

Regione Lazio

Disposizioni per favorire la mobilità nuova

Gli scenari

- Quali sono gli sviluppi futuri che possono essere attesi per la rete ciclabile della Regione?

Ancora interventi occasionali e completamente slegati da una ottica di rete

- Visione: quale visione si vuole venga realizzata nel futuro per la rete ciclabile della Regione e, quindi, quali obiettivi si vuole vengano conseguiti?

Una vera e propria rete che, oltre a quelle locali urbane, possa garantire una circolazione libera, almeno all'interno dei contesti di alto valore paesaggistico e a partire dai nodi del ferro.

Visione e Obiettivi

Sostenere e promuovere un uso crescente della bicicletta



per gli spostamenti quotidiani, il turismo, l'attività ludico sportiva



con una vera e propria rete regionale di percorsi



coordinata con le reti locali urbane, nei contesti di alto valore paesaggistico e a partire dai nodi del ferro.

Il quadro di riferimento

- Il contesto normativo europeo, nazionale e regionale sulla mobilità ciclistica
- Le politiche in corso, europee, nazionali e locali
- La pianificazione pregressa
 - *Piano della ciclabilità di Roma Capitale città metropolitana.* Recepimento integrale (PQC Roma e ciclinfo),
 - *Piano Paesistico territoriale* (i territori, i beni culturali e i paesaggi rilevanti)
 - *Piani Territoriali Provinciali Generali (PTPG)* (sistemi urbani locali da integrare anche con la mobilità ciclabile locale, per raggiungere i nodi di scambio con il ferro, i centri di servizi e di attività ecc.).
 - *Programma Bicitalia ed Eurovelo.*
- Percorsi cicloturistici già da lungo tempo individuati e praticati dalle associazioni (nelle aree di rilevanza ambientale e culturale, specializzati per temi: i percorsi dei benedettini o dei francescani ad esempio).
- Le esperienze di pianificazione delle reti ciclabili regionali

Il sistema nazionale ciclovie turistiche SNCT

- Sono regolamentate dalla legge di stabilità 2016 e dalla legge di bilancio 2017, che prevede il finanziamento della progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche (SNCT) per 361 Mln euro.
- Negli stessi anni il Piano Nazionale Trasporti e Logistica (PNTL) allegato al Documento di Economia e Finanza (DEF) inserì il SNCT, oltre alla rete Bicalitalia FIAB e alla rete EUROVELO, fra le infrastrutture strategiche da sviluppare al pari delle più importanti reti di trasporto
- Il 31 gennaio 2018 è stata pubblicata la n. 2/2018 «Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica».
- Questa legge prevede un Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) - che doveva essere pronto alla fine del 2018, ma è ancora in corso di elaborazione.

La mappa dei corridoi EuroVelo



EuroVelo prevede una rete ciclabile transnazionale attraverso l'intero continente europeo, che si articola in 12 grandi itinerari per collegare Dublino a Mosca, Capo Nord a Malta, lo stretto di Gibilterra a Cipro.

Due dei tre percorsi che passano in Italia attraversano Roma e il Lazio, da Nord-Ovest a Sud-Est, sono interamente integrati nel Piano regionale e ne rappresentano l'ossatura:

- la Romea Francigena (EV5)
- la ciclovia del Sole (EV7)

La rete bicalitalia



Bicitalia è il progetto di rete ciclabile nazionale proposto dalla FIAB nel 2000, ad integrazione di EuroVelo. Complessivamente prevede 14 grandi itinerari che attraversano tutta l'Italia da nord a sud e da est ad ovest.

La Regione Lazio è attraversata da cinque itinerari Bicitalia, naturalmente compresi nel disegno del SdC.

- BI 5 Ciclovía Romea. (km 800), da Tarvisio a Roma
- BI 9 Ciclovía Salaria. (km 400), da Roma a San Benedetto del Tronto
- BI 13 Ciclovía dei Tratturi (km. 300), da Gaeta a Vasto
- BI 19 Ciclovía Tirrenica (km 650), dalla Liguria a Roma
- BI 21 Ciclovía Tibur (km 250), da Roma a Pescara



La visione del Piano (in attesa di approvazione)

Sostenere e promuovere un uso crescente della bicicletta, con una vera e propria rete regionale, coordinata con quelle locali urbane, nei contesti di alto valore paesaggistico e a partire dai nodi del ferro.

Le tre grandi aree di mobilità

Il pendolarismo, attraverso l'intermodalità, verso

- l'area romana
- I luoghi di lavoro e dei servizi

Il turismo sostenibile verso:

- Le aree protette
- Il sistema costiero e le aree montane
- I paesaggi agrari di rilevante valore
- I beni culturali e i centri storici minori

L'uso ludico-sportivo della bicicletta, da mettere in sicurezza

Obiettivi

Potenziare l'intermodalità

- migliore accessibilità dei percorsi dai nodi del ferro regionale,
- reti locali da promuovere in contesti ad alta urbanizzazione

Realizzare percorsi per differenti obiettivi territoriali

- itinerari di lunga percorrenza;
- itinerari brevi su aree ad alta identità (ambientale, storica, paesaggistica);
- ambiti dove garantire reti locali per l'accesso ai percorsi territoriali (e per l'intermodalità)

Realizzare e segnalare percorsi

- in sede propria
- Ma in gran parte in strade esistenti a basso traffico, con la loro messa in sicurezza
- Sterrati

La strategia di attuazione

❑ Interventi a breve: costi bassi e fattibilità alta

- segnaletica, anche solo verticale
- incroci, tratti particolarmente trafficati

❑ Interventi a medio termine:

- prolungamento percorsi esistenti (ad es. percorso ciclabile litoranea
- in contesti particolarmente favorevoli (ad es. in area pontina);
- riconversione ferrovie dismesse (ad es. Capranica/Civitavecchia)
- reti locali (ad es. l'area di Viterbo, di Latina, di Fiumicino/Ostia)

❑ lungo periodo: realizzazione complessiva del piano (circa 1.500 km fra ciclopiste (10/20 % e percorsi a basso traffico) ma in particolare:

- realizzazione integrale dei percorsi Bicitalia
- segnaletica ovunque
- le verifiche di fattibilità delle diverse soluzioni per le grandi direttrici, da effettuare nel momento in cui si faranno, sul modello di Ciclinpro

Quadro programmatico e normativo

La pianificazione di settore pregressa e in corso

➤ *Piano della ciclabilità di Roma Capitale e della città metropolitana.*
Recepimento integrale (PQC Roma e ciclinpro)

➤ *Piano Regionale Mobilità Trasporti Logistica*, in corso

➤ *Programma Bicalia ed EuroVelo*

La pianificazione territoriale di riferimento

➤ *Piano Territoriale Paesistico* (territori, beni culturali e paesaggi)

➤ *Piani Territoriali Provinciali Generali (PTPG)* (sistemi urbani locali da integrare anche con la mobilità ciclabile locale, per raggiungere i nodi di scambio con il ferro, i centri di servizi e di attività ecc.).

