FOTO E DI COLORE BLU SI VEDE PARTE DEL CAVALCAVIA PEDONALE CHE OLTREPASSA LA S.S.PER DIREZIONE MOSTACCIANO B. (IMG_3833)

10. CAVALCAVIA SULLA S.S. 148 PONTINA PRIMA RAMPATA LATO VIA VALLERANELLO (IMG_3834)

11. DISCESA OPPOSTA DA SALITA E OLTRE S.S. 148 PONTINA. (IMG_3835)

12. VIA GAROSI " QUARTIERE MOSTACCIANO B (IMG_3836)

13. VIA GAROSI (IMG_3838)

14. VIA ELIO CHIANESI (SI VEDE IN FONDO ILCAVALCAVIA SUL G.R.A. NEI PRESSI

DELL'OSPEDALE SAN GALLICANO) (IMG_3839)

15. VIA CHIANESI OLTRE IL CAVALCAVIA SUL G.R.A. (IMG_3842)

16. VIA CHIANESI POCO PRIMA DEL SOTTOPASSO ALLA CRISTOFORO COLOMBO
(IMG_3844)

17. VIA GIACHINO (IMG_3845)

18. VIA GIACHINO (IMG_3848)

19. VIA GIACHINO AL SEMAFORO CON P.ZZA BEATA VERGINE DEL CARMELO (I
MG_3849)

20. VIA DON PASQUINO BORGHI AL TORRINO SUD (IMG_3850)

21. VIA FIUME BIANCO IN DIREZIONE P.ZZA HAZOLINO HAZON (IMG_3851)

22. P.LE E. TARANTELLI IN PROSSIMITA' DEL PARCHEGGIO DELLA STAZIONE
DEL TRENO PER OSTIA
LIDO
(IMG_3852)

23. RAMPA DI ACCESSO AL CAVALCAVIA PEDONALE CHE, DALLA STAZIONE DEL
TRENO TOR DI VALLE, PORTA ALL'IPPODROMO IN DIREZIONE DEL TRATTO
ESISTENTE DELLA PISTA CICLABILE. (IMG_3854)

24.Â Â Â PROSIEGUO DEL CAVALCAZIA CHE VA OLTRE LA S.P VIA DEL MARE. (IMG_38 55)

Â

Â

Progetto ideato e realizzato da:

Roberto Coppola

Via G.B.Morgani 30/h

00161 Roma

06. 44255.401 (fax .484) cel. 3299048822Â e-mail rcoppola59@libero.it

Â

Â

Caro Roberto, Auguri a te e Claudia, sono sicuro che energie nuove servono a migliorare il lavoro; per quanto riguarda il Bike Sharing, abbiamo fatto da sempre proposte che non sono state recepite dall'attuale amministrazione; avevamo lavorato con Veltroni con il monitoraggio positivo, finanziato dagli Spagnoli ai quali era stata promessa una contropartita pubblicitaria come avviene a Parigi, Milano, etc. hanno stravolto il progetto che prevedeva 20.000 bici non a

macchia di leopardo come fatto al municipio I, III (già finanziato dal municipio, nella precedente amministrazione), e XIII Ostia. Doveva essere realizzato a macchia d'olio dal centro alla periferia, la prima mezz'ora gratuita, come avviene dappertutto; purtroppo, nel programma di Alemanno la bici non era stata neanche nominata; abbiamo lottato per ricostituire l'ufficio bici, il Biciplan era già approvato, come il Regolamento Edilizio per i parcheggi nei cortili condominiali, avevamo il Tavolo Intermodalità che è sparito, insomma, siamo ripartiti da zero per 1 anno e mezzo. Io non mollo mai, la speranza, la perseveranza, la calma, la pazienza sono le virtù dei forti; il nostro Sogno: "Roma Ciclabile" si deve realizzare.

Maurizio

À

Cari amici del coordinamento,

voglio innanzitutto ringraziarvi per la fiducia che mi avete accordato nell'indicarmi come vostro portavoce, insieme a Claudia Tifi come mia sostituta. Molti di voi hanno una esperienza robusta della mia sull'insieme dei temi che riguardano l'uso della bicicletta e rappresentano importanti realtà associative, io spero di poter portare in aggiunta un contributo tecnico specialistico (e istituzionale, come rappresentante dell'Istituto Nazionale di Urbanistica) su come questo splendido mezzo di spostamento può diventare decisivo nella pianificazione, programmazione e progettazione di una città sostenibile.

