



Settimana Europea della Mobilità

Incontro annuale CICLISTI - ISPRA

IL BICIPLAN NEL IX MUNICIPIO

Settembre 2025

mobilità
ROMA





Ripensare la Mobilità Urbana: Sicurezza, Sostenibilità e Bene Comune

La sicurezza come Principio Fondamentale

Il principio che deve guidare la progettazione è
la sicurezza di tutti gli **utenti della strada**.

Un **imperativo etico e tecnico**: Protezione
degli **utenti vulnerabili**

Strategia vincente: La **riduzione delle
velocità veicolare** si è dimostrata l'intervento
più efficace per tutelare la vita umana nelle
città





Le infrastrutture ciclabili: diritto, non concessione

I ciclisti sono utenti della strada a pieno titolo:

- Non sono pedoni che si muovono più velocemente
- Hanno diritto a spazi dedicati appropriati

Perché la separazione è necessaria:

Pedone: 4-5 km/h

Ciclista: 20-25 km/h

Le differenze di velocità creano conflitti negli spazi condivisi

La bicicletta è già un veicolo **per legge** (codice della strada), quindi servono infrastrutture dedicate che **non tolgono spazio** ma **migliorano la mobilità urbana** offrendo un'alternativa valida all'auto.





Il cambiamento culturale: superare le resistenze

Le resistenze sono naturali:

- Le città sono organismi in evoluzione
- La storia mostra trasformazioni inizialmente contestate poi rivelatesi fondamentali per il progresso

Esempi storici di successo:

- **Anni 1800:** prime linee tranviarie (contrastate dai carrettieri)
- **Anni '70-'80:** pedonalizzazione centri storici (osteggiata dai commercianti)
- **Oggi:** considerate miglioramenti indiscutibili

I benefici diventano evidenti nel tempo:

- Riduzione del rumore urbano
- Miglioramento della qualità dell'aria
- Incremento della qualità della vita

IL CAMBIAMENTO CULTURALE: SUPERARE LE RESISTENZE





La città green: investimento economico e sociale

Benefici per la salute pubblica:

- Riduzione inquinamento atmosferico e acustico
- Minori costi sanitari collettivi

Attrattività economica:

- Le città green attraggono talenti e investimenti
- Competitività territoriale nel XXI secolo si misura con indicatori di sostenibilità e benessere

Giustizia sociale:

- L'inquinamento colpisce di più le fasce deboli
- Città verdi = città più eque dove il diritto alla salute è per tutti i cittadini indipendentemente dallo status socioeconomico

LA CITTÀ VERDE: INVESTIMENTO ECONOMICO E SOCIALE





Il suolo pubblico: gestione di un bene limitato

Efficienza nell'uso dello spazio è un criterio fondamentale:

- 1 auto parcheggiata: 10-12 m² per il 95% del tempo
- Le infrastrutture per mobilità sostenibile servono centinaia di persone

Equità nell'accesso:

- Lo spazio pubblico appartiene a tutti
- Parcheggio privato su suolo pubblico = **uso privato di proprietà pubblica**
- **Non si può pretendere di parcheggiare la seconda o terza auto di famiglia per strada come se si trattasse di un diritto acquisito**
- Lo **spazio pubblico appartiene a tutti i cittadini e deve essere gestito secondo criteri di equità e efficienza collettiva.**



Lo spazio pubblico è un bene comune. L'equità e l'efficienza non sono un'opinione: sono una scelta.



Una visione realizzabile

Una visione realizzabile:

- Strategie adottate con successo in moltissime città europee
- Sono le città dove "si vive meglio"

La chiave del successo:

- Comunicare efficacemente i benefici di queste trasformazioni
- Gestire la transizione in modo inclusivo e graduale
- Costruire consenso attorno a una visione condivisa

Il cambiamento urbano:

- **Tempo** e pazienza
- la capacità di **costruire consenso** attorno a una visione condivisa

La **mobilità sostenibile** non è solo questione di trasporti, ma rappresenta una chiave di lettura per **ripensare** il nostro modo di **vivere gli spazi urbani**

La mobilità sostenibile è un **investimento nel futuro** che passa attraverso **scelte concrete nel presente**, richiedendo **coraggio politico** e **lungimiranza amministrativa** per **superare le resistenze del momento** in nome di benefici duraturi per l'intera comunità.





Il Biciplan



Visione e obiettivi del Biciplan

- Accessibilità, coesione, rigenerazione urbana, progetti integrati di qualità** (verde, pavimentazioni, illuminazione).
- Città a 15 minuti.** Il concetto di mobilità delle brevi distanze costituisce il filo conduttore degli interventi.
- Sicurezza stradale.** Realizzare la rete ciclabile significa il ridisegno dello spazio stradale, degli attraversamenti e la messa in sicurezza degli spazi pubblici, la protezione degli utenti più vulnerabili come pedoni e ciclisti/e.
- Connettere la rete ciclabile esistente,** integrare con i nodi di scambio ed i poli di attrazione della mobilità.
- Non solo infrastrutture ma anche servizi** dedicati alla mobilità ciclistica (sosta, sharing, segnaletica, mappe, agevolazioni).
- Identità della rete, comunicazione, educazione** nelle scuole, mobility management, eventi.





Scenari di rete ciclabile



RETE ATTUALE

CIRCA 331 km



BREVE

PERIODO

3 ANNI

(2025 – 2027)