La nuova legge della regione Lazio sulla mobilità nuova - 2017

I punti salienti della legge riguardano:

- il principio dell'intermodalità
- l'utilizzo di bici+treno anche per gli spostamenti casa-scuola-lavoro
- la promozione di zone 20 e 30
- una quota di parcheggi dedicati per le biciclette e la previsione di spazi comuni per il deposito di bici attraverso stalli e rastrelliere.

Grande attenzione viene data al cicloturismo, allo sviluppo delle ciclovie ed alla nascita di ciclofficine gestite anche dalle associazioni.

La legge vuole attivare una serie di politiche per affermare una cultura della mobilità nuova, sostenibilità e coesione sociale, nuova economia, salute, contrasto all'inquinamento e promozione del territorio.

È previsto il Piano regionale della mobilità ciclabile ed interventi con infrastrutture, promozione sicurezza, eventi culturali, attività di informazione e sensibilizzazione.

La Regione con la nuova legge:

- a) promuove e sostiene la mobilità nuova e, in particolare, la mobilità ciclistica, nei tragitti quotidiani e negli spostamenti urbani ed extraurbani, al fine di elevare la qualità della vita, garantire l'accessibilità dei territori e valorizzare le risorse ambientali;
- b) promuove il *target* di mobilità, inteso quale obiettivo di quota massima di spostamenti tramite mezzi motorizzati privati nei comuni capoluogo di provincia e nei comuni con più di 10.000 abitanti;
- c) persegue obiettivi di intermodalità, di migliore fruizione del territorio, di sviluppo infrastrutturale, con valenza anche nel settore sociale, turistico e sportivo nonché di garanzia dello sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta, sia in ambito urbano che extraurbano;

d) sostiene e promuove l'utilizzo generalizzato della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano attraverso:

- la realizzazione di una rete ciclabile regionale integrata;
- la realizzazione e completamento di percorsi ciclabili e itinerari ciclopeditoni;
- la realizzazione degli interventi di moderazione del traffico privato;
- la realizzazione di una rete sicura e dedicata di ciclovie turistiche attraverso località di valore ambientale, paesaggistico e culturale;

e) l'attivazione di politiche che agiscono sulla domanda di mobilità, sostenendo gli spostamenti in bicicletta e l'affermazione di una cultura della nuova mobilità sostenibile anche attraverso azioni di comunicazione, educazione e formazione per la conoscenza e la diffusione della mobilità ciclistica e dei vantaggi che essa comporta;

f) promuove e incentiva, al fine di minimizzare l'impatto ambientale del traffico motorizzato privato e pubblico, forme di spostamento collettivo;

g) sostiene gli enti locali al fine di garantire una costante ed adeguata manutenzione, pulizia e decoro di tutte le reti ciclabili e ciclovie presenti sul proprio territorio.

Fondi per gli interventi previsti

A livello europeo

- Cofinanziamento europeo- fondi diretti e indiretti. Poi fondi impliciti e indiretti. 10% destinati a programmi di livello europeo (Eurovelo). Per l'Italia, previsti 44 milioni di euro di fondi espliciti. E altri 44 milioni potenzialmente tra fondi impliciti e indiretti
- Programmi con possibili risorse per la ciclabilità: Programma quadro competitività e innovazione, Intelligent energy Europe, Life+, Marco Polo Programme II, Interreg IV, Med Programme e altri.

A livello nazionale

PON metro - hub multimodali, accessibilità ciclabile; bike sharing;

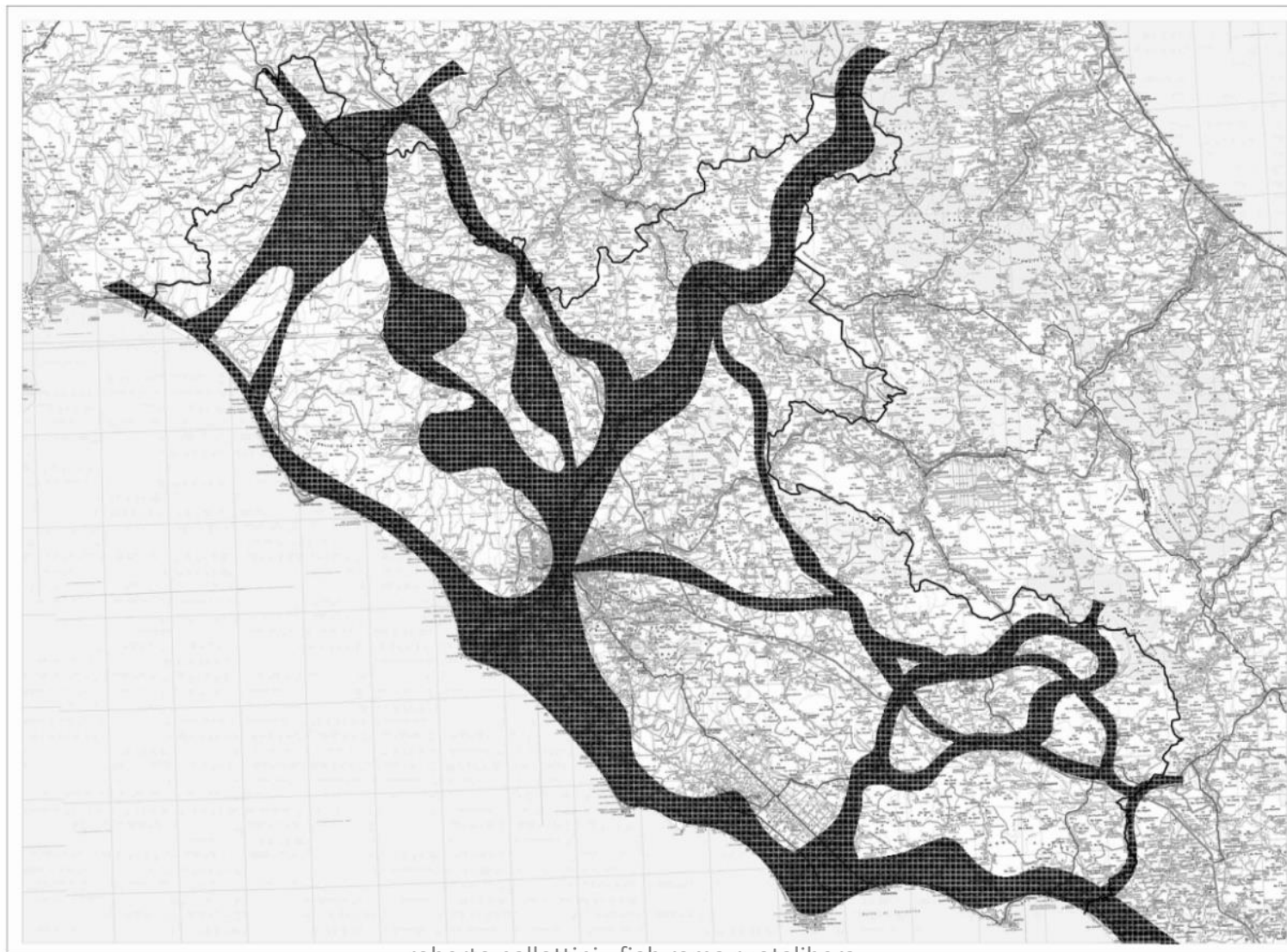
A livello regionale

POR Fesr Regione Lazio, Asse prioritario 4 "Energia sostenibile e mobilità" per l'ampliamento e/o la realizzazione di nuovi nodi di scambio