Porto i miei vent'anni di lavoro come urbanista nell'amministrazione comunale, altri dieci come professionista nella progettazione e riqualificazione urbana e ambientale per gli enti pubblici, insegno urbanistica, ma soprattutto uso costantemente la bicicletta in città e fuori città da circa 53 anni (su 56).

Cercherò di svolgere il compito in cui mi è stato affidato come portavoce, portando appunto la vostra voce nelle Istituzioni che sono le effettive responsabili delle politiche della sostenibilità. Evidentemente l'efficacia del mio compito dipenderà solo in parte da me, sarà invece decisiva la collaborazione di tutti per avere proposte meditate e condivise da portare alle Amministrazioni pubbliche e per poter svolgere una efficace azione politica di pressione e di contrasto all'immobilismo o alle politiche insostenibili. Abbiamo moltissimi motivi di dissenso.

Il lavoro fatto Maurizio Santoni, che mi ha preceduto (e Gianfranco De Pretoro che ha preceduto Claudia) è stato veramente rilevante e gliene dobbiamo essere grati. Ma soprattutto speriamo che continui. Molti di voi forniscono un supporto continuo e fondamentale. Io proverò ad essere il ricettore di questo infaticabile impegno, ma conto sul carattere collegiale della nostra attività (e spero anzi di rafforzarlo) per farcela. Mi è sempre sembrata troppo alta la conflittualità al nostro interno, troppo personalistica, e troppo bassa la collaborazione, a danno della nostra efficacia. Spero quindi di avere un effetto positivo nella qualità dei nostri rapporti. In fondo abbiamo tutti lo stesso obiettivo e le nostre posizioni non sono così differenti.

Il primo nostro impegno in questa fase sarà quello di partecipare al tavolo tecnico che l'amministrazione comunale ha avviato con i rappresentanti delle associazioni. Metteremo alla prova questa forma di collaborazione ma non ci illudiamo sui risultati. Sarà necessario quindi intensificare la nostra azione politica, di pressione e anche la nostra elaborazione di proposte e valutazione delle (poche) cose fatte. A questo proposito, soltanto fra ieri e oggi, sono pervenute due mail (da Francesco di cycom e da Massimiliano di bikesharing) che meritano tutta la nostra attenzione e toccano due punti assolutamente cruciali sui quali vale la pena discutere approfonditamente.

Faccio subito una proposta. La mail di Massimiliano Tonelli merita subito una discussione più approfondita, per prendere una decisione su come operare. Personalmente non sono d'accordo su alcune sue affermazioni, ma condivido molto la sostanza. Forse sarebbe bene che il coordinamento si riunisse solo su questo tema, in modo, se possibile, da formulare una posizione chiara e operativa.

Farò una proposta di data. Penso anche che dovremo prendere l'abitudine di fare riunioni mirate su singole questioni, magari preparate da qualcuno di noi, per poter decidere con più chiarezza come agire. Il tema di Francesco, più volte discusso, vale la pena riprenderlo ancora, magari più in là. Ad esempio quando, in sede di tavolo tecnico, si parlerà finalmente di attuazione del Piano quadro della ciclabilità.

Penso che l'attività del coordinamento debba concentrarsi soprattutto su due cose:

- Sul miglioramento delle proposte per noi fondamentali (senza altro le modalità di attuazione del Piano quadro della ciclabilità - e in esso il bikesharing)

-Â Â Â Â Â Â Â Â Sulla nostra capacitÃ di pressione politica (e di cooperazione quando possibile) sulle Istituzioni pubbliche (Comune e Provincia prima di tutto)

Senza dimenticare naturalmente lâ€™TMattivitÃ di informazione, comunicazione, promozione culturale ecc. che le associazioni svolgono e che il coordinamento puÃ² amplificare e valorizzare.

