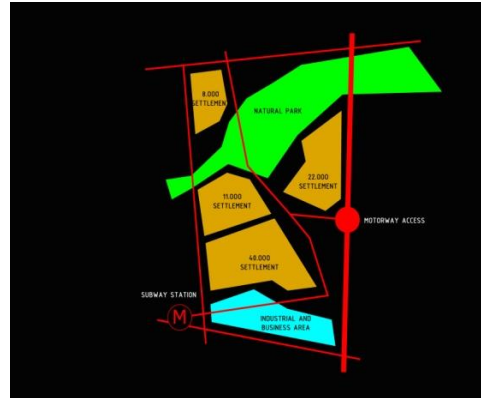


La mobilità dolce e la sicurezza



mobilità sostenibile,
rigenerazione urbana e sviluppo locale

Roberto Pallottini

I temi che tratteremo

- **La mobilità dolce e la sicurezza**
 - **La cultura della mobilità sostenibile**
 - **Il quadro normativo – leggi e regolamenti**
- **Le scale territoriali delle reti ciclabili**
 - **Europee, nazionali, regionali, provinciali, comunali**
 - **Le diverse forme della pianificazione**
- **L'integrazione con le altre politiche urbane**
 - **L'intermodalità**
 - **Ciclabilità, periferie urbane e programmi integrati**
 - **La partecipazione nella formazione dei piani**
- **Le nuove tipologie dei percorsi ciclabili e delle opere**
- **Il progetto di fattibilità di un percorso ciclabile**
- **Le politiche di limitazione del traffico privato**
 - **Il contenimento del traffico urbano: isole ambientali, zone 30**

La promozione della cultura della mobilità sostenibile/ciclabile

❑ La città e il territorio sistemi complessi

- le modalità dell'integrazione dei programmi per la ciclabilità con le politiche urbane per la sostenibilità

❑ Le condizioni per la fattibilità

- La riduzione delle automobili in circolazione e in sosta
- Il trasporto pubblico locale
- Il ridisegno della rete viaria
- La partecipazione

Il quadro legislativo per la ciclomobilità

La legge n. 2 del 2018 per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.

Persegue l'obiettivo di **promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto**, sia per le esigenze quotidiane e ricreative, che per lo sviluppo dell'attività turistica.

Introduce nell'ordinamento la **definizione normativa delle ciclovie e delle reti cicloviarie**.

Introduce nell'ordinamento la **definizione Piano generale della mobilità ciclistica, di durata triennale**, che dovrà costituire parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica. Prevede:

- lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano;
- lo sviluppo della mobilità ciclistica su percorrenze definite a livello regionale, nazionale ed europeo.

- ❑ Il Piano individua le **ciclovie di interesse nazionale** che costituiranno la **Rete ciclabile nazionale denominata «Bicitalia»**. Integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea "**Eurovelo**".
- ❑ La Rete Bicitalia prevede:
 - uno **sviluppo complessivo non inferiore a 20.000 km** e articolata su itinerari su tutto il territorio nazionale;
 - **l'integrazione e interconnessione** con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità di trasporto, nonché con le altre reti ciclabili presenti nel territorio;
 - la **continuità e l'interconnessione con le reti ciclabili urbane**, anche attraverso la realizzazione di aree pedonali e zone a traffico limitato, nonché attraverso l'adozione di provvedimenti di moderazione del traffico.
- ❑ Anche le regioni predispongono, nel PRMTL Piano Reg. Mobilità, Trasporti e Logistica, **un Piano regionale della mobilità ciclistica**
- ❑ Le **città metropolitane ed i comuni** non facenti parte di città metropolitane, predispongono i **Piani urbani della ciclomotilità**, chiamati **Biciplan**, quali piani di settore dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS)

Il quadro legislativo di riferimento

- I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile – PUMS, redatti secondo i criteri esposti nel Decreto MIT 04/08/2017 n. 397 sulle “Linee guida dei PUMS”, rappresentano il più aggiornato tipo di pianificazione – con valenza europea – per risolvere i problemi della mobilità urbana.
- I PUMS rappresentano l’evoluzione dei PUM - Piani Urbani della Mobilità, integrati sulla base del concetto di “sostenibilità”
- I PUMS dovranno, tra l'altro, individuare le ciclovie di interesse nazionale che contribuiranno alla Rete ciclabile nazionale "Bicitalia", la rete infrastrutturale che dovrà essere integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea "Eurovelo".
- Le nuove norme sulla mobilità ciclistica del 2020 (che vedremo più avanti)

Piani Urbani Mobilità Sostenibile

I **PUMS** rappresentano l'evoluzione dei **PUM - Piani Urbani della Mobilità**, integrati sulla base del concetto di “sostenibilità” (da intendersi nella sua più ampia accezione tecnica, sociale, ambientale e quindi economica) e contengono i Piani Urbani del Traffico **PUT**.

[Secondo le linee guida europee \(2019\)](#), il “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione”.

Comprendono l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto (ad es. *mobility manager*), i sistemi di controllo e di regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città”.

Le scale della pianificazione della mobilità ciclistica

sei livelli:

Locale

Comunale

Città metropolitana

Regionale

Nazionale

Europeo

Piano della ciclabilità di Roma, i macro obiettivi: combinare mobilità sostenibile e sviluppo locale per la rigenerazione urbana

- sostenibilità della mobilità complessiva
- qualità dell'ambiente urbano
- sicurezza stradale
- benessere dei cittadini
- qualità delle relazioni sociali
- sviluppo delle economie locali

La forma della città

I macro obiettivi individuati dal Piano tengono conto:

- della consolidata struttura urbana a corone concentriche,
- della forma radiocentrica della domanda di mobilità e della struttura “storica” radiale della viabilità cittadina.

La strategia tiene inoltre in considerazione gli elementi centrali della forma urbana che caratterizzano il nuovo Piano Regolatore Generale:

- centralità urbane forti e deboli
- rete ecologica
- rete del ferro.

Il Piano definisce e programma interventi finalizzati a:

- incentivare la scelta della bicicletta per effettuare il primo spostamento dalle residenze ai parcheggi di interscambio con le linee del trasporto pubblico
- supportare anche quei cittadini che intendono effettuare l'intero spostamento con la sola bicicletta.

Obiettivi e articolazione del piano

- ❑ Riconosce l'importanza della ciclabilità urbana nel quadro delle strategie di riqualificazione dell'ambiente urbano e di lotta all'inquinamento acustico e atmosferico
- ❑ Illustra i vantaggi della mobilità ciclabile
- ❑ Rileva:
 - **La massima efficienza per gli spostamenti entro i 5 km**
 - **La massima sicurezza per tutti**
 - **Costo molto basso delle infrastrutture per le biciclette, mentre l'incidentalità generata dalle automobili ha costi molto alti**
- ❑ Piano molto partecipato che serve a imporre:
 - **inserimento ciclabili nei progetti urbani e di trasformazione della città**
 - **inserimento nella programmazione degli interventi previsti nei piani del traffico, nei lavori pubblici, nei nuovi interventi di trasformazione e nei progetti di rigenerazione**
 - **indicazione delle priorità e programmazione degli interventi**

- ❑ Il piano si articola in quattro macro aree di intervento:
 - sviluppo della rete, generale e di quartiere (intermodalità col tpl)
 - parcheggi bici (per il tpl, le scuole ecc.)
 - accesso sui mezzi pubblici
 - altri trasporti innovativi (monopattini, bikesharing...)
- ❑ Prevede come obiettivi prioritari:
 - L'inserimento della rete ciclabile in ogni progetto urbano o intervento di trasformazione della città
 - L'inserimento della rete ciclabile nella programmazione ordinaria prevista dai Piani del traffico, dai lavori pubblici stradali, dai progetti di riqualificazione ecc.
- ❑ Avvia una intensa partecipazione dei cittadini e delle associazioni, ma anche delle componenti istituzionali, soprattutto dei municipi e degli uffici tecnici (urbanistica, LLPP, Mobilità ecc.)

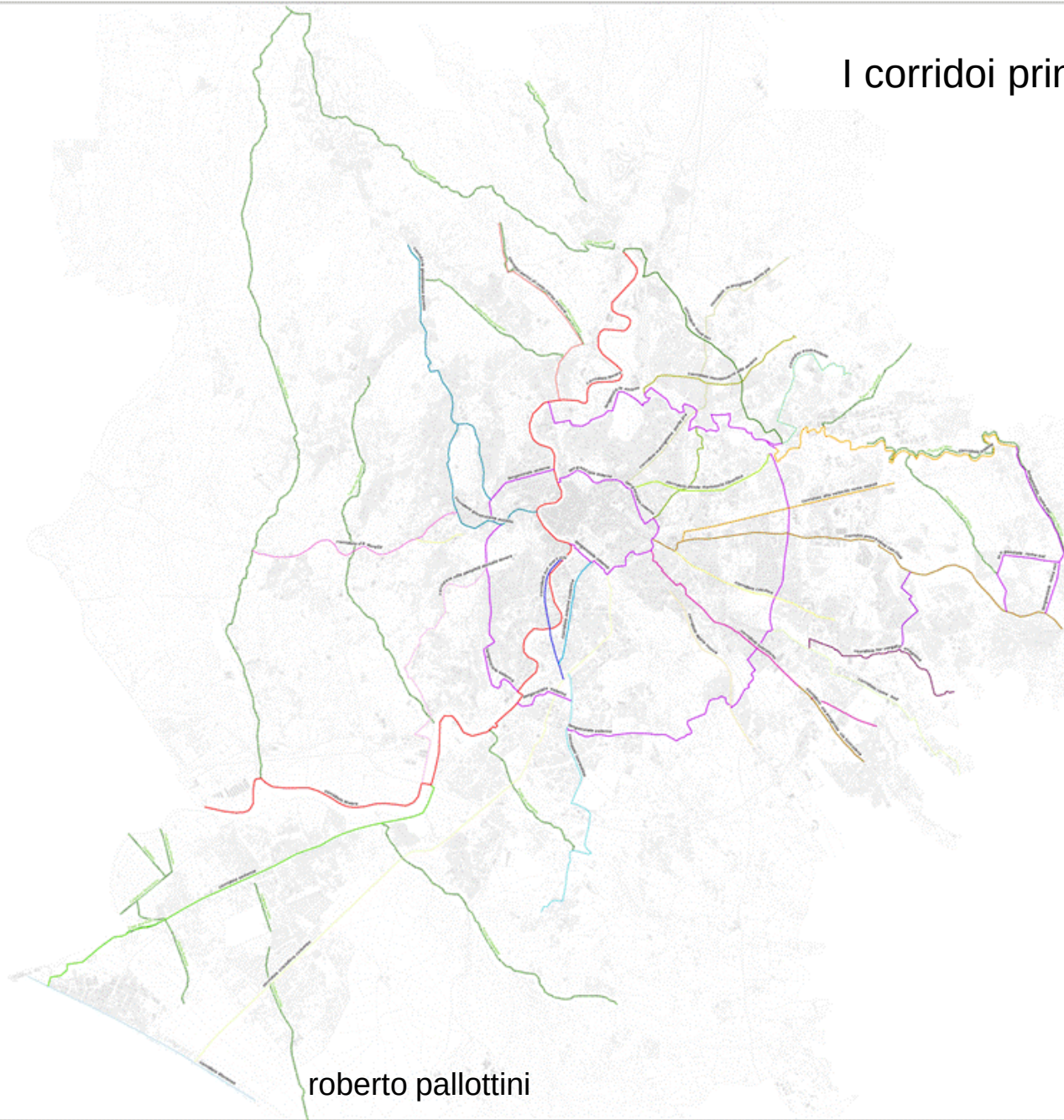
Per questo il piano della ciclabilità richiede l'integrazione fra politiche settoriali

- attenzione a quelle parti di città dove le condizioni di sofferenza e degrado sono più elevate (periferie interne e metropolitane)
- in genere caratterizzate da alta frammentazione, scarsa coesione territoriale
- rigenerazione della città esistente con la combinazione fra riqualificazione urbana, sviluppo e mobilità sostenibile
- offrire strade e spazi urbani per favorire la ripartenza delle attività produttive diffuse nella città e contribuire all'occupazione dei suoi abitanti oltre che alla vitalità sociale e economica dei quartieri dove vivono

La rete locale e le zone 30

La rete risultante sarà costituita da tracciati continui, veloci e utili. I percorsi dovranno collegare fra loro:

- le principali polarità urbane (poli scolastici, sportivi e sanitari);
- i principali nodi del trasporto pubblico (metro A, B, C e anello ferroviario);
- le grandi emergenze storico/artistico/ambientali (parchi, ville e complessi storico-archeologici);
- la costellazione di Zone 30 di cui Roma dovrà dotarsi.



roberto pallottini



La ciclabile infinita

La proposta delle associazioni

Prevede:

- 10 Corridoi Principali(Consolari ciclabili) con andamento radiale in ingresso/uscita dal centro. Queste traiettorie attraversano diametralmente la città, ricucendo il centro, i poli principali e la costellazione di microcittà.
- 3 Percorsi Anulari Principali (Ciclonvallazioni) che permettono la distribuzione dei flussi ciclabili tra le radiali, garantendo l'attraversamento trasversale della città.