MEDIO

PERIODO

5 ANNI



LUNGO

PERIODO

10 ANNI

+ 185 Km

ESTENZIONE TOTALE RETE:
516 km

+ 265 Km

ESTENZIONE TOTALE RETE:
781 km

+ 794 Km

ESTENZIONE TOTALE RETE:
1575 km





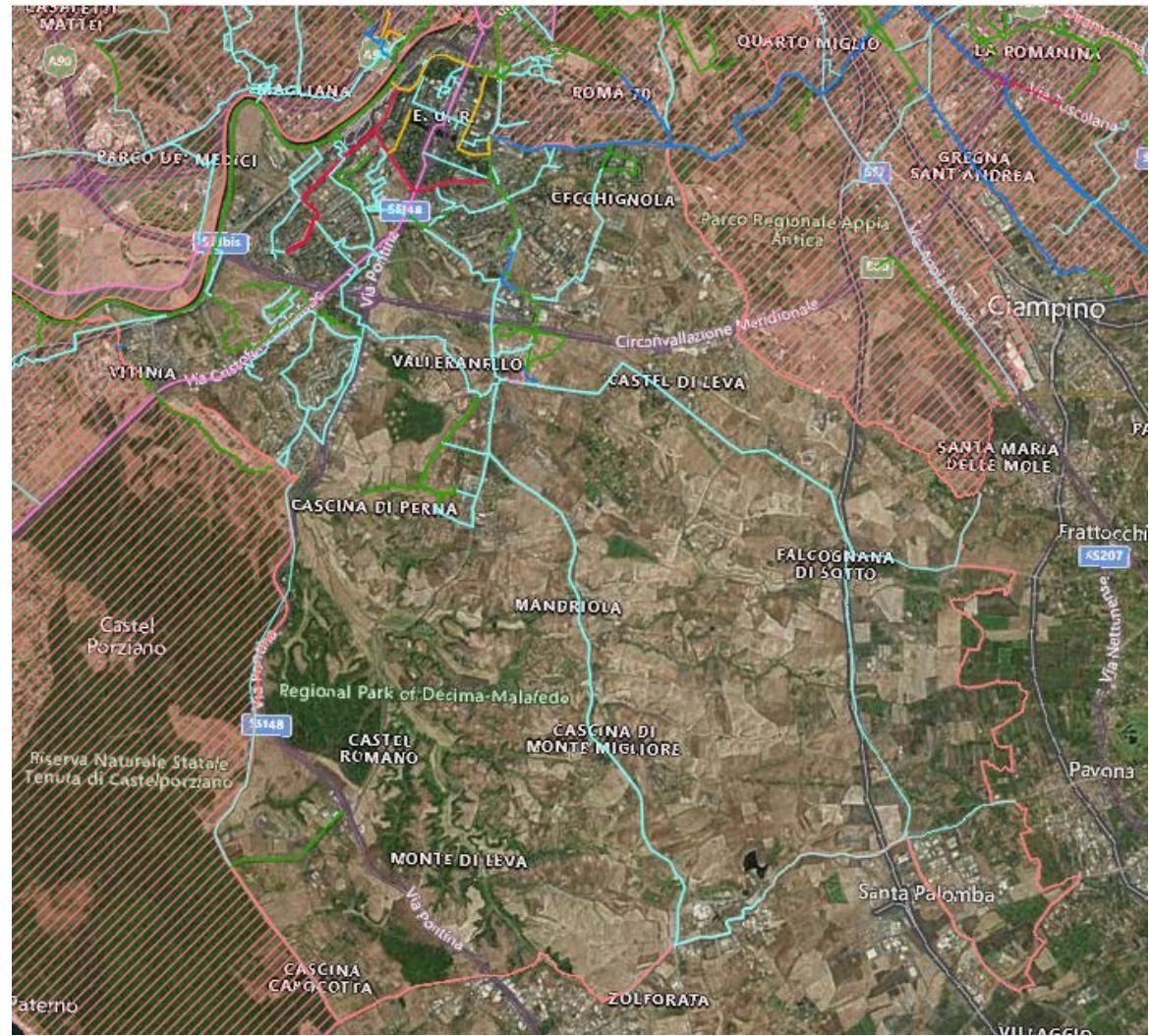
La Partecipazione

Le modalità previste per la costruzione dal basso del Biciplan prevedono numerose iniziative tra cui:

- **evento di presentazione** del Biciplan 7 luglio 2025
- **pubblicazione** sul sito di RSM del **documento integrale** Biciplan e di una **versione sintetica**
- **incontri sul territorio** con la cittadinanza ed i gruppi portatori di interesse
- **8 luglio - 30 settembre** **intervallo temporale** entro il quale presentare osservazioni al Biciplan all'indirizzo e-mail ***biciplan@romamobilita.it***
- **pubblicazione** delle controdeduzioni alle osservazioni sul sito di RSM
- Entro il 2025 approvazione del Biciplan da parte della Giunta Capitolina