Per concludere, ringrazio ancora del compito che mi Ã¨ stato affidato e ringrazio chi mi ha preceduto, Maurizio Santoni e Gianfranco Di Pretoro, per lo straordinario impegno che hanno messo e per quello che potranno ancora dare. Io e Claudia ci vedremo con loro, in occasione del prossimo incontro con lâ€™TMassessore alla mobilitÃ della provincia, perchÃ© ci aiutino a proseguire nellâ€™TMattivitÃ del coordinamento. Ma mi aspetto la piÃ¹ ampia collaborazione da tutti voi, si puÃ² fare il portavoce solo se ci sono voci da portare!

Auguri di buon lavoro a tutti noi.

Roberto Pallottini

Il TPL (trasporto pubblico locale) a Roma (ATAC, Trenitalia, Metrobus) copre il 18,2% della mobilitÃ cittadina con una frequenza massima dei bus di SESSANTA (60) minuti per il 98% delle linee ATAC. QuestaÃ estrema carenza di "SERVIZIO" del TPL, perchÃ© Ã¨ solo un passaggio di mezzi pubblici, costringe e/o "agevola" coloro (978 veicoli per 1.000 abitanti) che intendono utilizzare il loro mezzo privato: 56% della mobilitÃ cittadina. Il restante 25,8% Ã¨ mobilitÃ pedonale e ciclistica. Su questa "parvenza" di servizio si intende realizzare il legittimo interesse a trasportare le bici.

In CittÃ con altra cultura e altra convivenza civile, con una vasta rete di ferro (tram e treni urbani e metropolitani) e bus, anche se geograficamente poste in zone molto piÃ¹ fredde della nostra Roma, il mezzo proprio bici Ã¨ utilizzato moltissimo perchÃ© TUTTI i mezziÃ del SERVIZIO pubblico, in tutte le ore di servizio, trasportano le bici. Nelle cittÃ di questo tipo non ha senso pronunciare la parola Bikesharing, anche perchÃ© non esiste nel loro vocabolario. L'esempio puÃ² essere Berlino.

Questa rappresentazione dimostra che qui, a Roma, siamo peggio del cosiddetto "terzomondo"; per cui, in assenza del bisturi, si accetta l'aspirina che annebbia le coscienze e colpisce la persona nella dignitÃ .

Ma non deve essere, nÃ¨ puÃ² essere, una situazione da risolvere con la trattativa tipo "Porta

Portese" in quanto, anche questo strumento, acquieta le coscienze ma colpisce duramente la persona nella dignità .

Che fare?

Se si è convinti di avere il diritto alla mobilità nella libertà di usare il mezzo desiderato rispettando la legalità ed i diritti degli altri alla mobilità (la mobilità sostenibile) si deve lottare, tutti insieme, per ottenere l'efficacia e l'efficienza di questo diritto. Per rendere "culturale" il rispetto delle regole; per rendere culturale il diritto al rispetto della dignità della persona; per stroncare l'attuale carneficina di 1 morto e 100 feriti al giorno nel più inumano ed immorale SILENZIO.

Così, il (piccolo) problema del diritto al trasporto della bici sul TPL diventa il diritto ad avere un degno "servizio" di TPL, una mobilità sostenibile, una "convivenza civile".

In pratica: Non è facile.

Lo vediamo quotidianamente.

Per il caso della fermata bus scippata (o desaparecidos) di via del Plebiscito abbiamo posto pubblicamente la seguente domanda:

"Esiste in Italia uno strumento veloce e civile per ottenere il ripristino della fermata dei bus pubblici in via del Plebiscito a Roma?". Stiamo registrando il ferreo SILENZIO del popolo più parlato al mondo.

A fronte di questo incivile e maleducato comportamento i casi sono due: o si accettano questi comportamenti (in tal caso si agevolano ulteriori azioni oppressive e incivili) oppure si agisce (concordando le azioni da compiere tra coloro che "sentono" le ferite del sopruso, della prepotenza, della inciviltà).

Cordialmente.

Vito

À

Caro Francesco,

mi ritrovo TOTALMENTE sulla Tua Posizione, circa come deve essere fatta la Ciclabile a Roma: con Segnaletica Verticale/Orizzontale e Banda Rumorosa, aggiungerei per la sicurezza; per quanto riguarda dove è illusorio dappertutto, bisogna essere Realisti: iniziamo a fare approvare il Biciplan (rete ciclabile cittadina, approvata in Tutti i municipi), per poter applicare le leggi Famose MAI APPLICATE, diventerebbe Vincolante al Dipartimento Lavori Pubblici che in quella Strada è Prevista la Ciclabile, approvata da Consiglio Comunale.