Il metodo

La proposta è stata elaborata adottando una metodologia basata due pilastri fondamentali:

- individuazione delle principali microcittà e degli attrattori che guidano gli spostamenti urbani (scuole, ospedali, parchi o centri commerciali).
- utilizzo delle heatmap (mappe a densità di frequenza) generate dai ciclisti urbani durante gli spostamenti quotidiani.

La pianificazione della rete di Roma Capitale

Si parte dalla struttura radiocentrica della città e dalla domanda e offerta di trasporto

☐ **Due sono i livelli del Piano:**

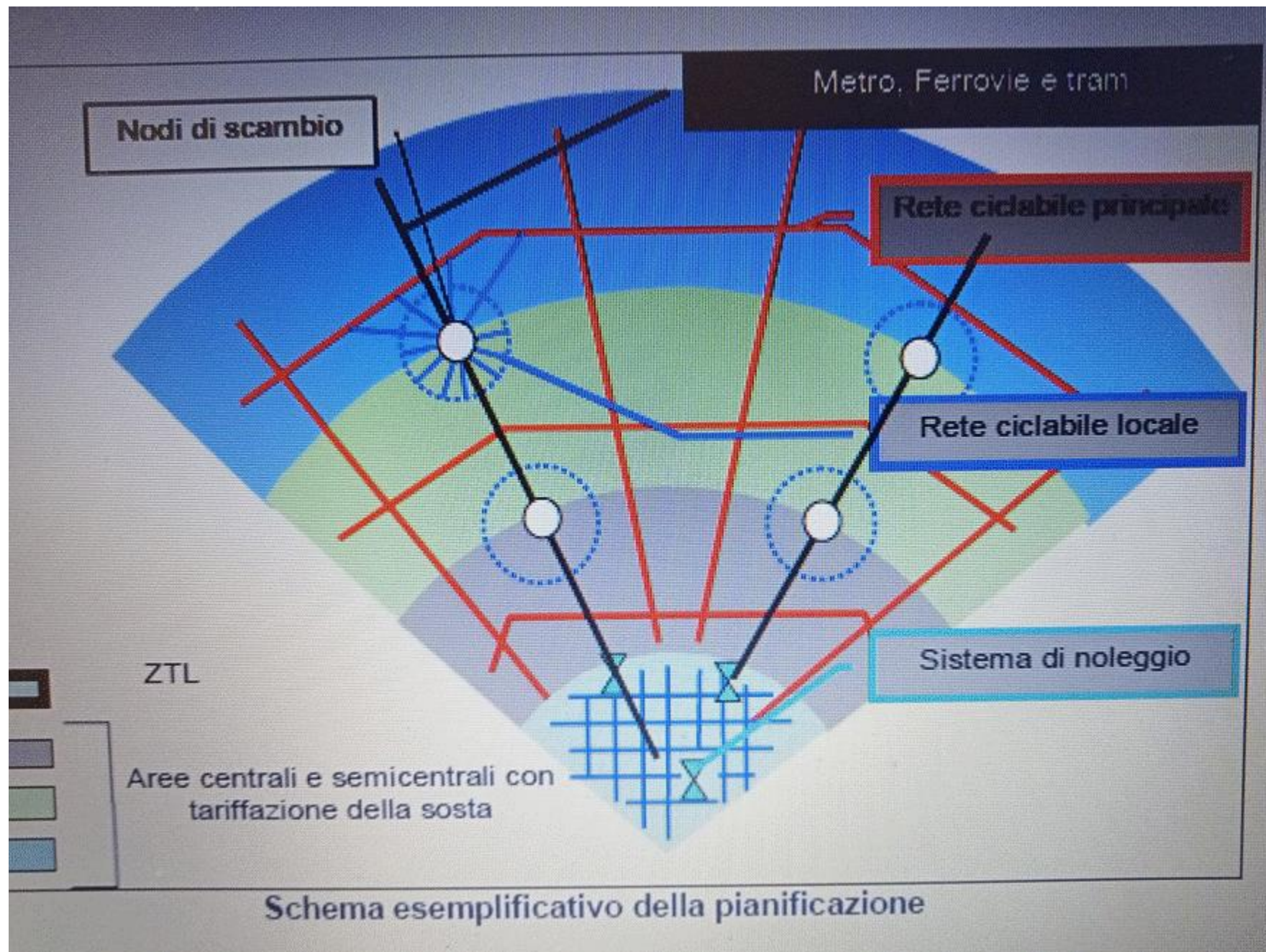
- piste ciclabili radiali e tangenziali per gli spostamenti integralmente in bicicletta
- le reti locali per l'intermobilità

☐ **Il problema della sicurezza stradale**

☐ **I percorsi ciclabili come fattore di riqualificazione degli ambiti urbani**

☐ **Le reti ciclabili locali:**

- I municipi come referenti istituzionali principali
- I Programmi integrati per le zone trenta



❑ **La rete ciclabile principale**

- Massima fluidità dei percorsi

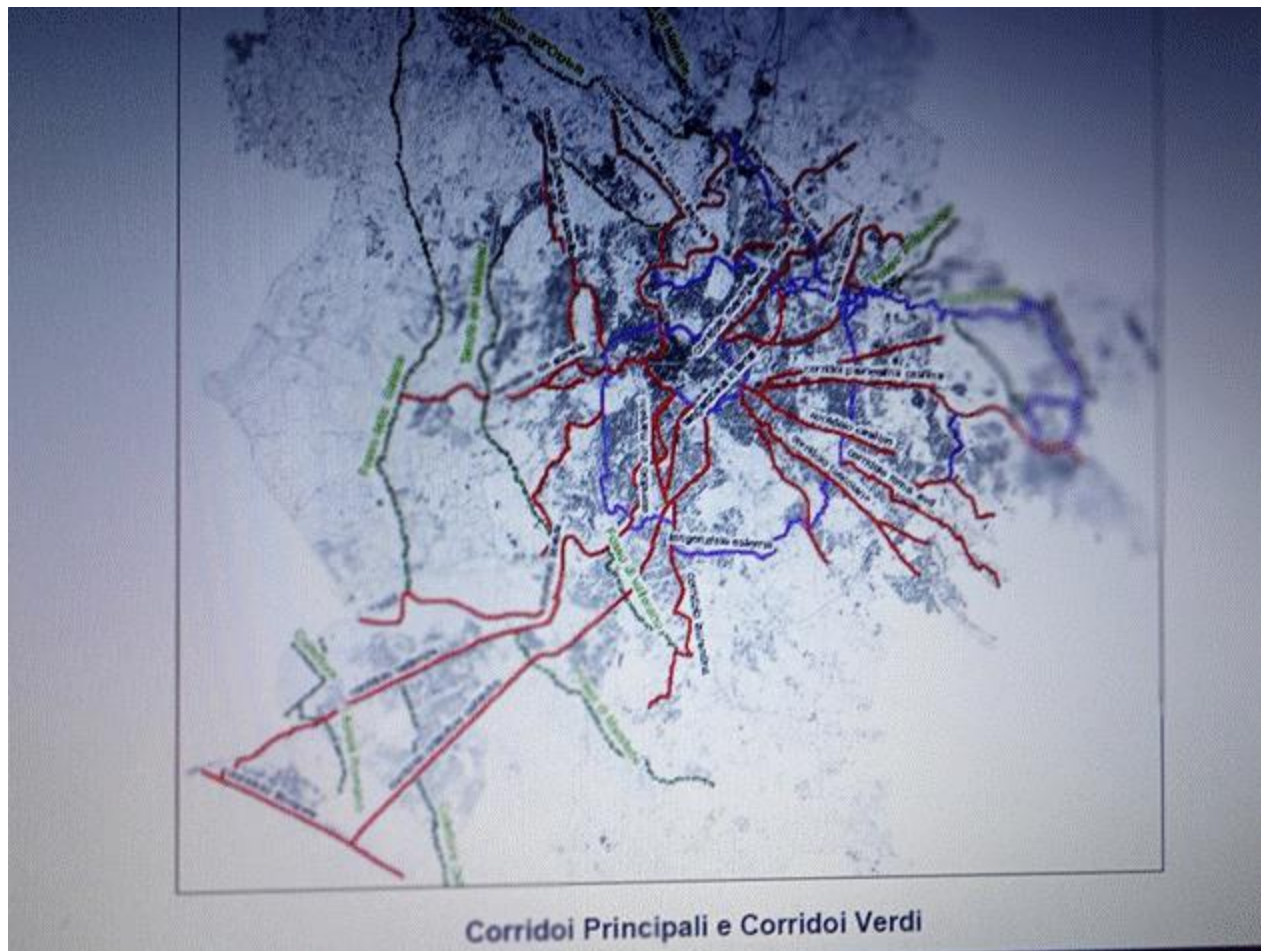
❑ **Classificazione dei percorsi in:**

- percorsi di valenza principale
- percorsi locali
- percorsi in ville e oarchi
- corridoi verdi (rete ecologica

❑ **Stato di attuazione**

- Realizzati
- Finanziati
- Pianificati

Corridoi principali e corridoi verdi



roberto pallottini

PIANO QUADRO DELLA CICLABILITÀ DEL COMUNE DI ROMA

ASSESSORE ALLE POLITICHE AMBIENTALI E DEL VERDE URBANO
 Fabio De Lillo

ASSESSORE ALLE POLITICHE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI
 Sergio Marini

DIRETTORE DIPARTIMENTO ALLA TUTELA AMBIENTALE E DEL VERDE E PROMOZIONE DELLO SPORT
 Paolo Giordano

DIRETTORE DIPARTIMENTO ALLA MOBILITÀ E AI TRASPORTI
 Alessandro D'Amico

AGENZIA ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ
 Presidente: Massimo Valentini
 Amministratore Delegato: Enrico Sciana

SUPERVISORE DEL PIANO
 Luca Anselmi, Alessandra Fucini, Giuseppe Lenti, Marco Mancini, Enrico Sciana, Marco Costantini

COORDINATORE
 Marco Costantini

REDAZIONE
 Massimo Valentini (a cura per la redazione della cartografia) - Via Nazionale alla Pubblica Amministrazione e dei Servizi Urbani - Spazio per la Tutela Ambientale e del Verde Urbano e per la Tutela della Mobilità - Assessorato alla Mobilità, Dipartimento Mobilità e Trasporti, Agenzia Roma Servizi per la Mobilità

REDAZIONE E LAVORO
 Marco Costantini
 Marco Sciana (a cura per la redazione della cartografia) - Via Nazionale alla Pubblica Amministrazione e dei Servizi Urbani - Spazio per la Tutela Ambientale e del Verde Urbano e per la Tutela della Mobilità - Assessorato alla Mobilità, Dipartimento Mobilità e Trasporti, Agenzia Roma Servizi per la Mobilità

La definizione delle Reti Locali è stata effettuata in partecipazione con il coordinamento delle associazioni cittadine del ciclo e con i 18 municipi di Roma

Tavola 7 SCENARI BREVE E MEDIO PERIODO

Data: Marzo 2010

Scala: 1:50.000

Legenda

INFRASTRUTTURE PER LA CICLABILITÀ

- Percorsi esistenti su strada
- Percorsi esistenti nel verde
- Percorsi fianchiati
- Reti locali
- Corridoi Verdi

SERVIZI PER LA CICLABILITÀ

- Linea metro A
- Linea metro B
- Ferrovia concessa Roma-Lido
- Ferrovia concessa Roma-Pantano
- Linee Ferroviarie
- Progetto Riscio
- Bike Sharing 1 lotto
- Bike Sharing 2 lotto