Il Biciplan nel IX Municipio

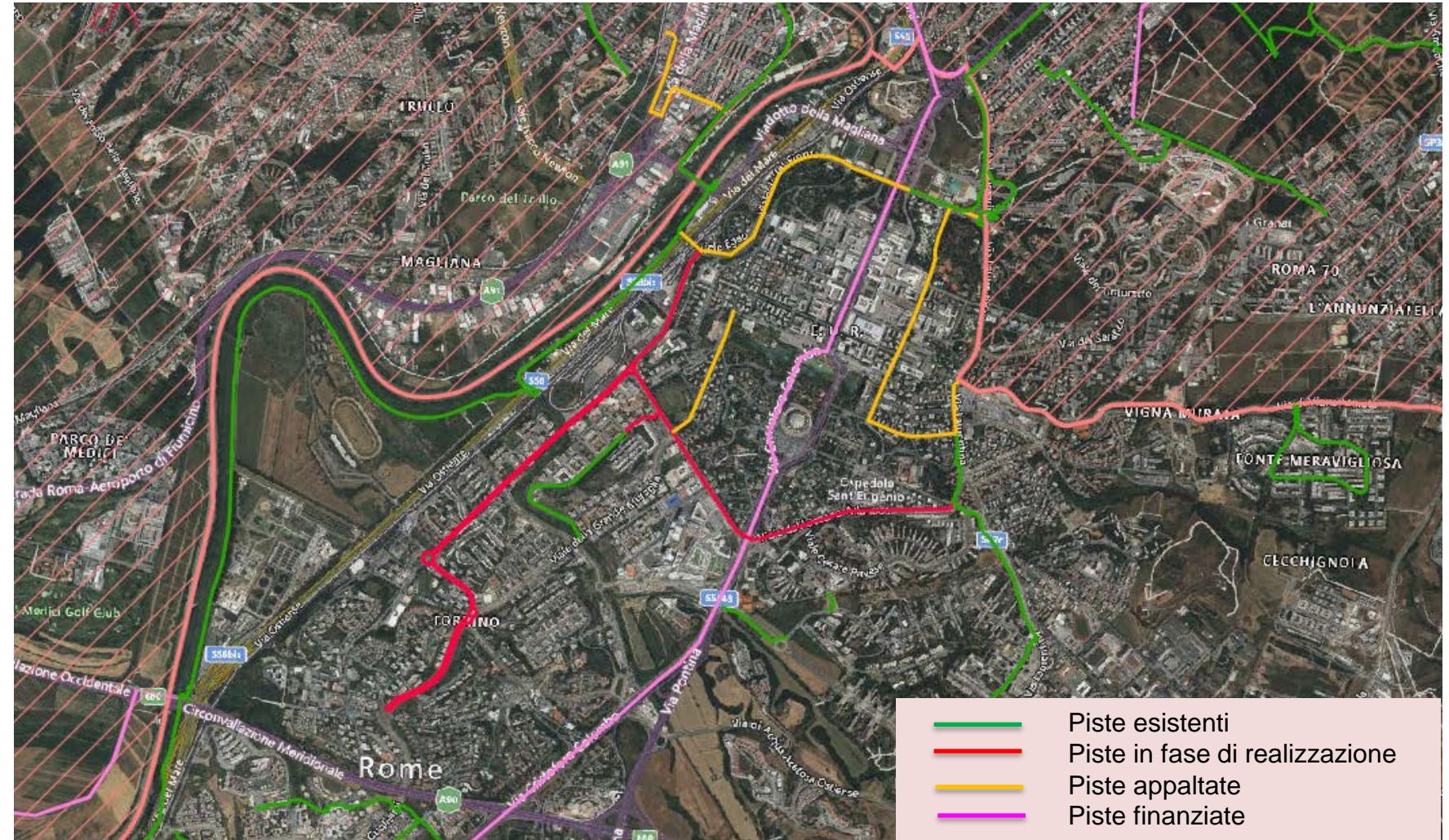


- Piste esistenti
- Piste in fase di realizzazione
- Piste appaltate
- Piste finanziate
- Piste progettate da finanziare
- Itinerari da studiare

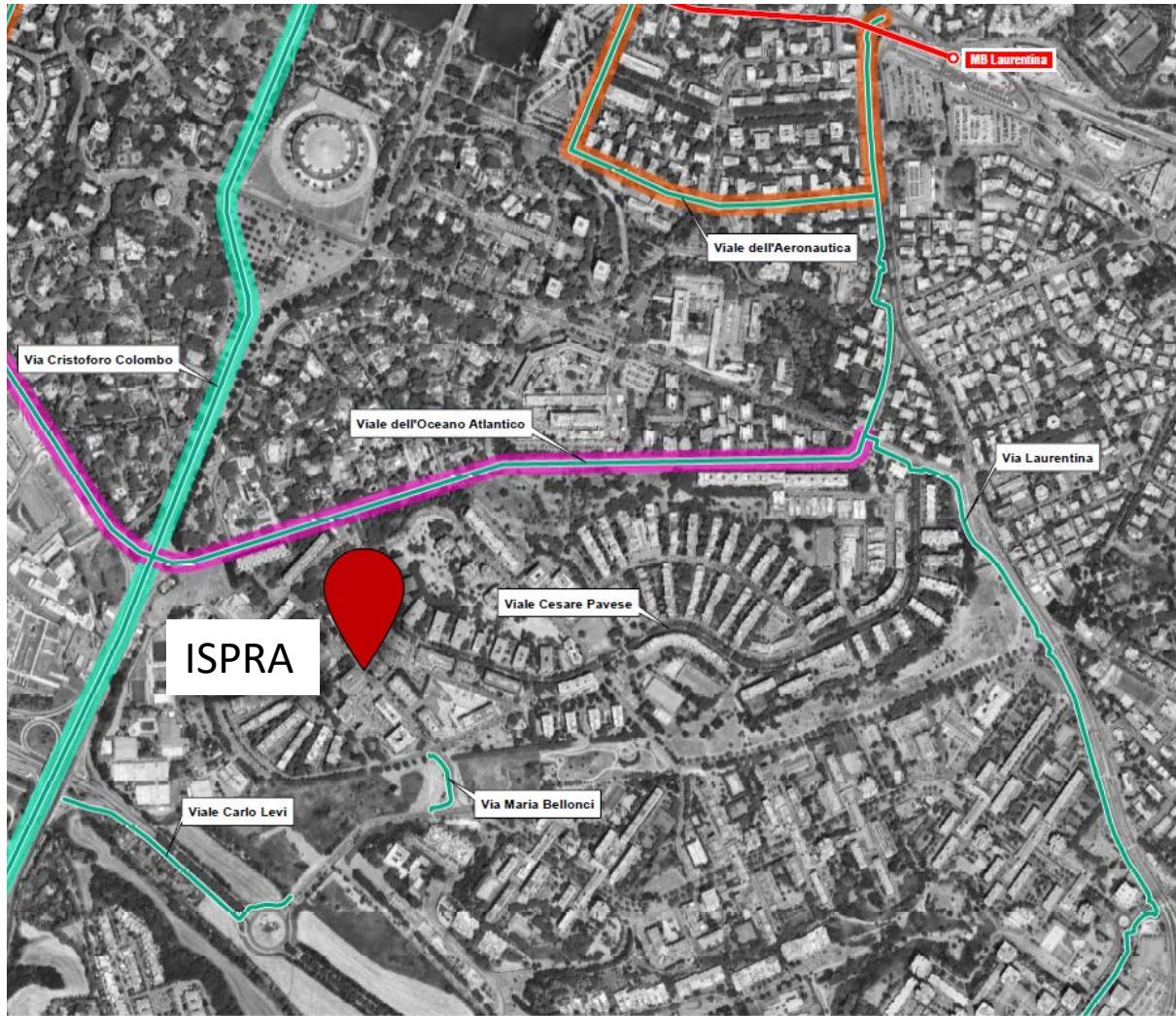
IX Municipio – Scenario di breve periodo

SCENARIO DI BREVE

- Cina – Torrino - Eur
- Egeo – Atlantico -
- Pacifico
- Tre Fontane - Val Fiorita
- Egeo
- Tecnica
- Laurentina - Tre
- Fontane
- Colosseo - Ostia