Così avremmo in 3/4 anni realizzata la Rete Ciclabile Cittadina, per quanto riguarda le bici al seguito nella metro e treni, avevamo già richiesto e promesso dall'amministrazione che in orari compatibili, Tutti i Giorni è possibile:

prima delle 7, dalle 10 alle 12, dalle 14 alle 16 e dalle 19 in poi; i giorni festivi tutto il giorno.

Maurizio Santoni

Carissimi,

voglio riprendere un punto esplicitamente sollevato nell'incontro di ieri da Marco Contadini al tavolo tecnico sulla ciclabilità, sul quale ci è stata richiesta una riflessione, secondo me di fondamentale importanza. Mi riferisco a come fisicamente concepire la cosiddetta 'pista ciclabile', dal punto di vista dell'efficacia e della sostenibilità economica.

A prescindere, la mia convinzione è che una rete di piste ciclabili sia determinante per rendere effettivamente ciclabile una città come Roma e dare una svolta alla massa del popolo dei ciclisti, per far scendere in bici il ragazzino, lo studente, la massaia, l'impiegato.

1. La pista ciclabile deve essenzialmente dare la protezione giuridica al ciclista: oggi si corre il rischio concreto di essere investiti e dover pure pagare il conto della carrozzeria di chi ci investe, e magari pure una multa perché investiti percorrendo una corsia preferenziale od un passaggio pedonale.

2. La pista ciclabile svolge un ruolo fondamentale, anche d'immagine, per aumentare l'utenza. E senza l'utenza nessuna amministrazione investe nella ciclabilità o si impegna con una delibera di giunta perché i 50 possessori di bici pieghevoli possano trasportarla sui mezzi pubblici...

3. L'approccio pragmatico è essenziale: i soldi non ci sono e non ci saranno, nessuna amministrazione, di destra o di sinistra, spenderà milioni di euro per realizzare (e mantenere) chilometri di ciclabili a 300 mila euro al km.

4. Personalmente mi capita di viaggiare molto all'estero per lavoro e se vogliamo guardare come si concepisce una ciclabile in europa e nel resto del mondo, l'approccio classico è quello di piste tracciate con segnaletica orizzontale e verticale a lato della carreggiata, senza togliere

spazio ai pedoni: non mi è mai capitato di vedere le piste 'corazzate' che si fanno qui a Roma.

Per concludere, credo veramente che se vogliamo dare una svolta a questo tavolo tecnico ed approfittare seriamente di questa opportunità dobbiamo porre il punto 3 del ciclodecalogo come fondamentale, ma cosa rivisto:

3. ITINERARI (PISTE) CICLABILI e Ciclo-Pedonali dovunque sia possibile, ma che non si ipotizzino quale ghetto e contentino locale, bensì capitolo condiviso di politiche ampie e incisive a favore alla bici urbana. Ogni strada deve diventare ciclabile. Si blocchi la trasformazione di marciapiedi in parcheggi, si riconvertano altresì sistematicamente ad uso ciclopedonale non condiviso. Si realizzino ciclabili adiacenti alla carreggiata, anche semplicemente identificate da segnaletica orizzontale e non necessariamente su sede propria. Si dia applicazione alla legge 366/98 che ha apportato modifiche al nuovo Codice della strada, ponendo l'obbligo per gli Enti proprietari delle strade di realizzare piste e percorsi ciclabili adiacenti sia a strade di nuova costruzione sia a strade oggetto di manutenzione straordinaria.

À

Francesco

A Roma, stante la mancanza di rispetto del Codice della Strada di una consistente parte degli automobilisti e la carenza di prevenzione e repressione di tale comportamento da parte delle Autorità preposte, è necessaria, più che in altre città, UNA RETE DI PISTE CICLABILI PROTETTE VASTE E INTERCONNESSE.