Visione e obiettivi

- è evidente nel territorio della regione Lazio la grave carenza di infrastrutture ciclabili e di un disegno globale di rete.
- Soprattutto l'assenza di infrastrutture adeguate per entrare e uscire dalla città di Roma verso gli altri territori della regione
- Il ruolo delle ferrovie dismesse
- Pochi tratti di ciclovie di bicalitalia

Articolazione delle direttrici nei territori attraversati



roberto pallottini - fiab roma ruotalibera -
napoli marzo 2018

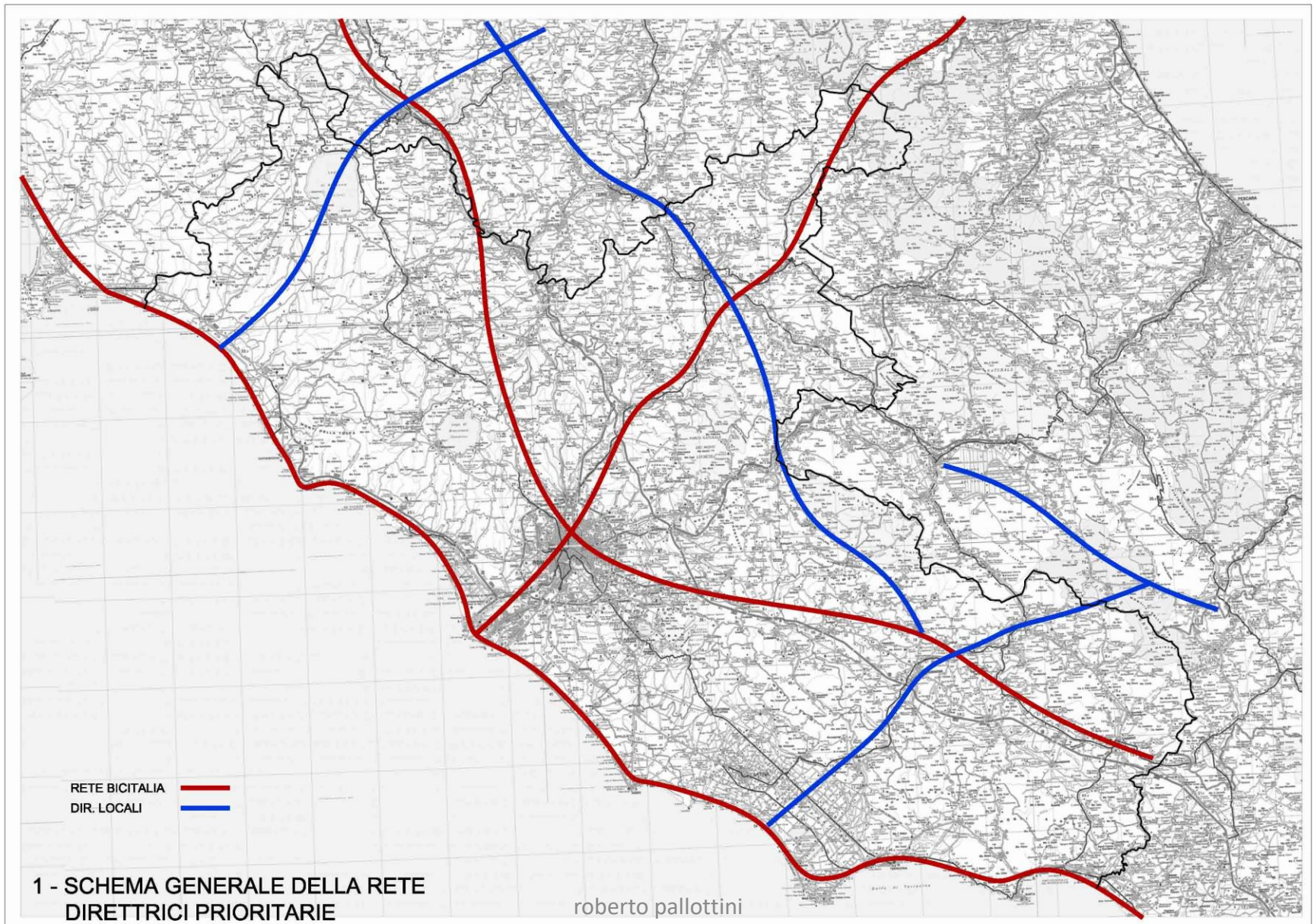
Stima della rete totale

direttrici prioritarie	1.300
rete minore di rilevanza regionale	900/1.300
Totale	2.200/2.800

Tipologie di intervento previste

piste ciclabili in sede propria (circa il 20% delle direttrici)	260
percorsi segnalati	1.700/2.300
recupero ferrovie dismesse	250