SCENARI A BREVE PERIODO

- connessione eur - levere sud
- connessione parco degli acquedotti - eur
- connessione collatina - prenestina
- connessione torvegata - anagnina - torbica monaca con tangenziale esterna
- porte marittimo
- connessione torracca casali monastero
- collegamento dorsale aniene tangenziale interna
- connessione corridoio giustiniana aurelio corridoio levere
- collegamento rive levere
- litoranea

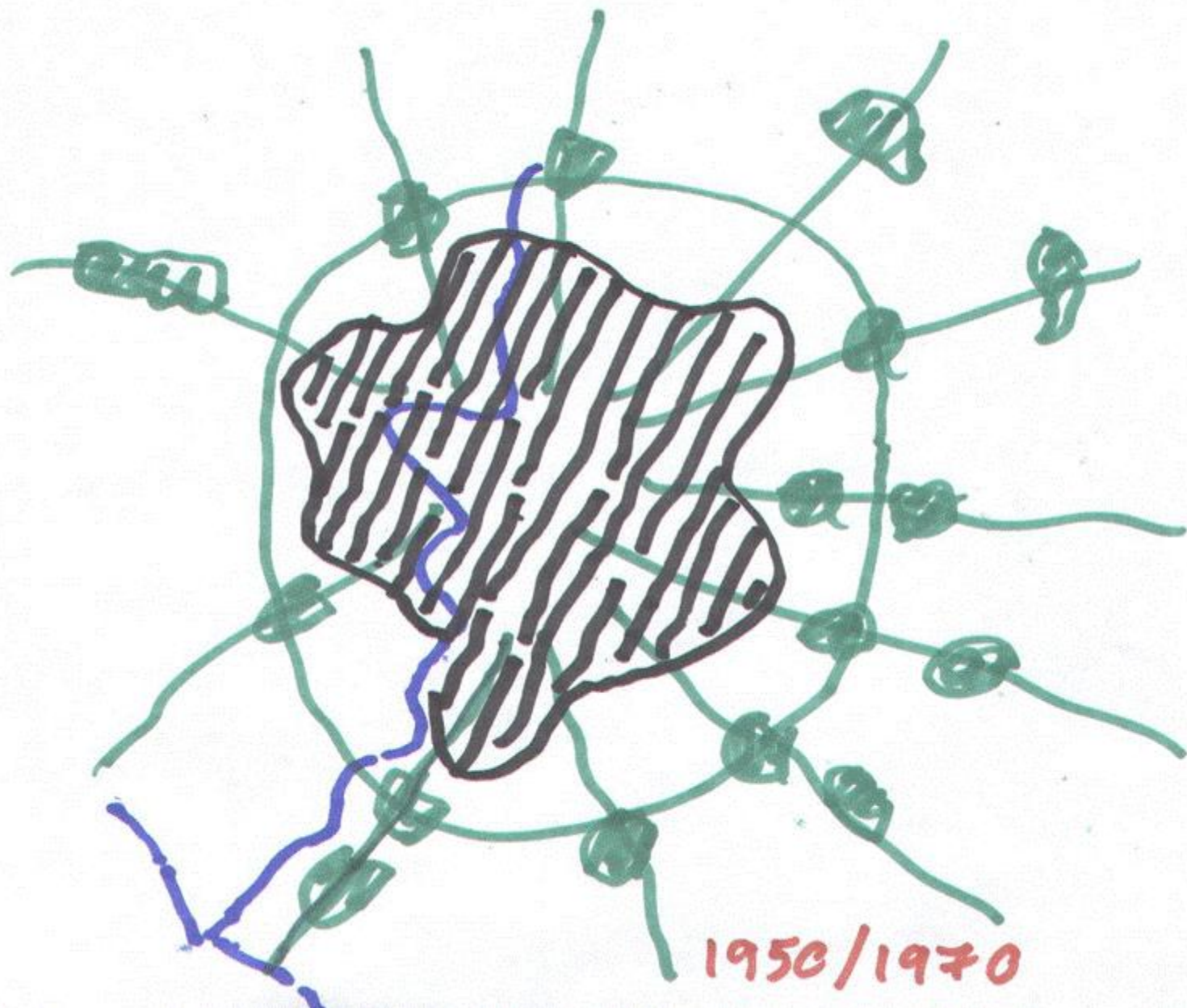
SCENARI MEDIO PERIODO

- 1b tangenziale interna
- 2b connessione fra tangenziale interna - corridoio tuscolano
- 3b corridoio marigliana - porta pia
- 4b collegamento tra il corridoio levere e il corridoio giustiniana
- 5b corridoio tuscolano
- 6b corridoio prenestina - casilina
- 7b corridoio giustiniana - aurelio
- 8b corridoio marconi
- 9b corridoio levere / corridoio c.colombo