IX Municipio – Scenario di breve periodo



Legenda

 Piste ciclabili

Stato di attuazione

 In corso di realizzazione/cantierizzate

 Appaltate

 Finaziate

Infrastrutture del Trasporto pubblico

 Rete Metropolitana

 Rete ferroviaria

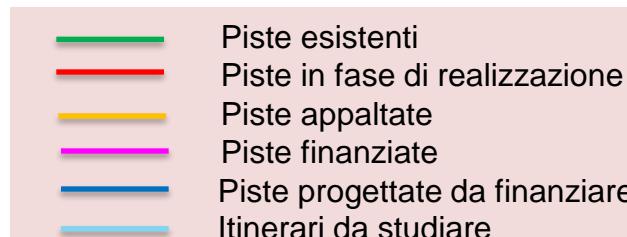
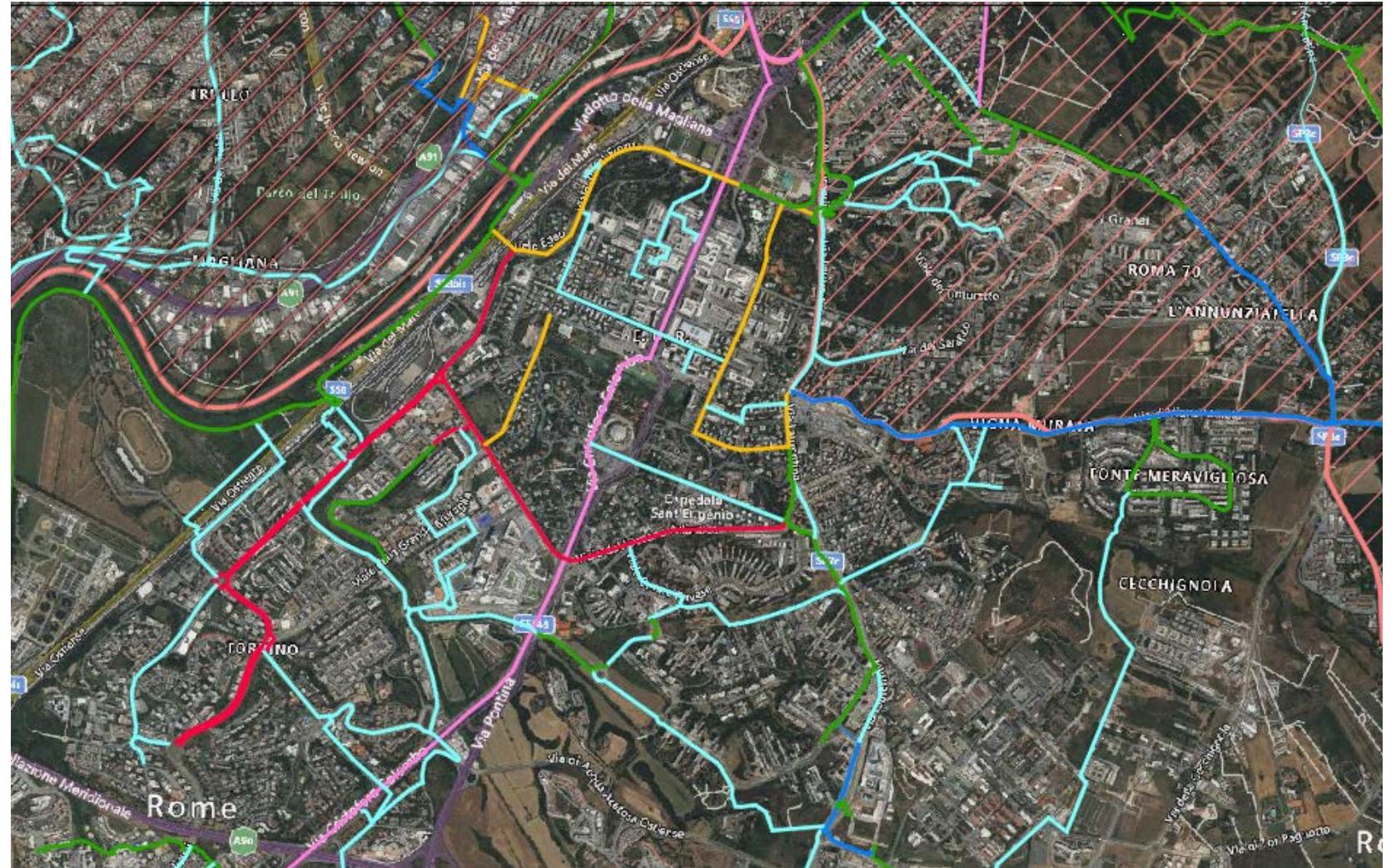
 Rete tranviaria