Schema generale della rete – direttrici



I percorsi principali nelle direttrici

Stima della rete totale

km

direttrici prioritarie

1.300

rete minore di rilevanza regionale

900/1.300

Totale

2.200/2.800

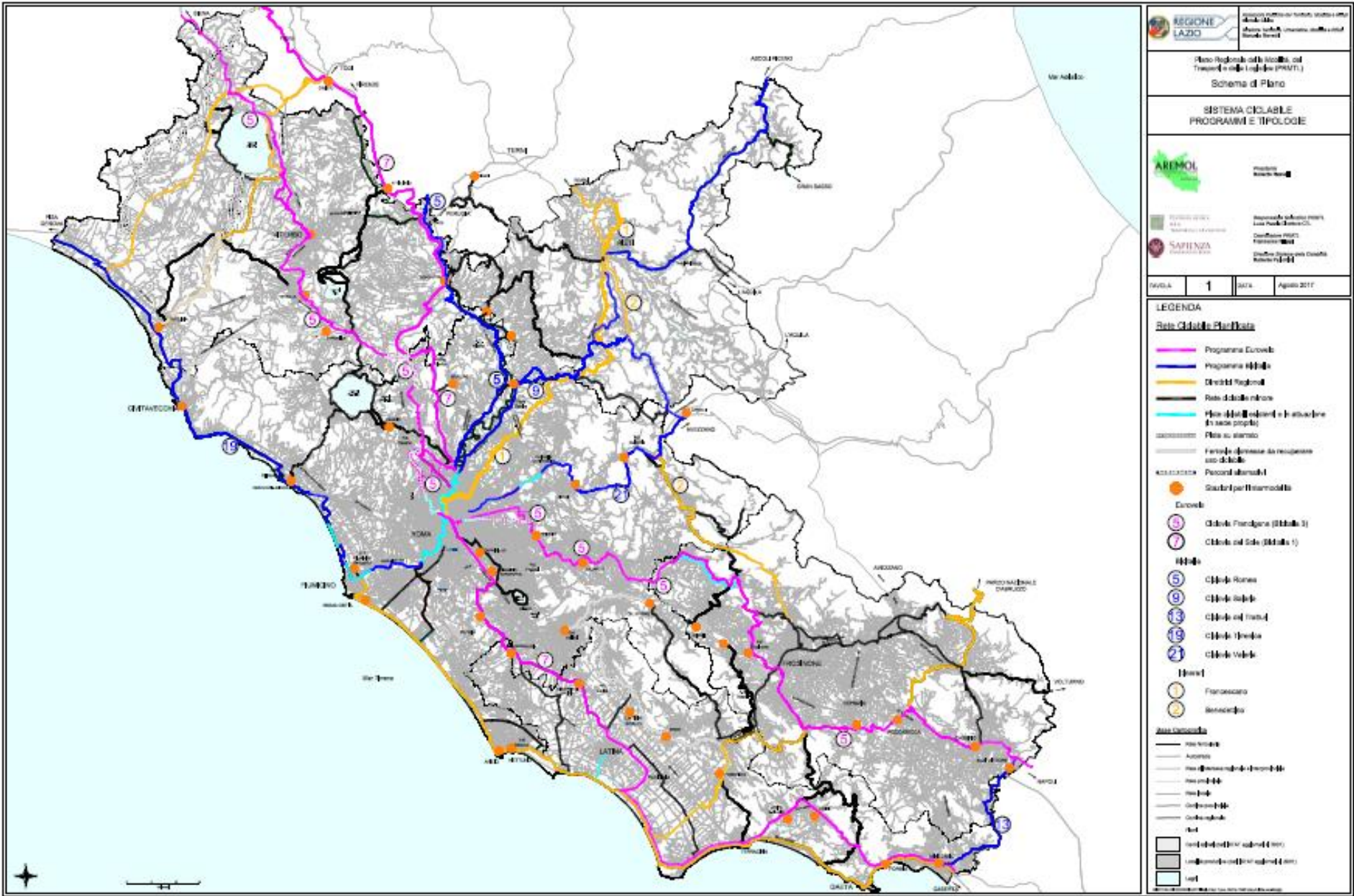
I percorsi nelle direttrici trasversali

<i>Direttrici trasversali</i>	km
Tarquinia/Orvieto	70
Civitavecchia/Capranica/Orte	70
Ostia/Roma/salaria/Rieti/Amatrice	130
Sabaudia-Pontina/frusinate/Forca d'acero-parco abruzzi	110
Formia/S. Vittore	40
Totale	420

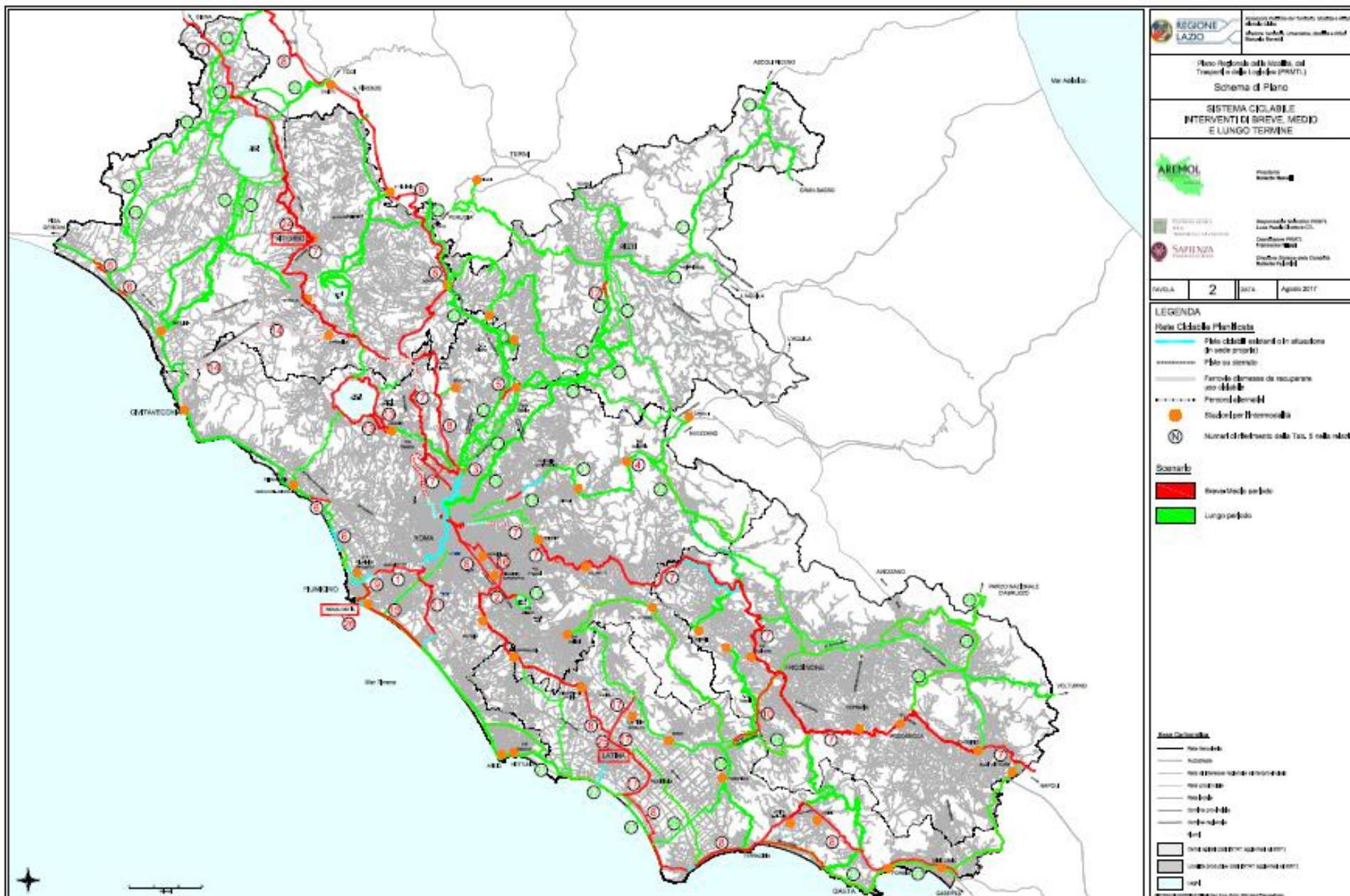
I percorsi nelle direttrici longitudinali