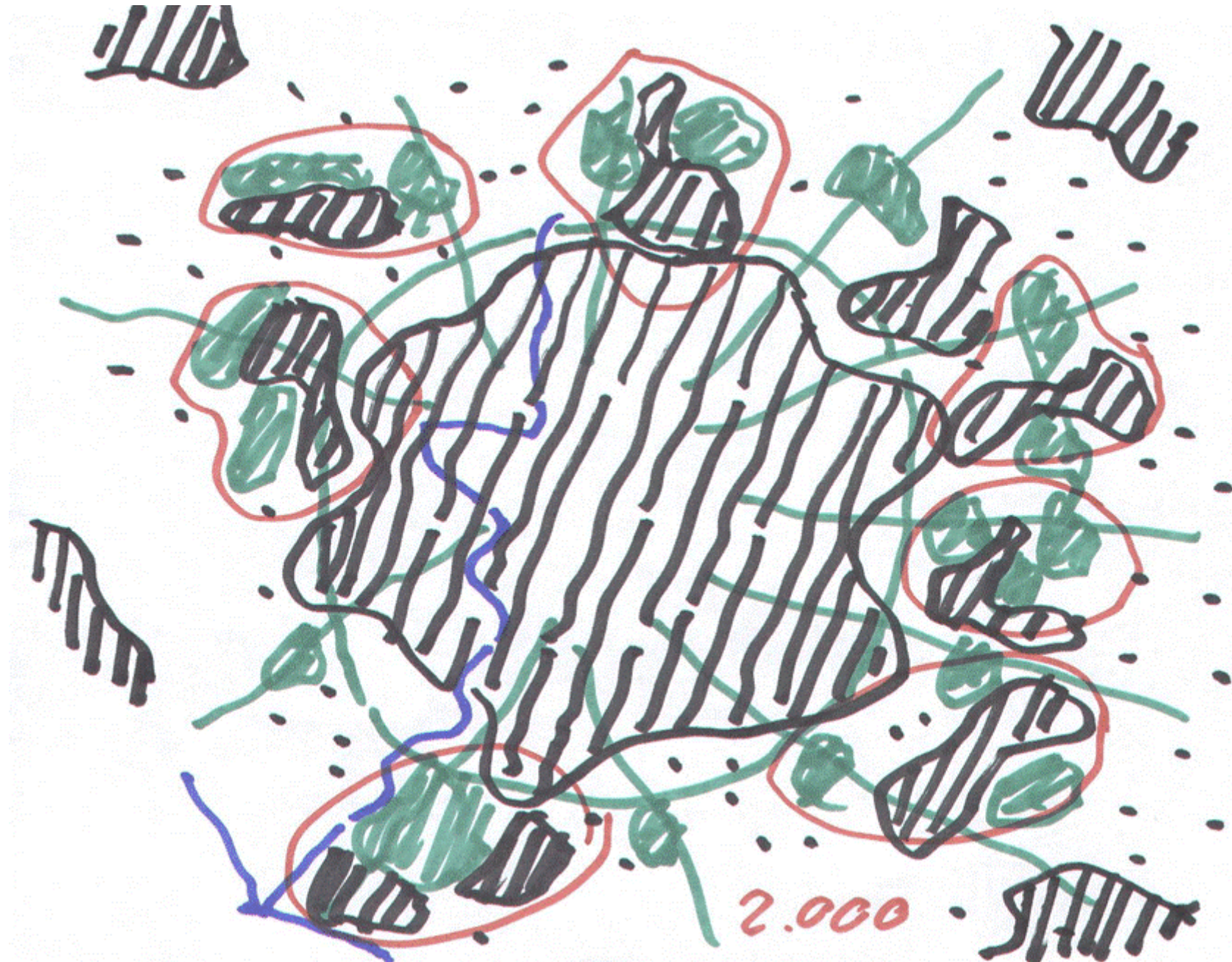
La ciclabilità nelle periferie romane

Programmi integrati e mobilità sostenibile per
la rigenerazione delle periferie

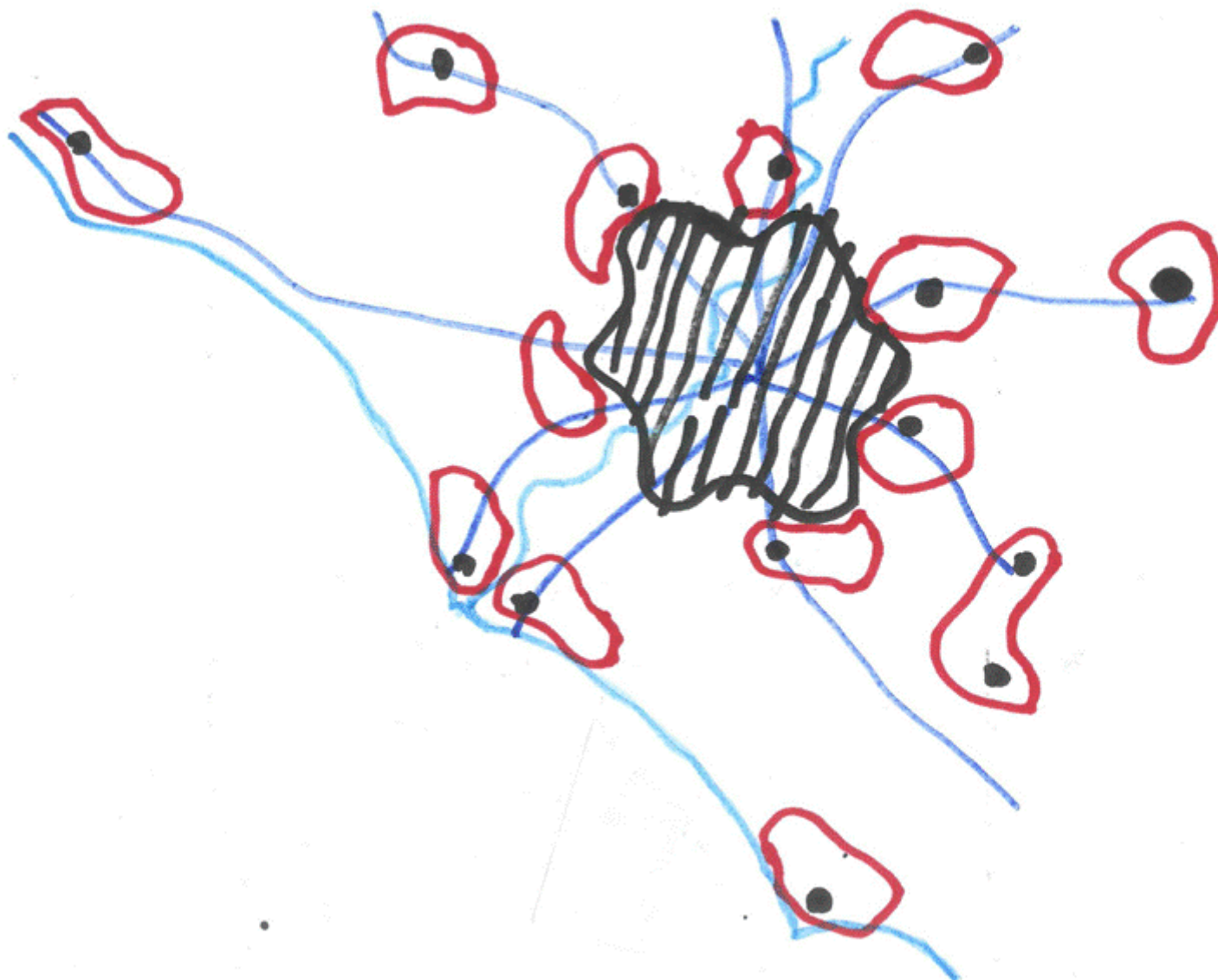
La formazione della periferia romana



La formazione dei sistemi locali

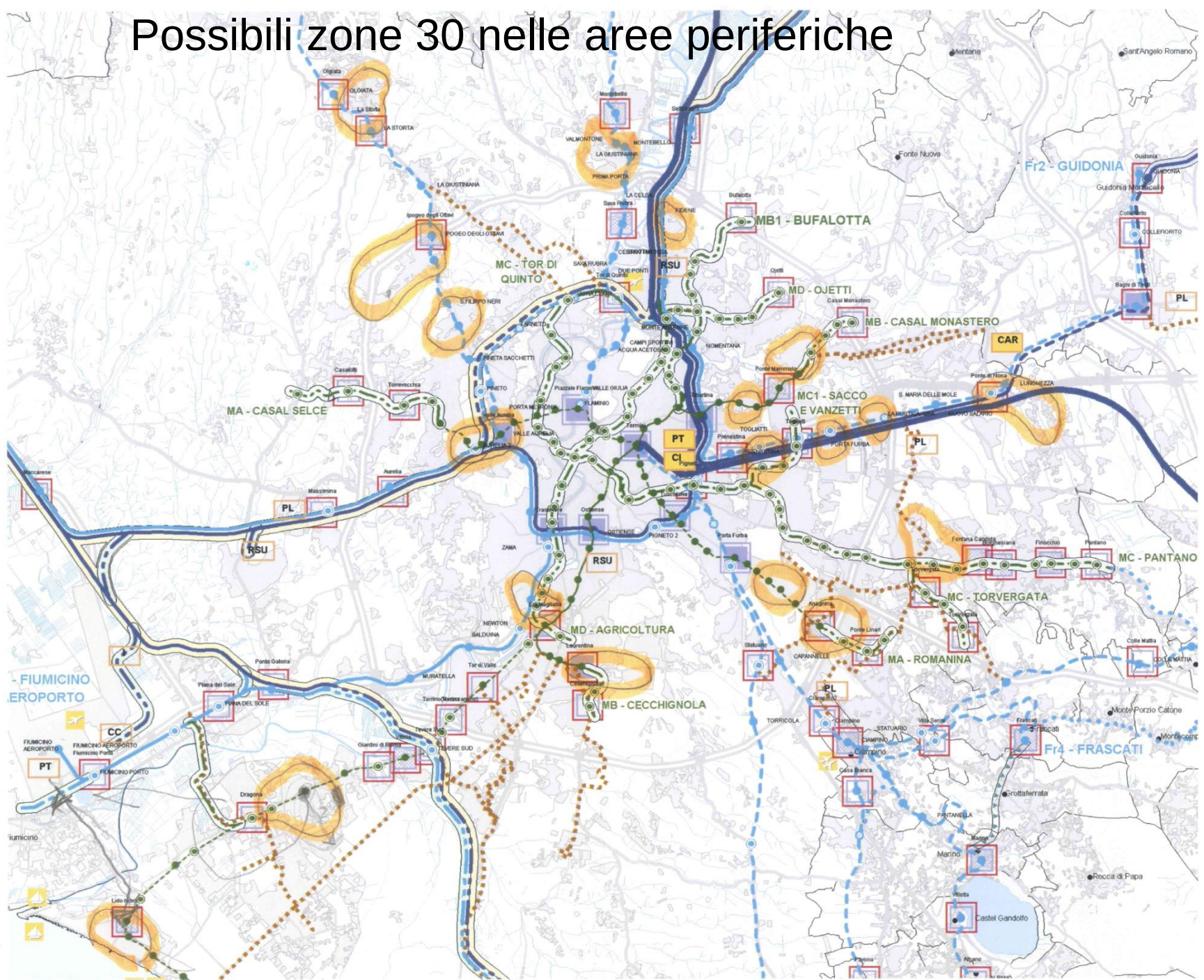


I sistemi locali e i nodi del ferro

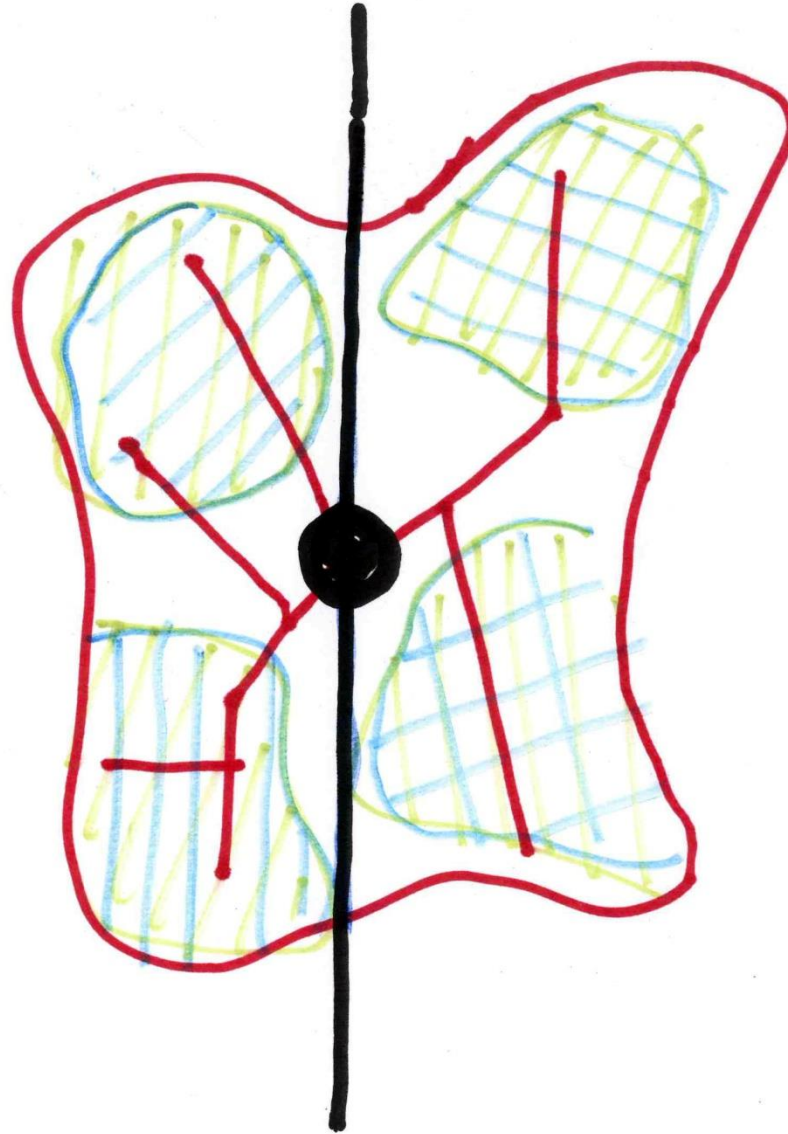


roberto pallottini

Possibili zone 30 nelle aree periferiche

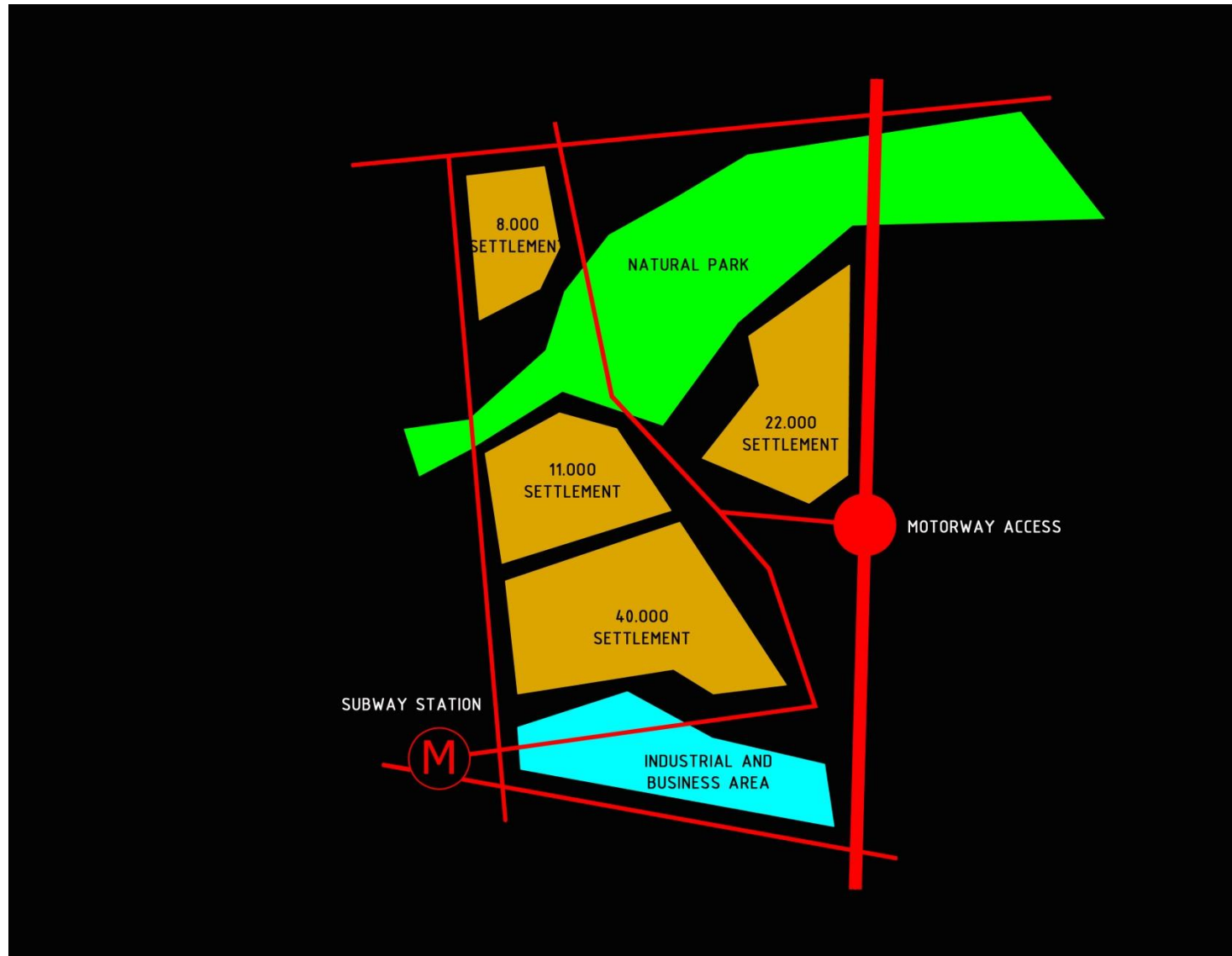


Schema della rete locale – combinazione di zona trenta



roberto pallottini

Programmi integrati per la mobilità ciclabile (e pedonale) nelle periferie
Realizzare percorsi sicuri per l'accesso al ferro, finanziati dalla microvalorizzazione immobiliare



Obiettivi specifici

- Combinare mobilità ciclabile e pedonale con intermodalità, per favorire l'accessibilità dei quartieri più marginali senza aumentare le auto in circolazione
- Quindi finalizzata a potenziare l'accesso ai nodi principali del TPL soprattutto nella città periurbana e diffusa;
- Contribuire a riaggregarla potenziando le relazioni interne, per facilitare lo sviluppo delle economie su base locale.
- Combinare negli stessi programmi i due obiettivi strategici per uscire dalla crisi: mobilità e sviluppo
- Combinare quindi azioni sul patrimonio, sulle infrastrutture e sulle reti della mobilità – asset di sviluppo - con azioni di sostegno alle nuove economie
- Coinvolgimento della società attiva (non solo volontariato e terzo settore, ma anche cooperazione, PMI)

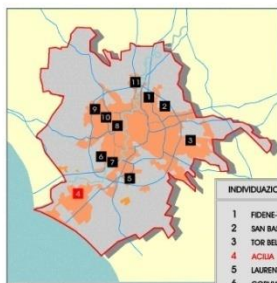
Lo strumento dei Programmi Integrati

I Print dovranno

- ☐ essere “leggeri” dal punto di vista immobiliare, densificando solo vicino ai nodi del TPL (modello TOD), ma puntando soprattutto al recupero e riconversione del già costruito
- ☐ essere orientati alla coesione territoriale col potenziamento delle reti locali
- ☐ utilizzare le risorse ricavate dalla valorizzazione per la crescita insieme della mobilità sostenibile e dello sviluppo locale
- ☐ aggregare insieme quei territori urbani che sono entro la distanza di 2,5/3 km da un nodo del trasporto pubblico (stazioni, linea tranviaria, direttrice del TPL importante) o da una direttrice ciclabile primaria esistente o di cui è programmata la realizzazione.
- ☐ Trasformare questi territori in ambiti urbani a traffico calmierato (modello delle zone 30), densificando laddove utile e facilitando l’insediamento di nuove attività. Puntare alla valorizzazione delle strade più vitali secondo il modello dei “centri commerciali naturali”, con il contributo diretto e indiretto dei commercianti e delle attività che vi si affacciano.
- ☐ comprendere anche aree agricole, dove sostenere la multifunzionalità delle aziende agricole, da mettere in rete con i quartieri limitrofi.