ISPRA: via V. Brancati

IX Municipio – Scenario di medio e lungo periodo

- SCENARIO DI MEDIO
 - Via di Vigna Murata
- SCENARIO DI LUNGO
 - Varie



IX Municipio – Scenario di medio periodo



Legenda

Piste ciclabili

Stato di attuazione



Programmate nel medio periodo

Infrastrutture del Trasporto pubblico

Rete Metropolitana

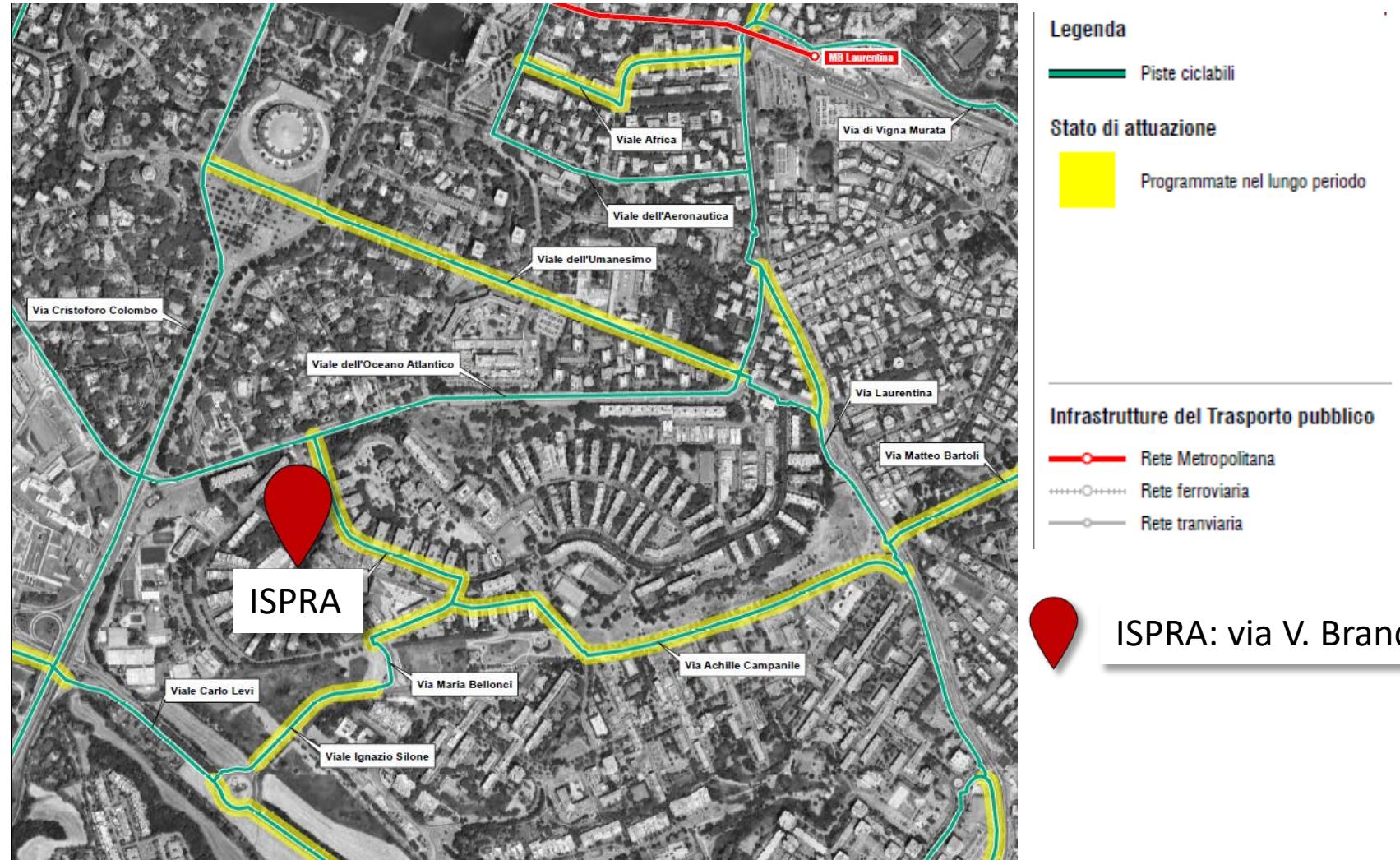
Rete ferroviaria

Rete tranviaria

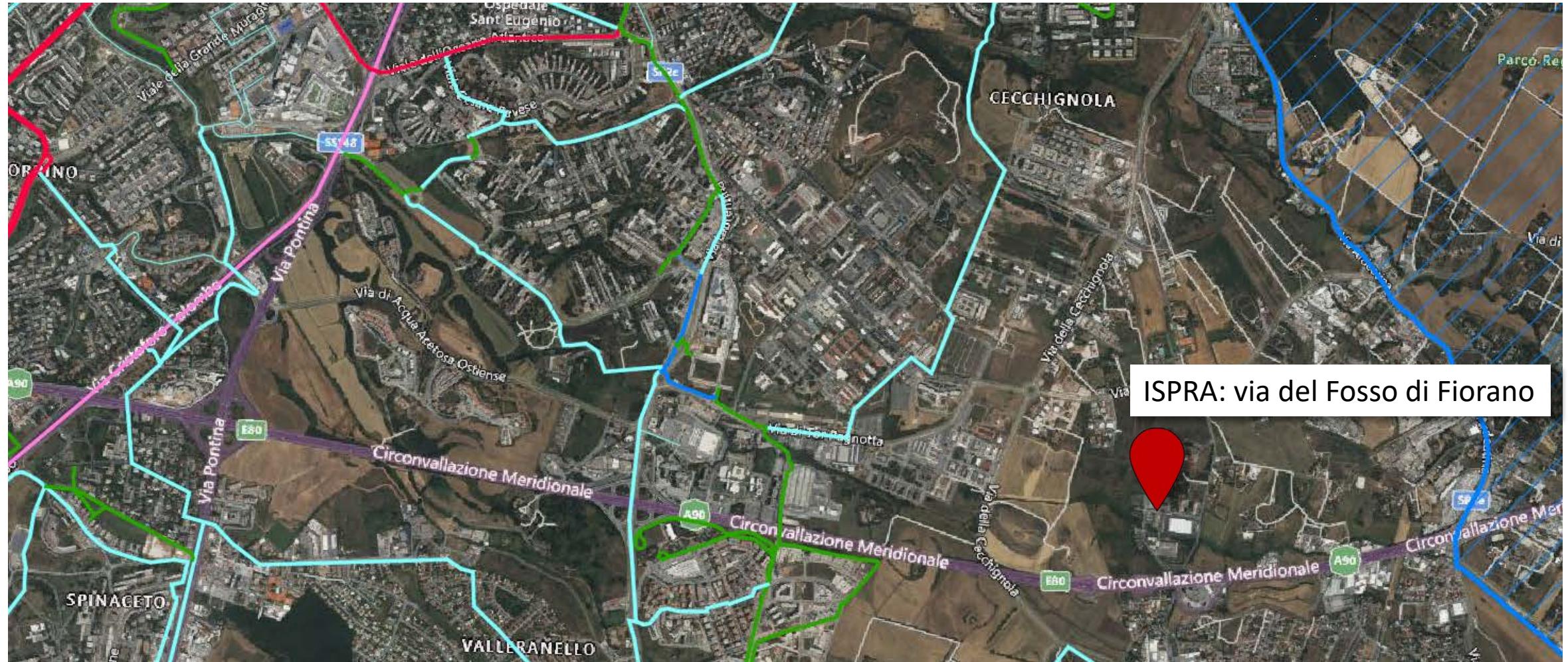


ISPRA: via V. Brancati

IX Municipio – Scenario di lungo periodo



IX Municipio – Scenario di lungo periodo





Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Mobilità sostenibile: da emergenza a opportunità

Risposta all'emergenza **COVID-19**: La pandemia del 2020 ha trasformato radicalmente le esigenze di mobilità urbana, spingendo Roma Capitale a sviluppare **soluzioni immediate** (Delibera 76/2020) per promuovere la **mobilità sostenibile**

Strategia europea di resilienza: ha istituito un meccanismo di **sostegno finanziario** per rendere l'Unione più **resiliente agli shock futuri**.

L'Italia ha colto questa opportunità strutturando il PNRR che destina risorse significative alla **mobilità ciclistica**, riconoscendola come **elemento chiave della transizione ecologica e della ripresa economica**.