<i>Direttrici longitudinali</i>	km
Corridoio tirrenico (toscana/campania)	270
Ciclopista dei laghi-Cassia: bracciano/nemi/bolsena	120
Ciclopista del Sole: (Firenze)Orvieto/ civita castellana/Roma	110
Ciclopista del Sole Roma porta maggiore/fiuggi/cassino	150
Romea: Tevere/terni	90
Percorso benedettino: terni/rieti/arcinazzo/veroli	140
Totale	880

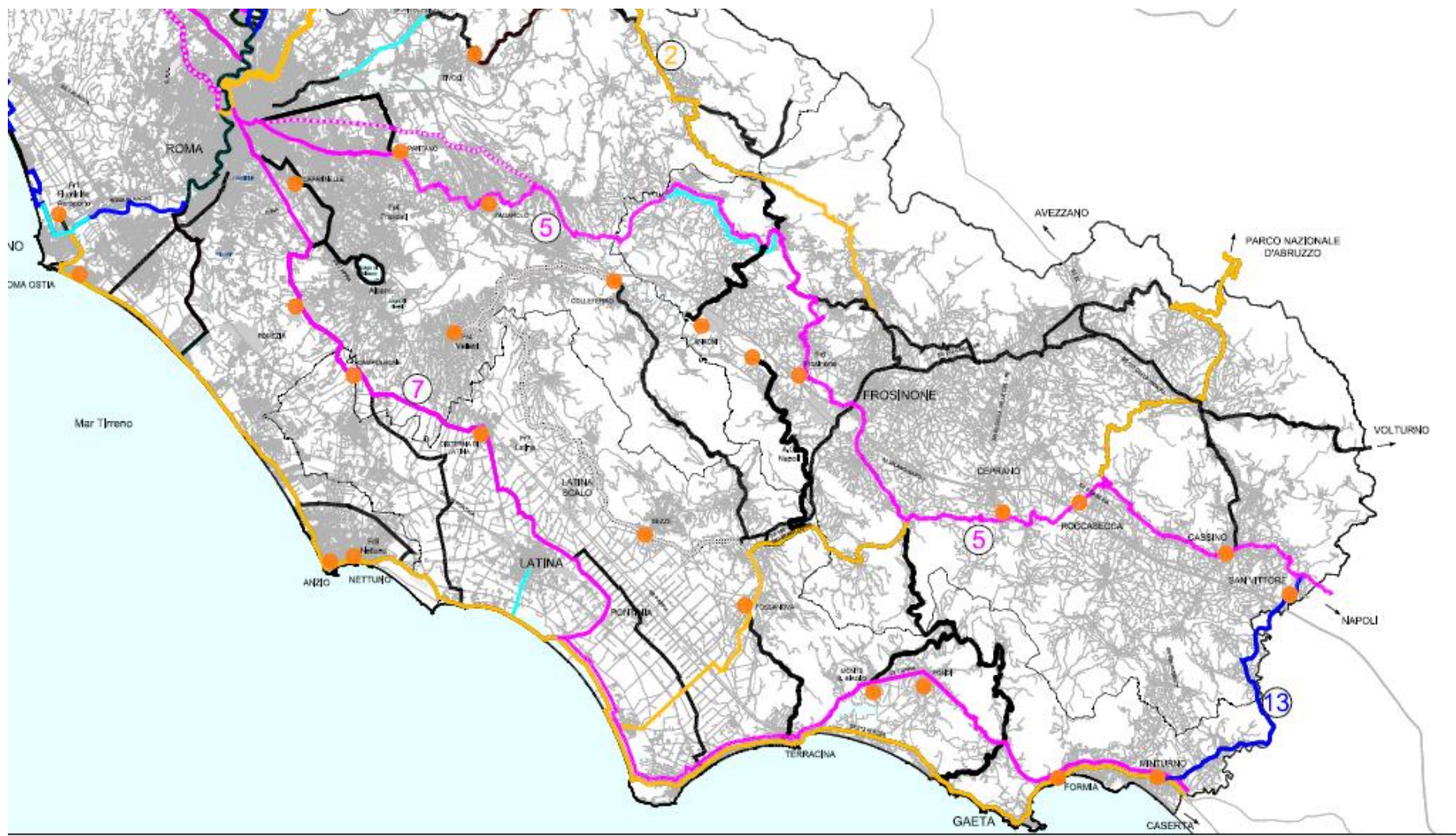
La rete ciclabile regionale per tipologie di percorsi



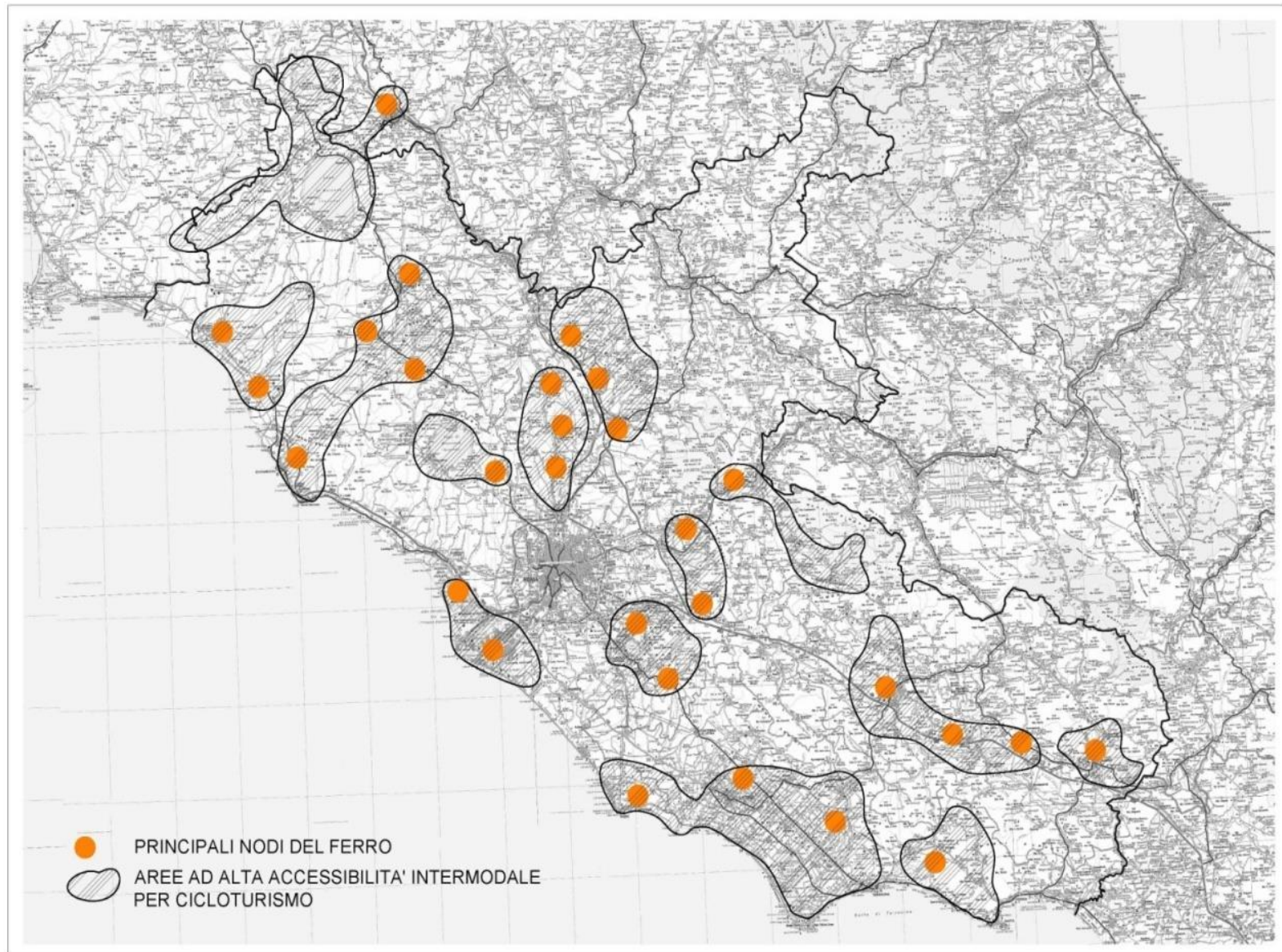
La rete regionale – interventi a breve - medio e lungo termine