Coordinamento Generale del P.R.U. Progetto Urbanistico e redazione del P.R.U.	Arch. Daniel Modigliani Arch. Angela Vito
Consulenti per le Procedure e gli Atti Tecnico-Amministrativi Segreteria Tecnico-Amministrativa	Arch. Fabrizio Giordano Dott.ssa Lorenzina Andreola L.A. Caterina Berardi Piero Di Franco L.A. Carlo Sempaliga
Consulenti per la Qualità della Progettazione	Arch. Mario T. Giordani Geom. Antonio Mazzucchione Prof. Ing. Elio Perotti Arch. Massimo Risi Arch. Irene Gatti Arch. Francesco Riccardi Prof. Arch. Roberto Parisi
Consulenti per le procedure per l'attuazione della OD.P.P.	Arch. Irene Gatti Arch. Edoardo Pregler
Elaborazione della Cartografia Informatizzata, Progetto Grafico ed Editoriale Gruppo di lavoro Progettuale	collab. Arch. Alessandro Di Silvestro Arch. Elisabetta Savarese Arch. Annamaria Arch. Bruno Uboldi Stefano Laureato
L'ESPRESSO DEL PROCEDIMENTO Arch. Daniel Modigliani	L'PROGETTA COORDINATORE Arch. Angela Vito

Scala 1:10.000	Programma Definitivo INQUADRAMENTO URBANISTICO	Tavola 1
data Maggio 2001	Cartografia di base: Aerofotogrammetria 1991	



INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI

- 1 FIDENE-VAIMELANA
- 2 SAN BASILIO
- 3 TORRELLA MONACA
- 4 ACILIA
- 5 LAURENTINO
- 6 CORVALLI
- 7 MAGLIANA
- 8 VALLE AURELIA
- 9 PALMAROLA-SELVA CANDIDA
- 10 PRIMAVALLE-TORREVECCHIA
- 11 LABARO-PRIMA PORTA

ASSETTO TERRITORIALE

SISTEMA DELLA MOBILITÀ

- Legenda**
- Rette ferroviarie metropolitane in superficie
 - Rette ferroviarie metropolitane sotterranee
 - Stazione
 - Nodo di scambio intermodale completo
 - Asse stradale di connessione esterna
 - Asse stradale di connessione locale
 - Silenzioso / Sovrapasso / Sottopasso

SISTEMA DEGLI SPAZI URBANI

- Fronte di servizi pubblici
- Centrità / Spazio urbano qualificato
- Asse a prevalente destinazione turistica
- Potential di livello locale
- Attenuazione di livello metropolitano

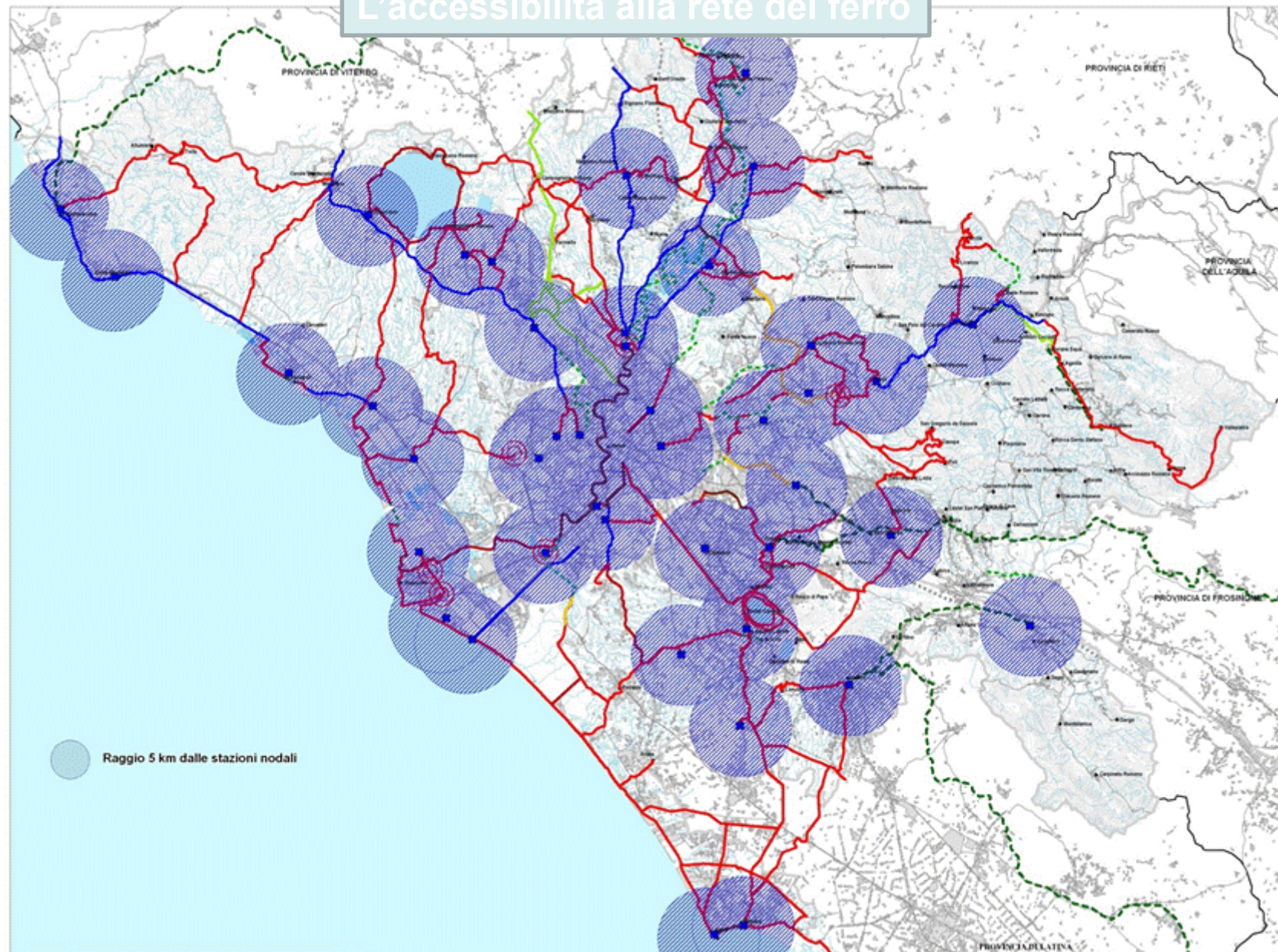
SISTEMA DEI VALORI STORICO ED AMBIENTALI

- Margine verde strutturato
- Emergenza di valore storico architettonico
- Corridoio di collegamento ambientale
- Percorso di fruizione storico ambientale
- Potential di valore storico / ambientale
- Verde attrezzato di livello locale
- Grandi sistemi ambientali / Parco urbano
- Asse con valenze ambientali e con fruizione

Il programma di recupero urbano di acilia



L'accessibilità alla rete del ferro



Accessibilità alla rete del ferro

roberto pallottini



PROVINCIA
DI ROMA

Stima dei valori in gioco

I programmi di recupero urbano (Print) nell'esperienza pregressa

- 2.491 milioni di investimenti privati in 11 ambiti (226 milioni per ambito),
- contributo privato alle opere pubbliche (oneri ordinari e straordinari): circa 750 milioni
- con un volano di circa 168 milioni pubblici sono stati attivati investimenti per 3.478.
- rapporto investimenti privati/contributo investimenti pubblici: 30% circa

I print per la mobilità sostenibile e lo sviluppo locale

- in fase di crisi, ipotizziamo 1/10 degli investimenti privati: 250 milioni
- ipotizzando 20 ambiti, significa 12,5 milioni per ambito.
- in termini di contributo straordinario, 75 milioni di contributo per investimenti pubblici
- **quasi 4 milioni per ambito, divisi in:**
 - **3,5 per opere pubbliche sulla mobilità sostenibile (per zone 30 o isole ambientali)**
 - 0,5 (15% circa) di contributo alle imprese (50.000 euro per 10 imprese per ambito), complessivamente 200 imprese aiutate

Il totale di questa stima

- 250 milioni di investimenti privati nei nuovi print
- 75 milioni di investimenti pubblici di cui:
 - 65/67 in opere pubbliche
 - 8/10 per il sostegno alle imprese

Roma, 2013



Piano Quadro della Ciclabilità Provinciale



INU
Istituto Nazionale
di Urbanistica

roberto pallottini

CiclinPro

La mobilità ciclabile nella dimensione metropolitana.
Il Piano quadro della ciclabilità per la provincia di Roma Capitale

I macro obiettivi generali

- ☐ fare della mobilità ciclabile una modalità di spostamento capace di produrre esiti significativi sulla mobilità complessiva
- ☐ pianificare una rete di percorsi protetti, a diversi livelli di protezione e per intercettare diversi obiettivi di spostamento.
- ☐ disegnarla con attenzione alla forma del contesto di tipo metropolitano, dove aree ad alta concentrazione di urbanizzazione si combinano con aree ad urbanizzazione diffusa.
- ☐ rendere accessibili in modo sostenibile i beni paesaggistici, storici e ambientali

Gli obiettivi specifici

- **Promuovere il turismo sostenibile verso:**
 - Le aree protette
 - I paesaggi dell'Agro Romano
 - I beni culturali
 - I centri storici minori
- **Incrementare la mobilità sostenibile verso:**
 - I servizi urbani
 - I luoghi di lavoro
- **Migliorare la sicurezza per l'uso ludico-sportivo della bicicletta**

Obiettivo 2020

Come nasce il Piano

- Il Piano nasce dal basso, esprime una domanda e conoscenza del territorio e capacità progettuale dei cittadini dell'associazioni dei ciclisti, consapevoli del valore generale dei propri interessi e di doverli interpretare nella/attraverso la pianificazione.
- Intenso processo di partecipazione
- Scenario condiviso e strategia di l'attuazione globale

L'articolazione della rete

La rete è articolata in due componenti:

- Quella radiale (pochi percorsi ma lunghi)
- Quella reticolare, interna ai sistemi locali, per l'adduzione alla rete radiale, ai nodi dell'intermodalità, alle centralità metropolitane e ai centri minori. Casa/lavoro, casa/servizi urbani