Obiettivi ambiziosi e tempistiche serrate: 1800 km entro giugno 2026



Mobilità sostenibile: da emergenza a opportunità

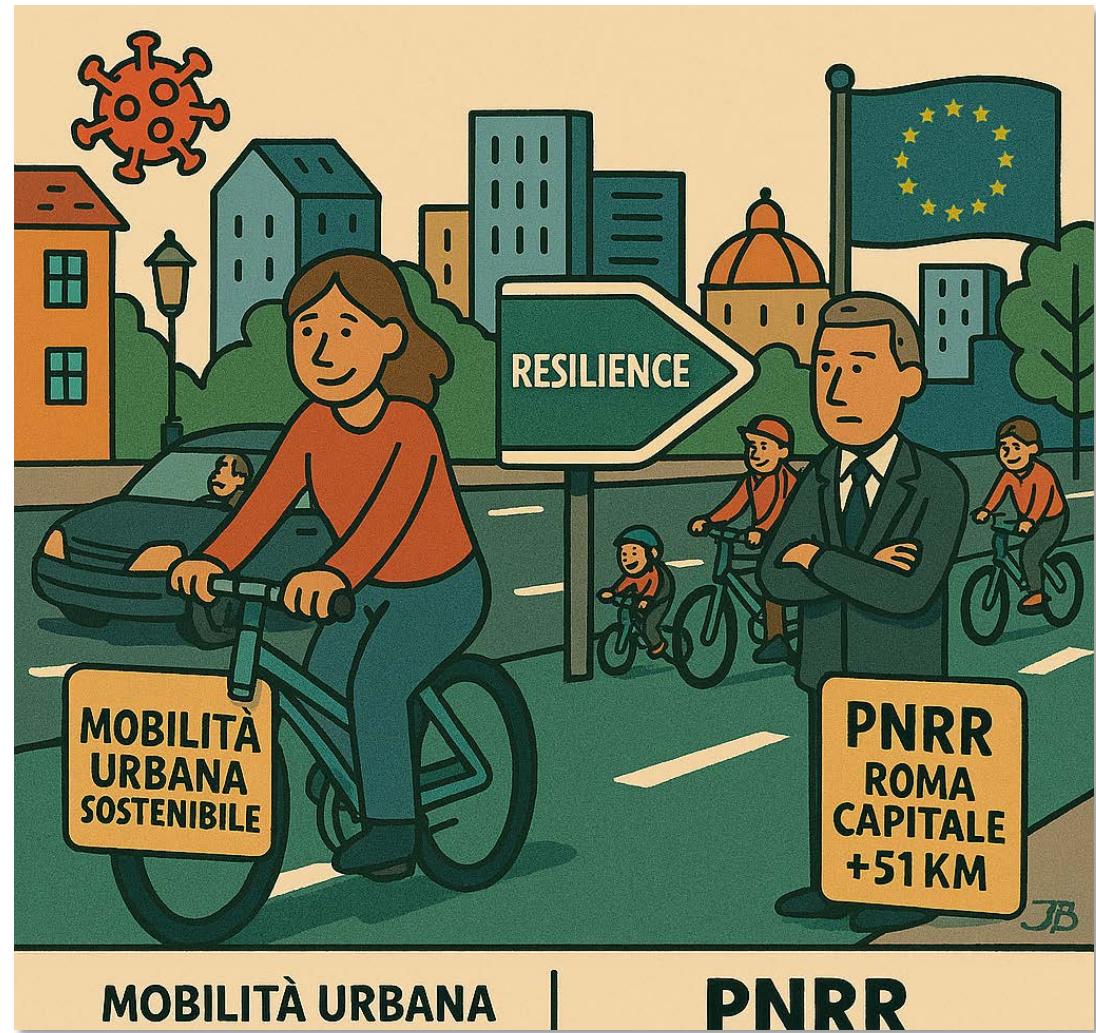
Roma Capitale ha fatto della realizzazione del PNRR la propria "missione-guida" divenendo **capofila d'Italia** con **51 Km** da realizzare entro **giugno 2026**

Iter rigoroso: ricognizione delle progettazioni per garantire la **sostenibilità delle realizzazioni**, coinvolgimento di RSM, sviluppo di 15 PFTE e validazione attraverso Conferenze dei servizi.

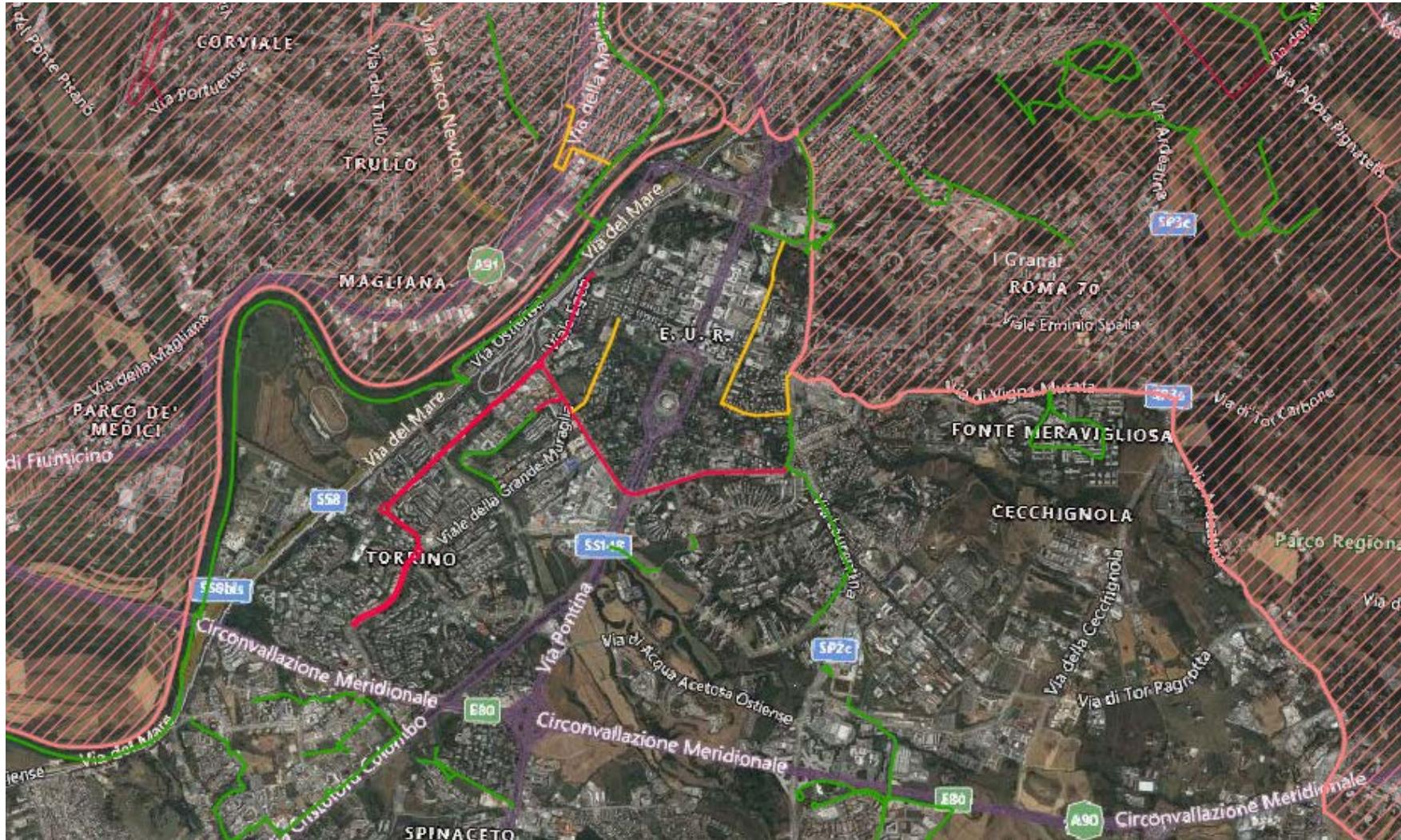
Governance integrata: **Protocollo d'intesa** tra Roma Capitale e Regione (Astral): la realizzazione delle opere è effettuata dalla Regione