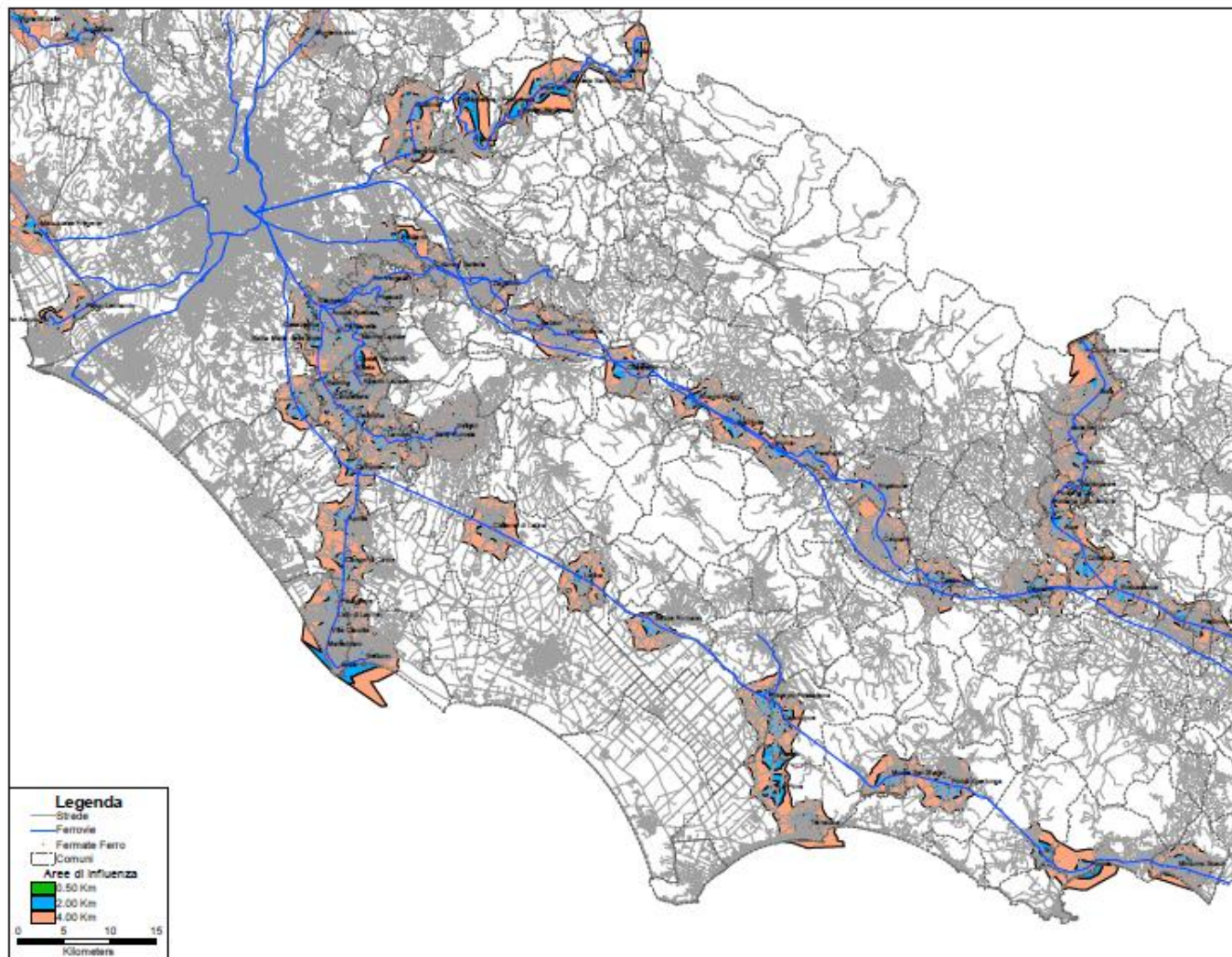
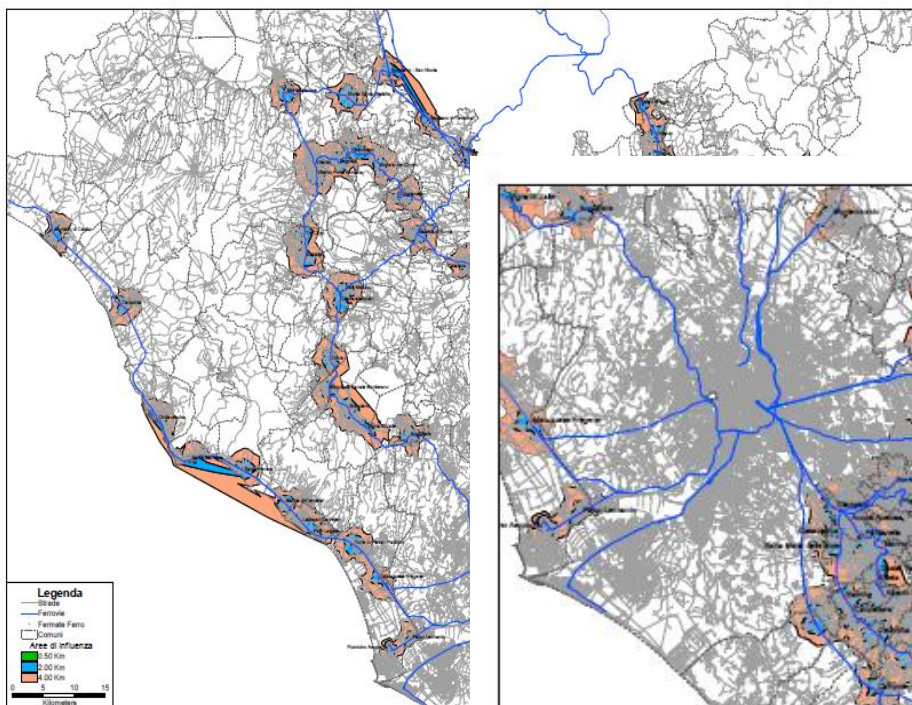
La rete ciclabile della provincia di Frosinone e Latina