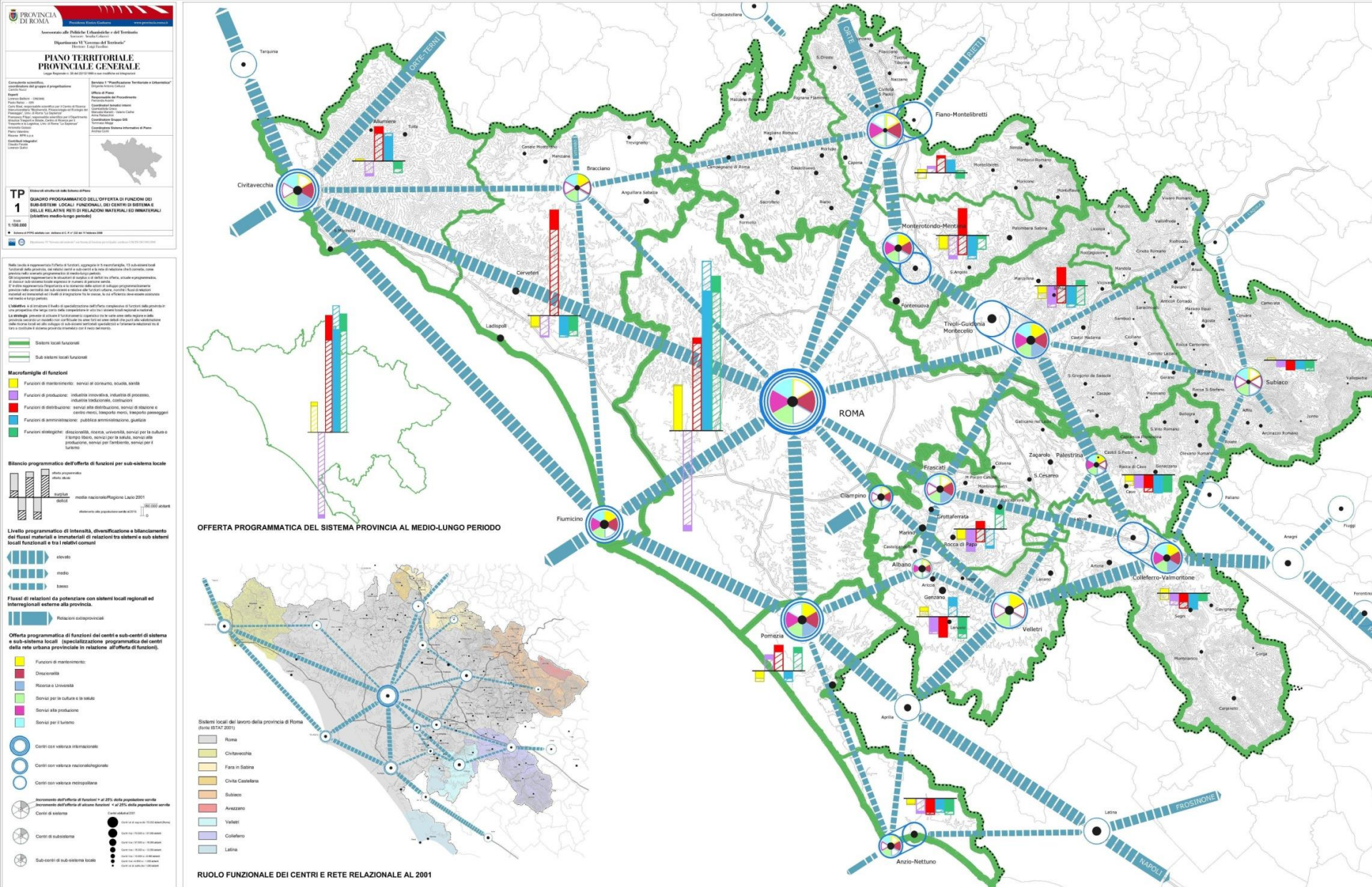
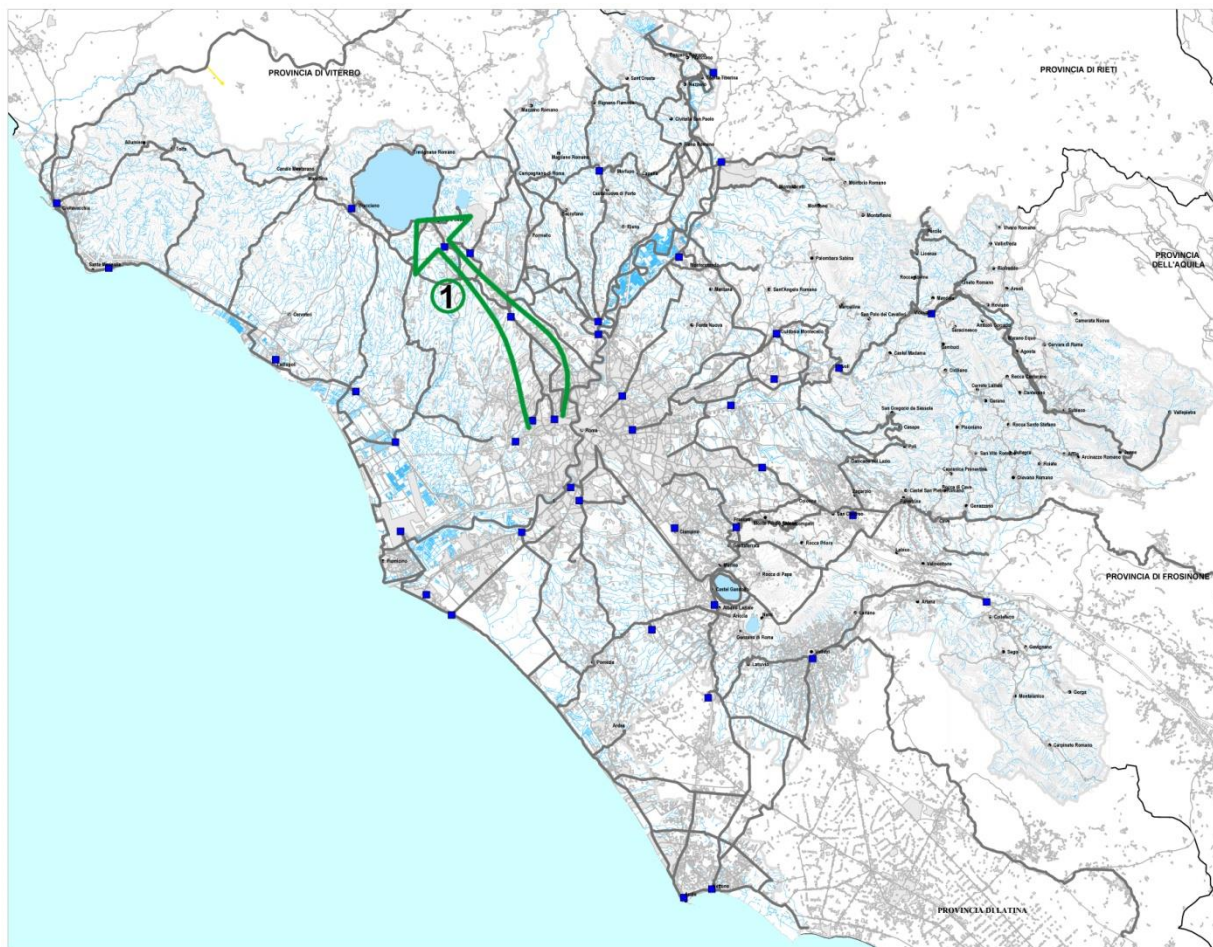


Fig. 1 – La tav. TP1 del PTPG di Roma. Quadro programmatico della offerta di funzioni dei subsistemi locali funzionali, dei centri di subsistema e delle relative reti di relazioni materiali ed immateriali