Impatto territoriale nel **IX Municipio**:

- Viale della Tecnica,
- Terminal Eur Laurentina-Tre Fontane,
- Piazza Cina-Torrino-EUR,
- Viale Egeo-Oceano Pacifico-Atlantico)



Le ciclabili PNRR nel IX Municipio



La pista ciclabile Cina – Torrino - Eur

Via della Grande Muraglia

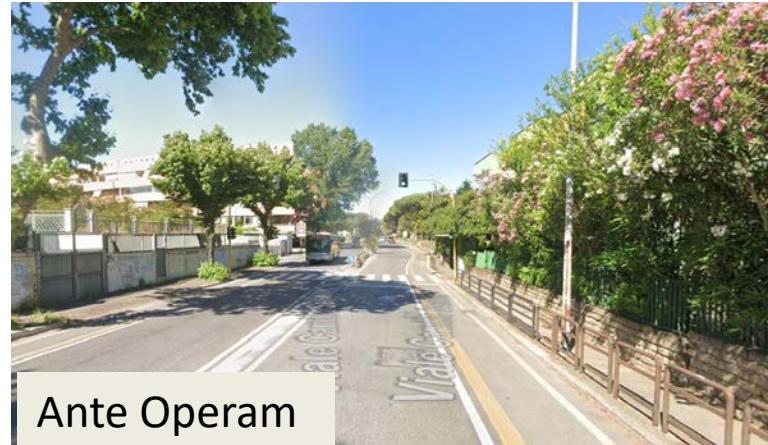


Ante Operam



Post Operam

Via Camillo Sabatini



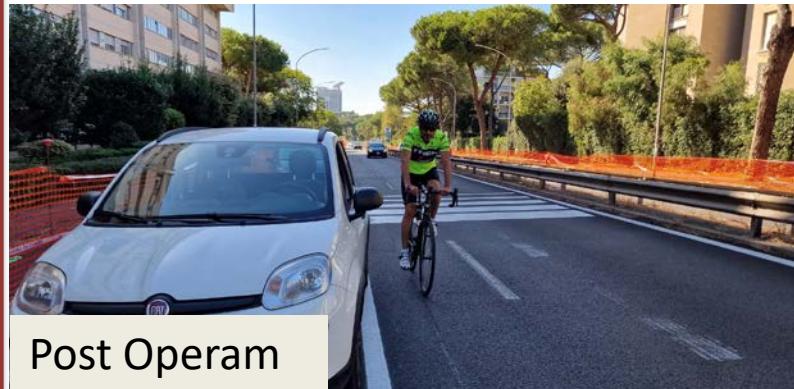
Ante Operam



Post Operam

La pista ciclabile Egeo – Atlantico - Pacifico

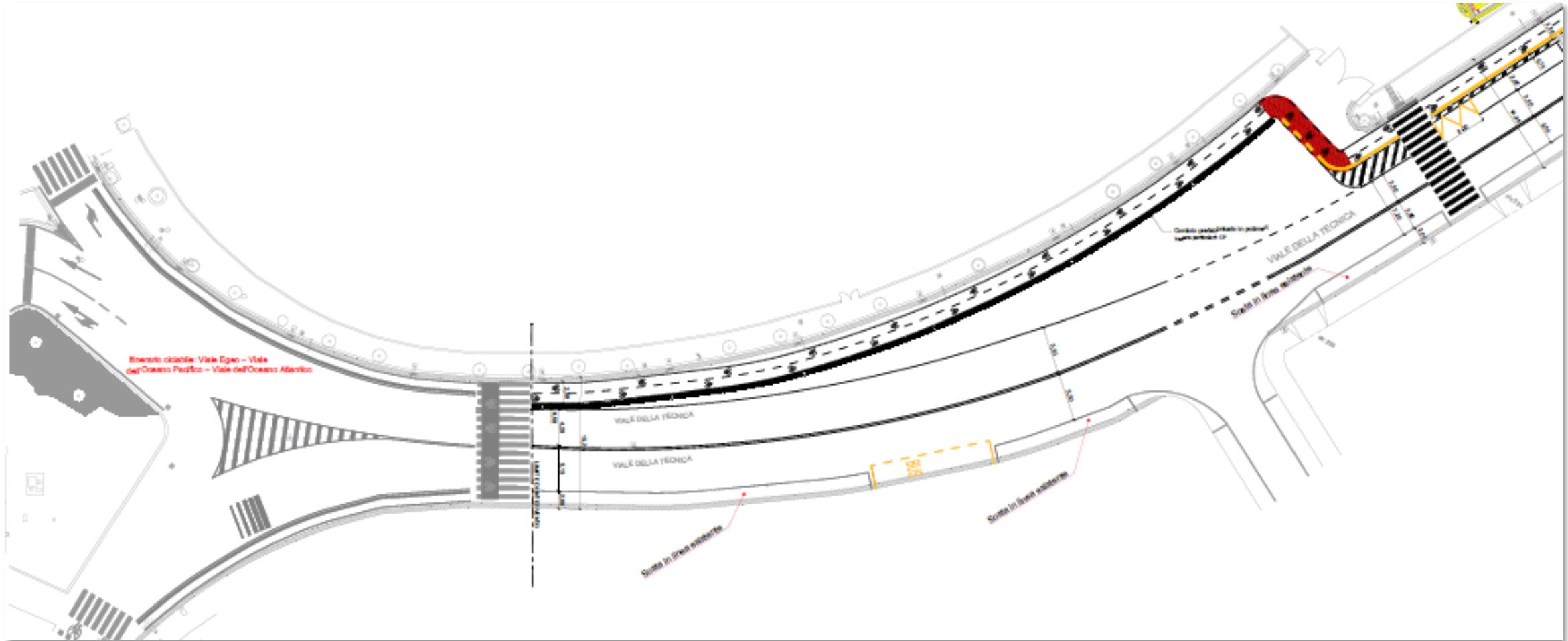
Via Oceano Atlantico



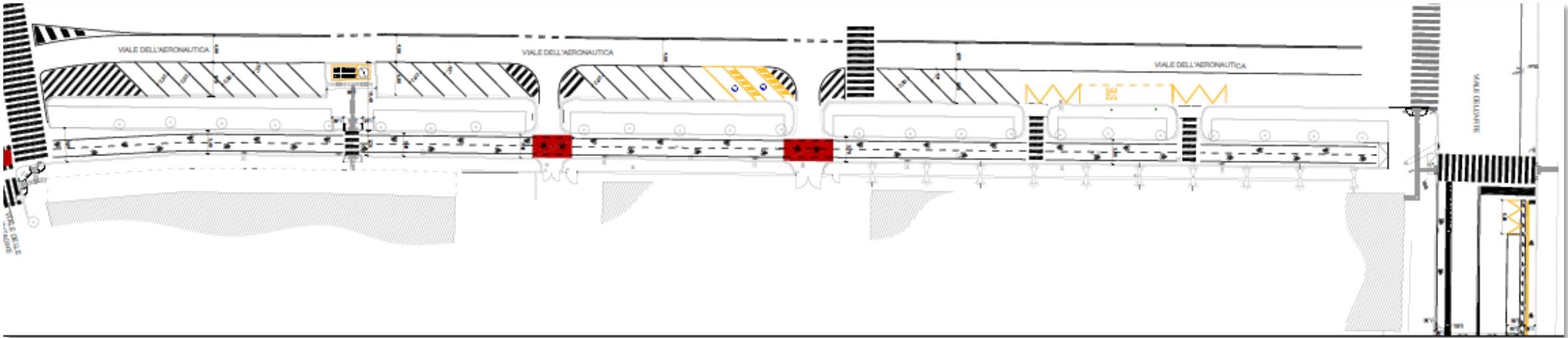
Via Oceano Pacifico



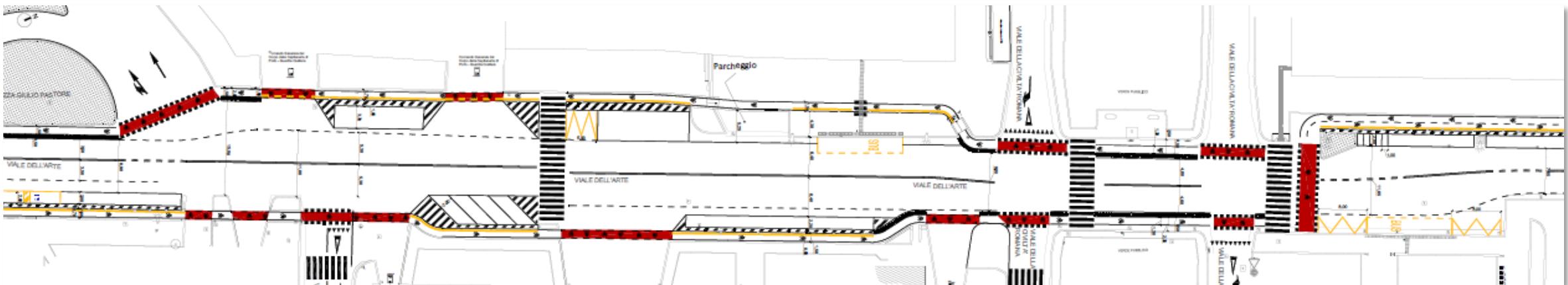
Pista ciclabile viale della Tecnica



Pista ciclabile Laurentina – Tre Fontane



Estratto viale dell'Aeronautica – viale dell'Arte

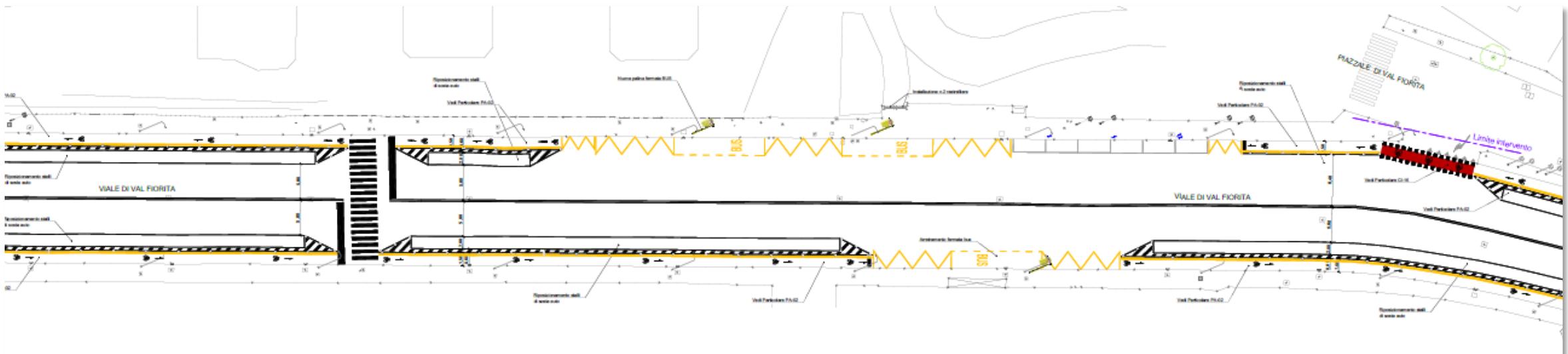


Estratto viale dell'Arte



Altri interventi finanziati

Pista ciclabile Tre Fontane – Val Fiorita - Egeo



Estratto progetto via di Val Fiorita