Le aree locali per il cicloturismo e l'intermodalità



Stazioni e rispettive aree di influenza (entro 4 km) - dal PRMTL sistemi urbani



Rete complessiva per tipi di percorsi ciclabili

- Piste già programmate o in attuazione
- Percorsi segnalati o pista su strade principali
- Percorsi segnalati o pista su strade secondarie
- Piste da affiancare a previsioni di PRG/PTPG/PRMTL di nuova viabilità
- Piste e percorsi ipotizzati (linee di desiderio)
- Ferrovie dismesse da recuperare ad uso ciclabile

La strategia di attuazione

❑ ***interventi a breve: costi bassi e fattibilità alta:***

- segnaletica – anche solo verticale - per gli itinerari (indicati nel Piano), con priorità al tratto della ciclopista del sole Roma Firenze;
- incroci, tratti particolarmente trafficati
- percorsi associati alla viabilità

❑ ***interventi a medio termine:***

- prolungamento percorsi esistenti (ad es. percorso ciclabile litoranea (Fiumicino/Ostia/Torvaianica) appena realizzato il collegamento Roma Fiumicino;
- in contesti particolarmente favorevoli (ad es. Anzio/Terracina, in area pontina);
- riconversione ferrovie dismesse (ad es. Capranica/Civitavecchia)
- reti locali (ad es. l'area di Viterbo, l'area di Latina, l'area Fiumicino/Ostia)

❑ ***lungo periodo:***

- realizzazione complessiva del piano (circa 1.500 km fra ciclopiste (10/20 % e percorsi a basso traffico) ma in particolare:
- realizzazione integrale dei percorsi Bicitalia
- segnaletica ovunque
- le verifiche di fattibilità delle diverse soluzioni per le grandi direttrici, da effettuare nel momento in cui si faranno, sul modello di Ciclinpro.

Gli obiettivi do minimum

Gli interventi interni allo Scenario Do Minimum della rete stradale:

- Messa in sicurezza della SR 156 Monti Lepini (*direttrice prioritaria Sabaudia/Forca d'acero*)
- Messa in sicurezza della Roma – Latina (*pista ciclabile affiancata da pratica di mare a tor de cenci*)
- Cassia Roma-Viterbo (*tratti della direttrice ciclopista dei laghi*)
- Salaria Passo Corese – Rieti (*tratti della direttrice Roma-Amatrice*)
- Pedemontana Castelli Romani
- Trasversale Nord Orte – Civitavecchia (*pista ciclabile su ferrovia dismessa*)
- Pontina – A12 – Appia
- Bretella Cisterna Valmontone
- Collegamento meridionale A1 – A14

Ciclopiste, in sede propria o segnalate:

- Circumlacuale di Bracciano
- Circumlacuale Albano
- Raccordo stazione Cesano bracciano
- Ferrovia dismessa Civitavecchia Capranica
- Ciclopista del Sole (ciclabile porta maggiore/gabii – compensazione TAV e prefattibilità già redatta da RC - e per il resto segnalazione)
- Ciclopista Terracina/Circeo/Sabaudia
- Litoranea Ostia/torvaianica/, circuito da completare con la messa in sicurezza della Pontina: Pratica di mare/malafede/tevere

Soluzione nodi critici:

- raccordo Appia Antica/castelli romani
- Raccordo Castelgiubileo/Prima Porta
- Raccordo Fiano romano/salaria
- Attraversamento litoranea Tarquinia
- Raccordo ciclabile ferrovia dismessa da Mandela/Subiaco
- Raccordo pista della patatona/gra/stazione anagnina
- Attraversamento Isola Sacra (Fiumicino, aeroporto, Ostia)

Il progetto Ciclovia Tirrenica: un progetto nazionale ed europeo

La Ciclovia Tirrenica (Itinerario Bicalitalia n. 16) è collegato a altre Ciclovie della Rete nazionale delle Ciclovie e dei percorsi europei EUROVELO.

Il Progetto Strategico INTENSE, permetterà di collegare la Ciclovia Tirrenica sia con il sistema delle ciclovie della Sardegna e della Corsica che con quello della Costa Azzurra e delle Alpi Marittime.

Le tre Regioni promuovono da diversi anni lo sviluppo della mobilità ciclabile, investendo risorse importanti per la realizzazione di itinerari e percorsi strategici a valenza nazionale e internazionale.

Le tre Regioni collaborano da diversi anni in progetti nazionali ed europei per dare continuità agli itinerari stessi e coordinare azione di promozione e valorizzazione.

Le tre Regioni hanno individuato una ciclovia, che si estende per tutta la costa, dal confine italo francese fino a Roma, che attraversa Parchi naturali di infinita bellezza, aree archeologiche di estremo interesse, Città e Borghi famosi in tutto il mondo.

Le tre Regioni condividono una visione integrata di sviluppo della mobilità e del turismo sostenibili, sia per migliorare la qualità della vita dei cittadini e sia per creare nuove opportunità di lavoro.

La Ciclovía Tirrenica: il tracciato complessivo.

Il tracciato complessivo della Ciclovía Tirrenica è di circa 1.200 chilometri, di cui oltre 700 già percorribili (in sede separata o promiscua).