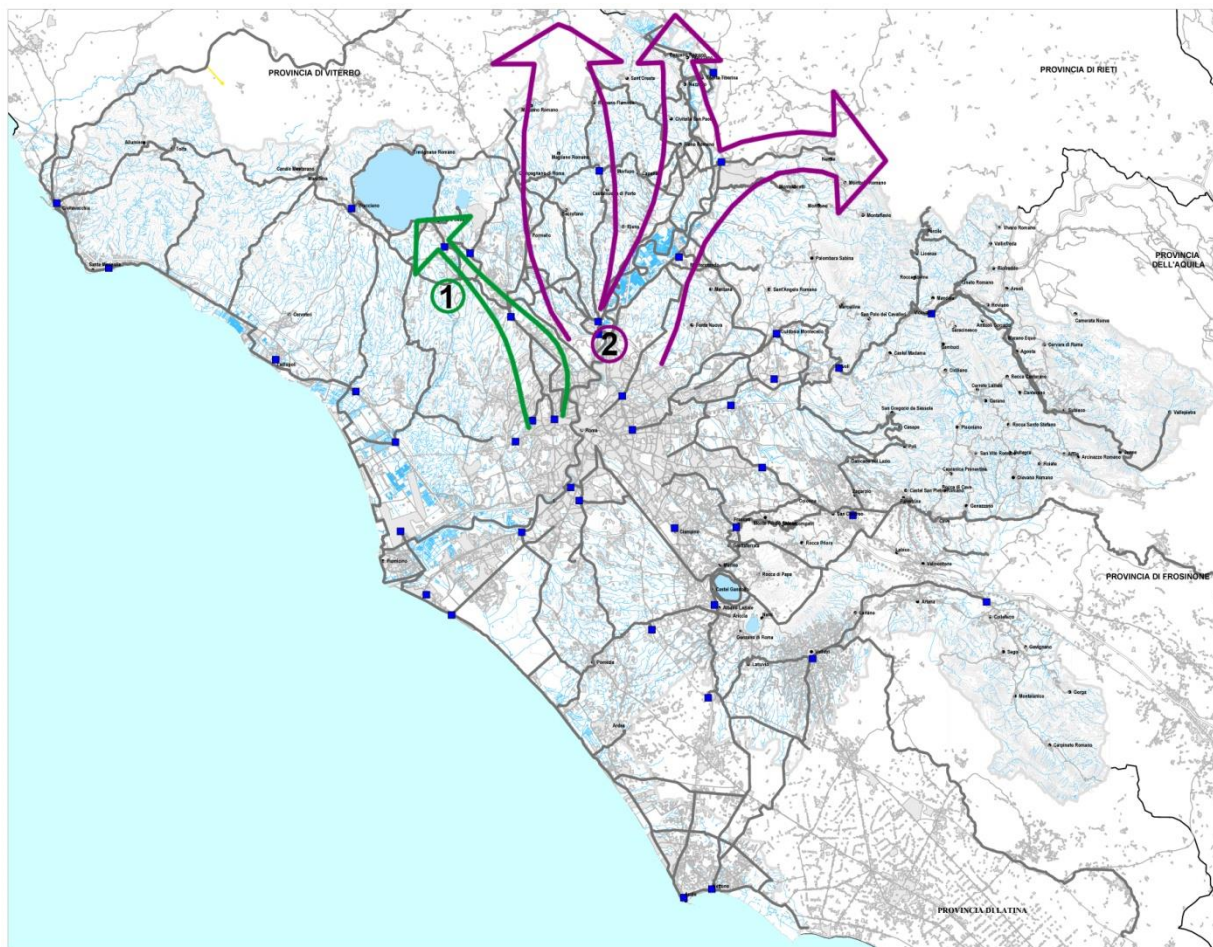
Direttrici

Lago di Bracciano



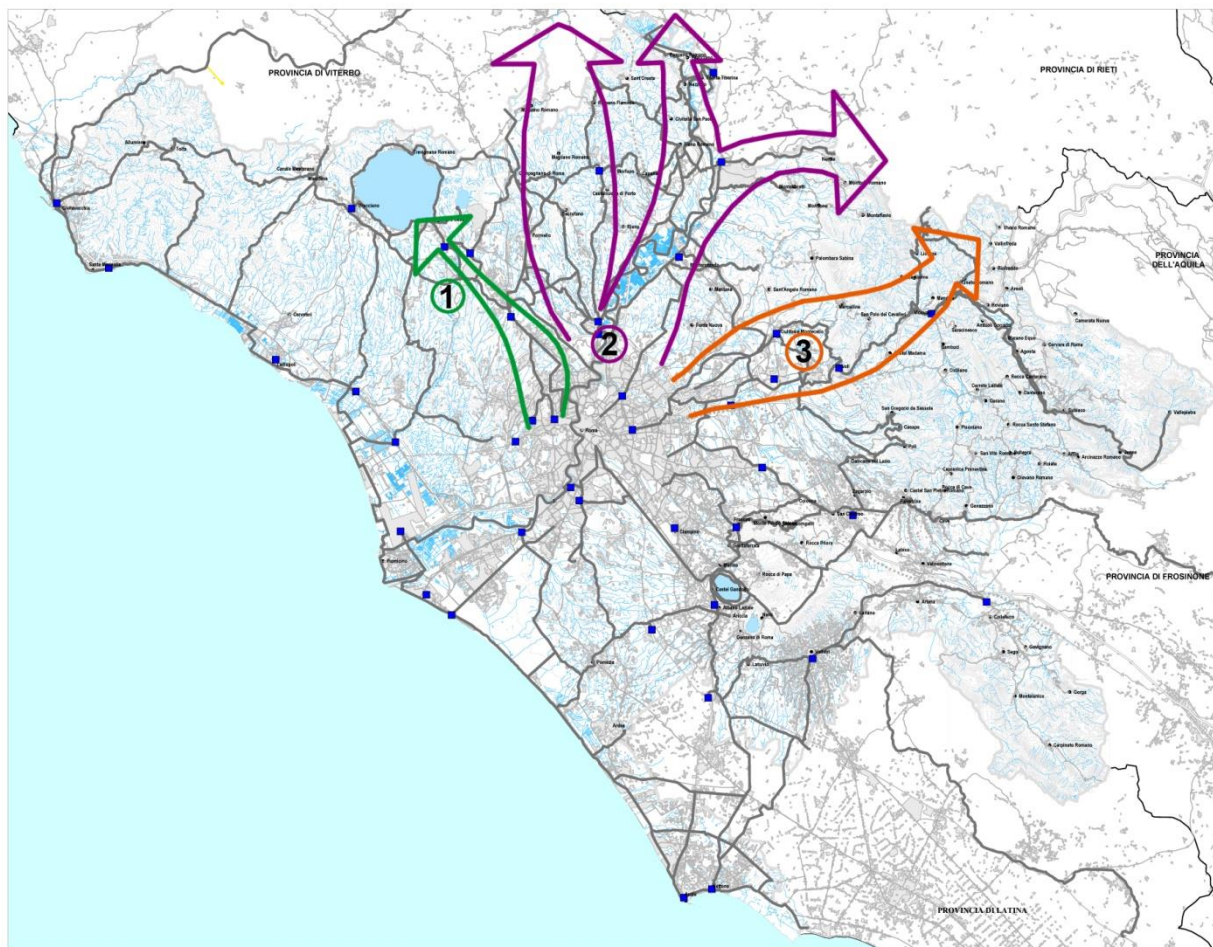
Direttrici

Roma Nord



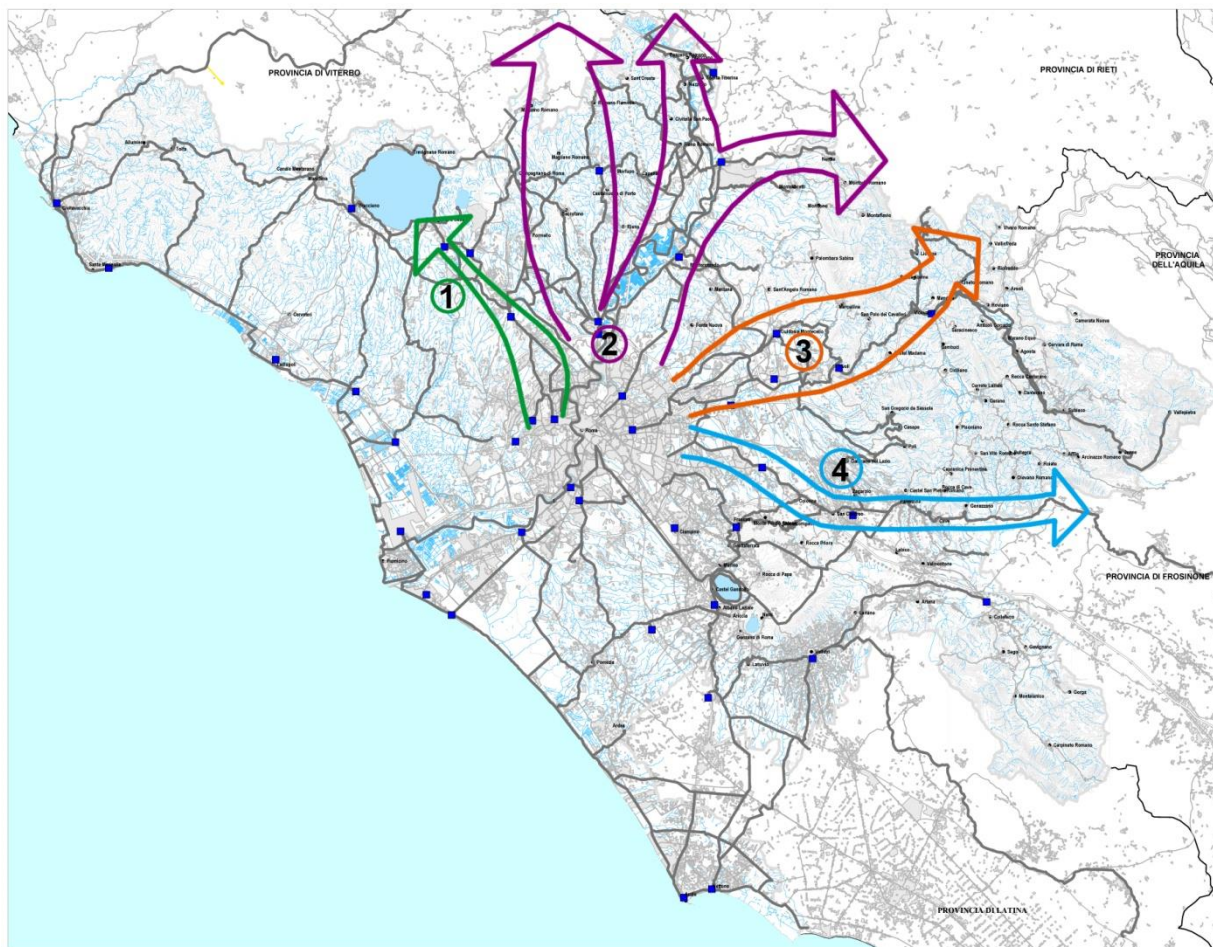
Direttrici

Valle dell'Aniene



Direttrici

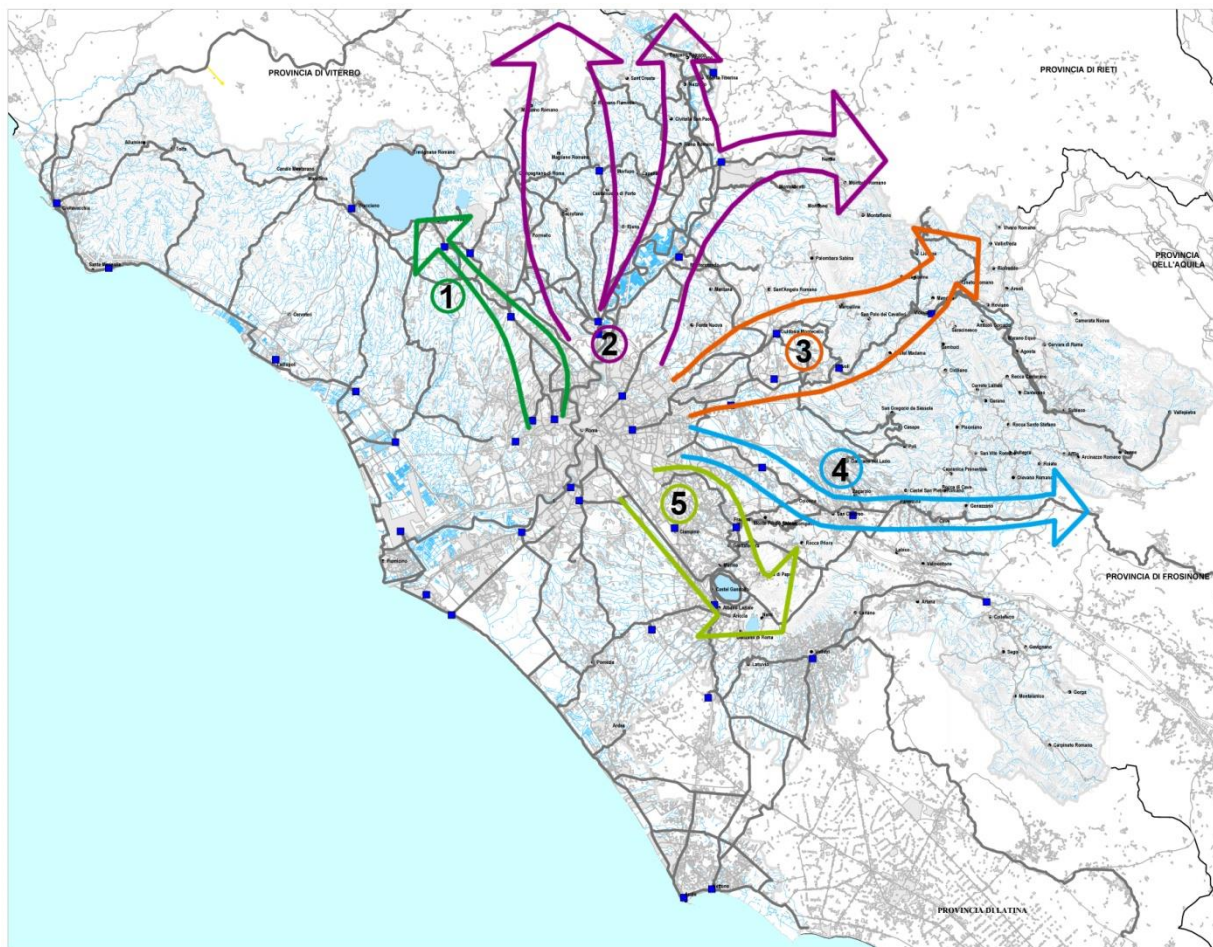
Casilina



PROVINCIA
DI ROMA

Direttrici

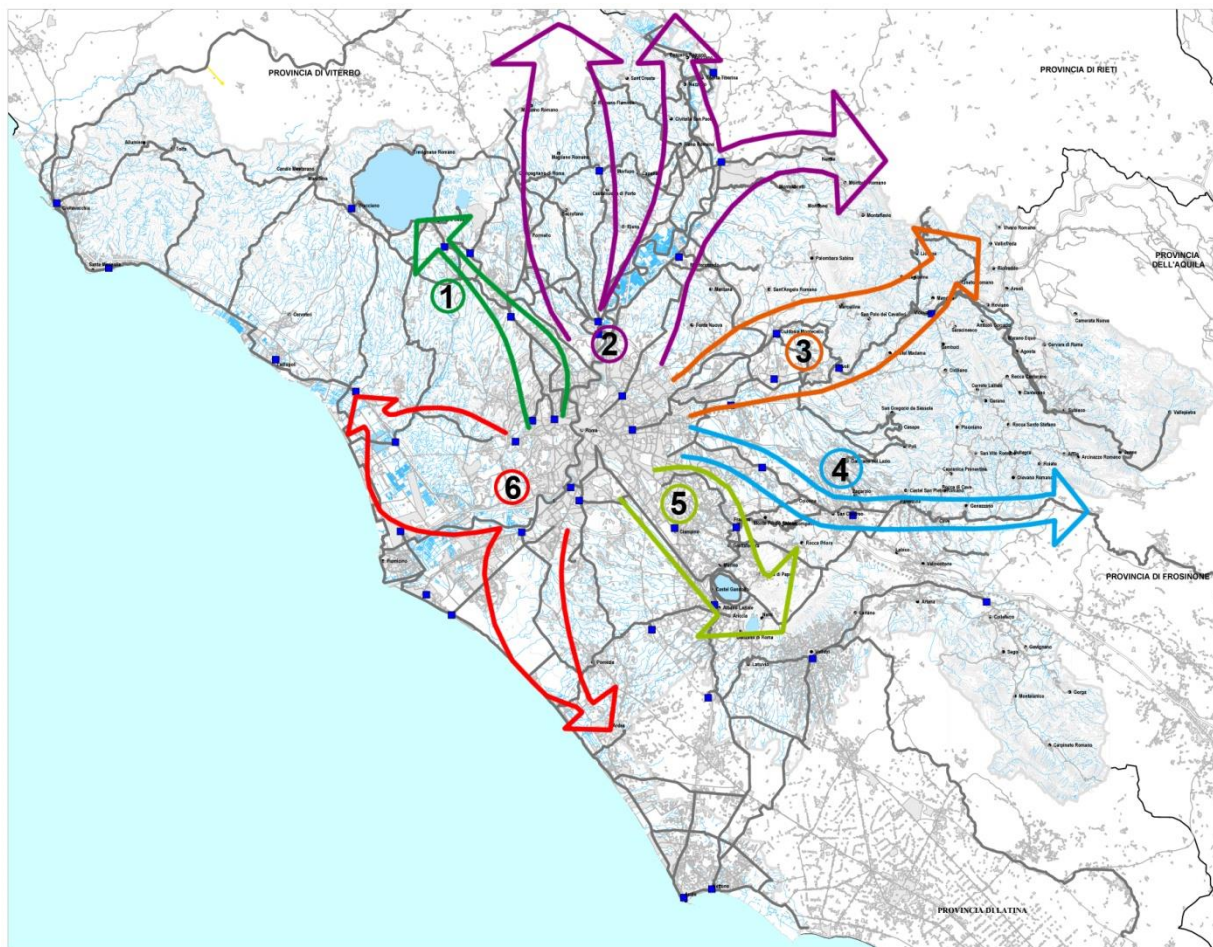
Castelli Romani



PROVINCIA
DI ROMA

Direttrici

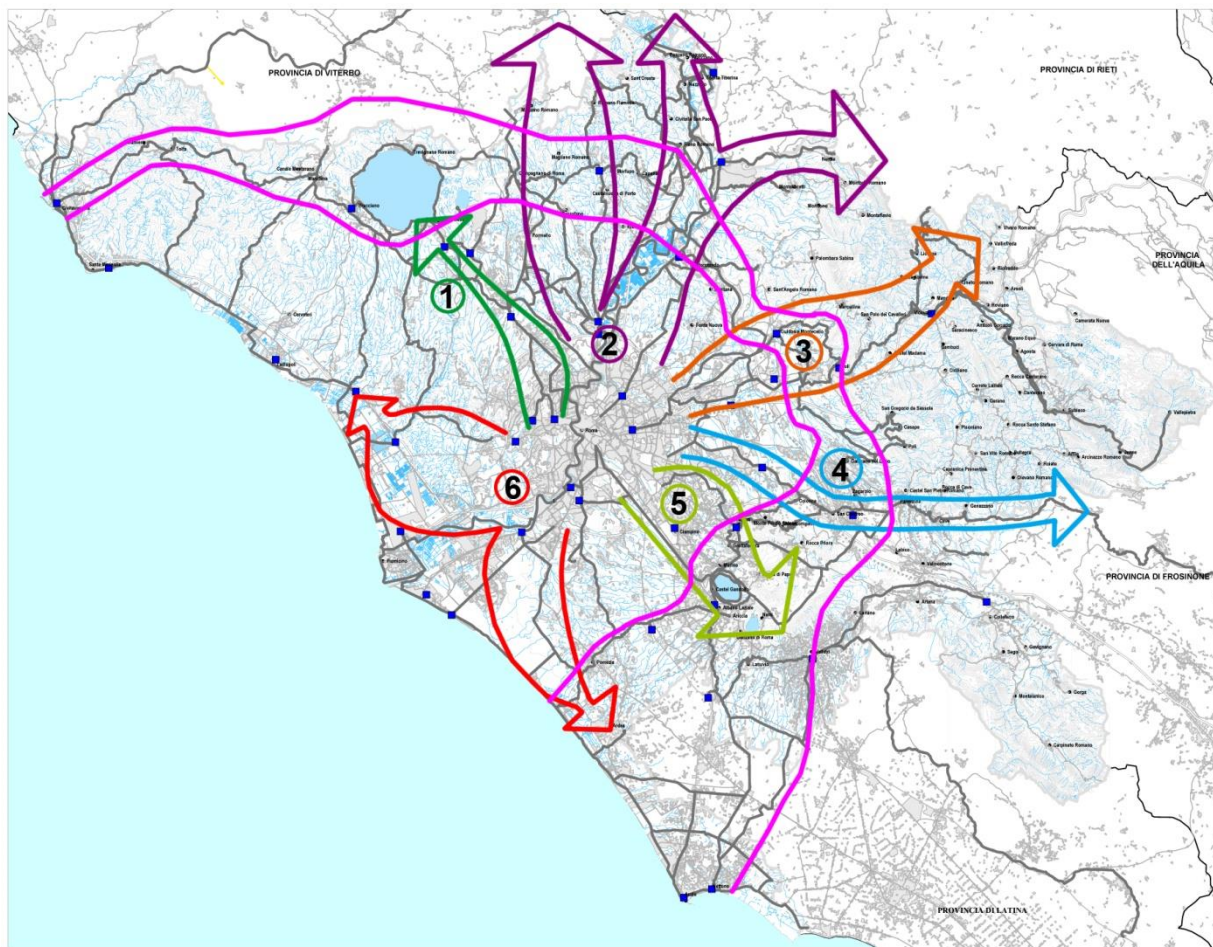
Roma Mare



PROVINCIA
DI ROMA

Direttrici

Circumprovinciale

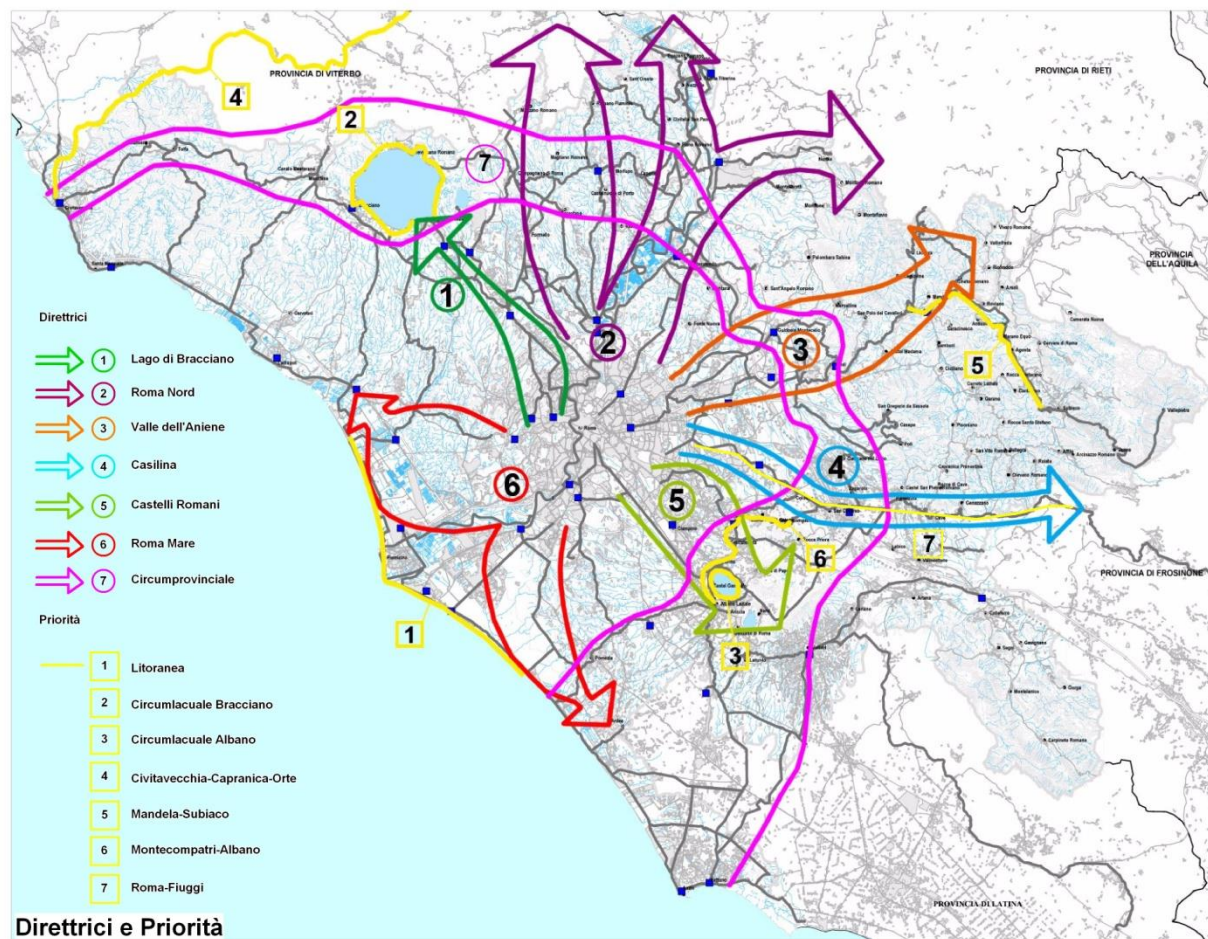


PROVINCIA
DI ROMA

Direttrici e Priorità

Priorità

- 1 – Litoranea
- 2 – Circumlacuale Bracciano
- 3 – Circumlacuale Albano
- 4 – Civitavecchia-Capranica-Orte