- **Sintesi del progetto ciclabile POD:** È stata aggiudicata la realizzazione della pista ciclabile "Via delle Tre Fontane – Viale di Val Fiorita – Viale Egeo – Via del Cappellaccio", finanziata tramite il Piano Operativo di Dettaglio.
 - **Caratteristiche tecniche:** pista monodirezionale protetta dalla sosta veicolare.
 - **Valore strategico:** l'intervento garantisce la continuità della rete esistente collegandosi alla pista di Via delle Tre Fontane e completando l'itinerario "Egeo-Pacifico-Atlantico", unendo così diverse porzioni della rete ciclabile territoriale.

Pista ciclabile Colosseo - Ostia

Il progetto rappresenta una svolta significativa per la ciclabilità romana, creando un **collegamento diretto** tra il centro di Roma e Ostia

Finanziamento: investimento regionale già deliberato, sviluppato da Astral S.p.A.

Caratteristiche: pista ciclabile di circa 30 km che collega il centro storico al litorale, utilizzando tratti esistenti e integrandosi con il GRAB.

Impatto strategico:

- Alternativa ecologica ai trasporti tradizionali
- Sviluppo del cicloturismo
- Valorizzazione del patrimonio paesaggistico Roma-mare
- Rafforzamento della rete di mobilità sostenibile regionale