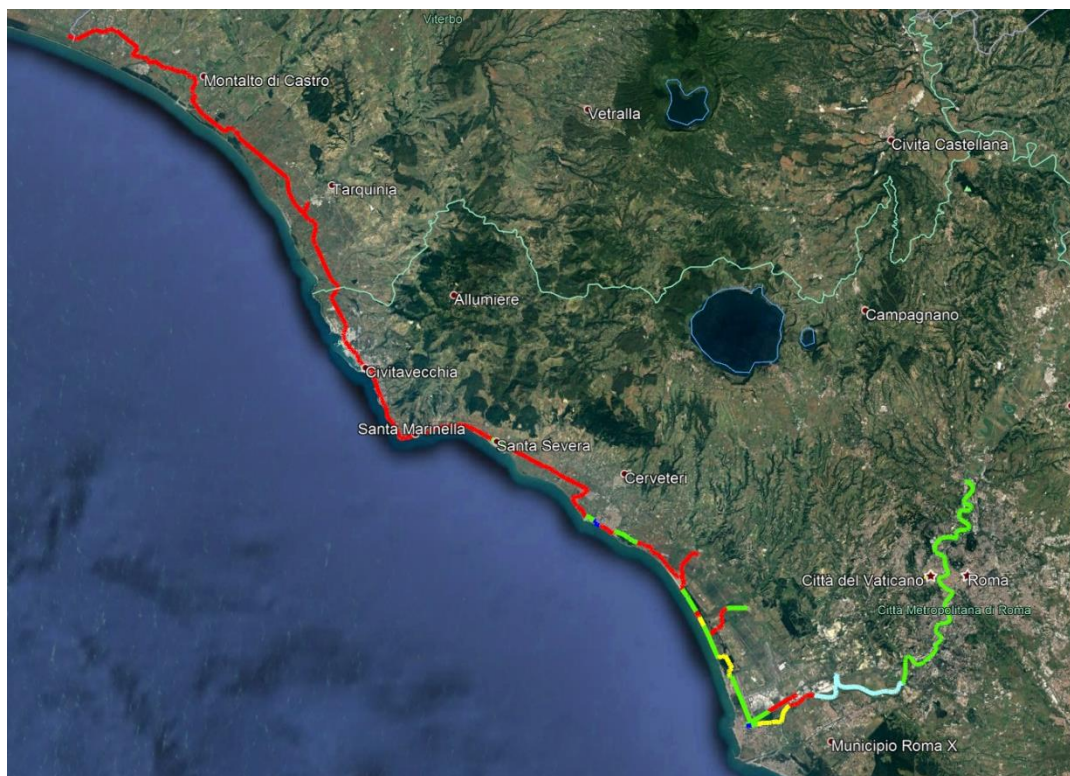
La Ciclovia Tirrenica: il tracciato laziale.

Il tracciato complessivo della Ciclovia Tirrenica nel Lazio è di circa 200 Km e interessa siti archeologici (ad es. Tarquinia), borghi caratteristici e aree naturali protette, tra cui la Riserva Statale del Litorale Romano e il Monumento naturale Palude di Torre Flavia, permettendo di percorrere l'intero tracciato naturalistico posto sull'argine del Tevere,



dal centro di Roma al litorale laziale. Futuro e naturale sviluppo del tracciato della Tirrenica a Nord della Capitale potrà essere il prolungamento in direzione Sud della stessa lungo la litoranea.

La Ciclovía Tirrenica: stato di realizzazione



La Tirrenica nord, corre all'interno di due provincie (Roma e Viterbo) e di sette comuni:

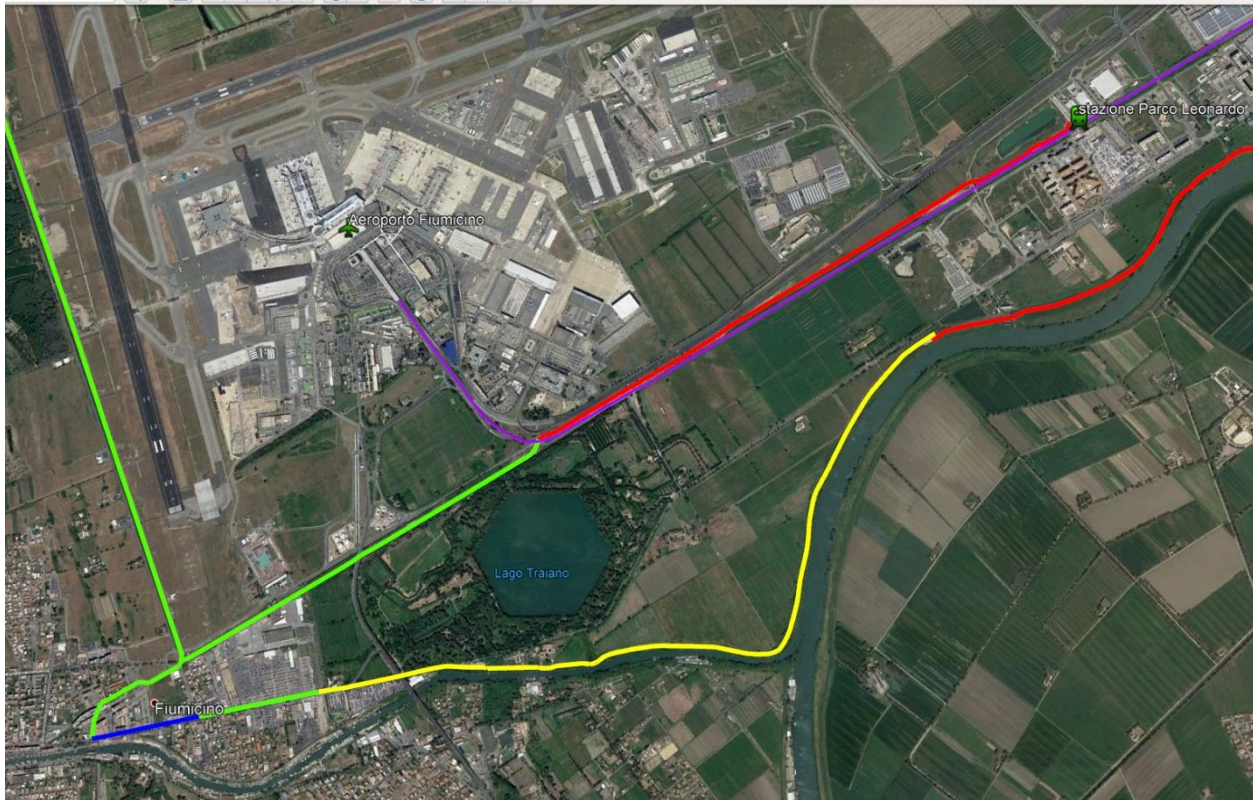
- Comune di Fiumicino
- Comune di Ladispoli
- Comune di Cerveteri
- Comune di Santa Marinella
- Comune di Civitavecchia
- Comune di Tarquinia
- Comune di Montalto di Castro

zione

nti Locali

stato di realizzazione ciclovía Tirrenica Laziale	lunghezza (km)	%
Già realizzata (in sede propria)	54,9	29,2
In corso di realizzazione	9,9	5,3
Progettata (prog. Esecutivo) non finanziata	12,9	6,8
Da progettare	110,2	58,7
TOTALE	187,9	100%

La Ciclovía Tirrenica: intermodalità (stazione Parco Leonardo)



Saranno valorizzati anche i collegamenti finalizzati all'inter-modalità della rete ciclabile. Il collegamento con la stazione di Parco Leonardo e l'aeroporto di Fiumicino, già in parte realizzato nell'ambito dei lavori per il Corridoio C5 da parte di Roma Città Metropolitana, verrà completato (in rosso) costituendo così un raccordo protetto con il tracciato Tirrenico già realizzato di ulteriori 5,3 km.