- 5 – Mandela-Subiaco
- 6 – Montecompatri-Albano
- 7 – Roma-Fiuggi



PROVINCIA
DI ROMA

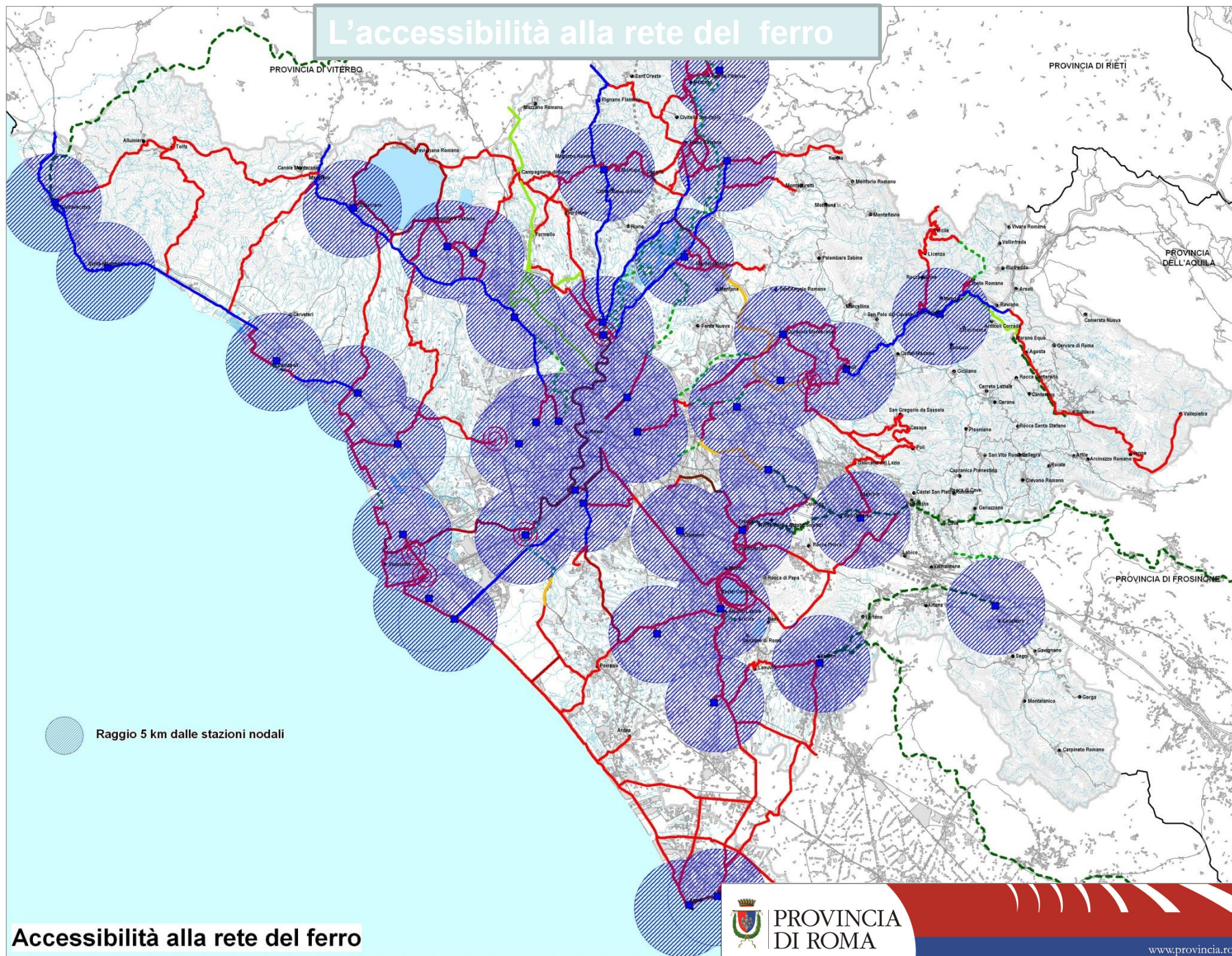
Le tipologie di opere previste

- ☐ Piste ciclabili in sede propria
- ☐ Percorsi segnalati
- ☐ Recupero ferrovie dismesse

Le componenti del piano

- ☐ L'accessibilità alla rete del ferro
- ☐ I servizi urbani – Ospedali
- ☐ I servizi urbani – Università
- ☐ I servizi urbani – Istituti Superiori
- ☐ Ambiente e Paesaggio - Centri e nuclei **storici**
- ☐ Ambiente e Paesaggio – Paesaggio agrario di rilevante valore
- ☐ Ambiente e Paesaggio – Aree protette

L'accessibilità alla rete del ferro



Progetto Generale per tipi di percorsi ciclabili