Adriano Esposito

Le battaglie devono essere di tutt'altra caratura. Mi fa piacere che Francesco aggiunga alla mia proposta di combattere con UN SOLO punto, il bike-sharing, l'idea di aggiungere a questo un altro punto semplicemente FONDAMENTALE e che potrebbe davvero mettere spalle al muro l'amministrazione: le piste ciclabili a costo zero. È **Giustissimo**. È Questa semplice novità, che non costa quasi nulla, potrebbe non solo portare centinaia di chilometri di corsie riservate alle bici in pochissimi mesi, con una spesa irrisoria, ma anche risolvere in moltissime strade la tragedia (non solo per chi va in bici) della doppia fila. La doppia fila a Roma è molto diffusa, a differenza di quanto si crede, non soltanto per la proverbiale pigrizia del popolo

capitolino, ma soprattutto per il cervellotico dimensionamento delle carreggiate. Andate a Parigi o a Madrid e troverete che le carreggiate a senso unico non sono per nessun motivo al mondo superiori ai tre metri e cinquanta di larghezza (fatti salvi gli spazi per la sosta, che sono normati con delle dimensioni secondo codice della strada). Questo perché tale larghezza impedisce la sosta in-mezzo-alla-strada in divieto e in doppia fila e, per conseguenza, evita il disordine che regna sovrano nelle nostre strade trasformandole per automobilisti, pedoni e ciclisti nelle strade più pericolose -di gran lunga- in Europa.

Â

La costruzione di corsie ciclabili in intercapedini ricavate tra il marciapiede e le auto in sosta permetterebbe un percorso SICURO alle biciclette, consentirebbe di restringere le carreggiate che per legge possono essere ristrette facendo SCOMPARIRE la piaga della doppia fila. E soprattutto renderebbe VISIBILE la ciclabilità, la imporrebbe come brand, come logo, le piste ciclabili sarebbe dovunque, la ciclabilità sarebbe qualcosa che esiste, non qualcosa che è relegato lungo l'aniene, nelle lande desertiche verso fiumicino o sottoterra, nella banchine del Tevere.

Â

Altro che mobilità debole, come certe associazioni stamattina sul Tg3-Regionale insistevano a dire, noi siamo la mobilità FORTE. I deboli sono gli automobilisti, poracci, non noi!!!

Â

La battaglia si deve orchestrare solo e soltanto sulle cose che CAMBIANO LA FACCIA di questa città. Bike Sharing dovunque, come a Milano, e piste ciclabili leggere in ogni strada che -con due lire- ne consenta per dimensioni la posa in opera.

Â

L'immagine che vi allego, di Parigi, spiega più di tante parole!!!

Il giorno 19 gennaio 2010 10.42, cycrom@libero.it <cycrom@libero.it> ha scritto:

Personalmente concordo pienamente sul rischio di lasciarsi pian piano portare a dibattere sulle briciole, dimenticando la pagnotta, e sulla sensazione di non approfittare in pieno di questa opportunità. Mi spaventa come l'unico documento politico, il Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile, contenga meno di 3 righe sulla ciclabilità, al di là di qualunque parola. Insisto sul fatto che solo un piano quadro sulla mobilità ciclabile approvato immediatamente come delibera di giunta, reso pubblico e portato al più presto in consiglio sia l'unica via per cambiare qualcosa di sostanziale. Sono convinto della fondamentale importanza della realizzazione di percorsi ciclabili a basso costo come strumento per avere massa critica e portare i romani in bici.

Francesco

[CYCOM - http://blog.libero.it/cycom](http://blog.libero.it/cycom)

Ci siamo semplicemente suicidando. Stiamo compiendo degli errori strategici e politici che hanno del macroscopico e che faremo scontare ai nostri figli. I temi che portiamo al cospetto dell'amministrazione sono briciole. Per carità, le briciole potranno essere anche importanti per qualcuno, potranno sfamare un passerotto o una formica, ma sono briciole. Perché chiedere briciole? Chi si sta pigliando la responsabilità di volare così basso in una città dove una persona muore ogni giorno e settanta rimangono ferite per colpa di una mobilità completamente impazzita? Quanto risolveremo di questa mattanza facendo entrare le biciclette nei condomini o sui mezzi pubblici?

Qu

Creiamo i presupposti per NON rivoluzionare il settore, presupposto che -come dicevo- pagheranno i nostri figli. In nome di che cosa?