

Seminario
INTERMODALITÀ
TRA I SISTEMI DI TRASPORTO SOSTENIBILE
Roma, 5 marzo 2015
Sala Aldo Moro – Palazzo Montecitorio

ROMA:
L'INTERMODALITÀ IN UNA GRANDE METROPOLI
Beatrice Galli
Presidente FIAB Roma Ruotalibera

Abstract

Roma Città metropolitana: un ruolo importante, geograficamente e istituzionalmente al centro dell'Italia.

Roma Capitale ha circa 2,8 milioni di abitanti, la Regione nel suo complesso 5,6 milioni: metà della popolazione è concentrata in appena l'8% del territorio laziale. Negli ultimi venti anni la popolazione si è diffusa verso le zone periferiche e verso i comuni della cintura, al pari di quanto è successo nelle principali aree metropolitane del paese; un terzo della popolazione provinciale abita nei 120 comuni satelliti dell'area metropolitana sottoponendosi, in parte, a spostamenti di ampiezza considerevole per raggiungere Roma.

Le cause - elevati costi abitativi, penuria di abitazioni e carenze nei servizi - hanno indirizzato le zone urbane verso usi lavorativi e le zone periferiche e i comuni adiacenti verso usi residenziali, con il conseguente aumento delle distanze medie degli spostamenti casa - lavoro e conseguenziale incremento dei problemi di congestione sulle direttrici di ingresso a Roma, dall'area metropolitana e da tutta la regione.

Con un'offerta del TPL ancora non adeguata alle esigenze, l'uso intensivo del mezzo privato genera forti livelli di congestione con notevoli risvolti economici, ambientali, sociali. I sistemi di trasporto alternativi stentano a decollare, nonostante l'incremento della domanda, per carenza di infrastrutture e servizi dedicati alla ciclabilità, e per bassa percezione di sicurezza stradale: sebbene i dati parlino di riduzione significativa di incidenti con vittime, i numeri sono sempre troppo alti.

Un modello diverso, che privilegi ed incoraggi l'uso di mezzi di trasporto sostenibili, dove spostarsi a piedi o in bicicletta sia sicuro, potrebbe ribaltare la situazione in termini ambientali, economici, di qualità della vita ed integrazione sociale, lavoro: si è stimato per la città di Roma un potenziale di oltre 3.200 nuovi posti di lavoro se solo si raggiungesse il 25% di spostamenti in bicicletta.

L'incentivazione dei sistemi di mobilità alternativa avrebbe un forte riscontro anche sul turismo: in una città unica al mondo, fra le mete più ambite del turismo nazionale e internazionale (oltre 14mila presenze nei primi 7 mesi del 2014), in un contesto più *bike friendly*, il cicloturismo potrebbe trovare ampio spazio, offrendo un'opportunità di approccio sostenibile con il territorio, e creare nuovi posti di lavoro.

L'uso combinato della bici con altri mezzi: treno, metro, autobus, tram, ma anche bike sharing permette di coniugare i vantaggi della bici in città anche per distanze medie e lunghe o da periferie, aree metropolitane, zone extraurbane.

Perché il sistema funzioni occorrono le necessarie infrastrutture: un trasporto pubblico efficiente, parcheggi bici nei nodi di scambio in stazioni e capolinea, accessibilità alle stazioni per il carico bici a bordo, postazioni di bike sharing,...

Il Nodo Ferroviario di Roma (RFI) riveste un'importanza fondamentale per il trasporto passeggeri, nei segmenti di lunga percorrenza, regionale e metropolitano e costituisce il crocevia principale per gli itinerari merci nord-sud. Le otto linee FL offrono, nelle tratte urbane di Roma, un servizio metropolitano integrato con la metropolitana ed i mezzi di superficie; la rete è completata da un semianello che contribuisce al collegamento funzionale tra le varie linee.

Nonostante il gruppo FS Italiane abbia ribadito anche recentemente la sua attenzione al tema relativo al miglioramento dei servizi che facilitano l'utilizzo della bicicletta per raggiungere le stazioni, allo stato attuale questi, nelle stazioni ferroviarie romane, facenti capo a tre diversi gestori del Gruppo, sono carenti o assenti. Scivoli, canaline, segnaletica nelle stazioni, bicistazioni, informativa, comunicazione,... esigenze già evidenziate, con altre, a livello nazionale da FIAB a Trenitalia, risultano essere ancora più pressanti nell'area romana, che ne è quasi completamente sprovvista.

Situazione poco più rosea per le metropolitane di Roma, affidate ad Atac. Ancora carenti le corrette informazioni sul regolamento, sull'accessibilità alle stazioni, sulla presenza parcheggi di scambio per le biciclette (la linea C, inaugurata nel novembre 2014, ne è sprovvista), sui percorsi per le bici nelle stazioni.

In seguito alle pressanti richieste dei ciclisti romani, qualche spiraglio si è aperto anni fa per il trasporto delle bici a bordo dei mezzi pubblici, con la possibilità di accesso gratuito per le bici pieghevoli e, dallo scorso anno, con l'iniziativa "*bike friendly*", che ha aumentato il numero delle linee coinvolte ed ampliato le finestre durante le quali è possibile accedere ai mezzi pubblici con la bici. Sono emerse alcune lacune, soprattutto a livello informativo (orari, linee, modi d'uso), per rendere realmente fruibile il servizio, che comunque deve fare i conti con l'affollamento delle vetture, ma si tratta certamente di un segnale nella giusta direzione, in accordo con quanto previsto nel Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale e nel Piano Quadro della Ciclabilità. Questi documenti prevedono anche postazioni di bike sharing, ad ora inesistenti, e per le quali si è in attesa di un nuovo bando.

Attualmente si ravvisa anche l'esigenza, oltre che di una migliore informazione all'utenza sulle strutture nelle stazioni, di una campagna divulgativa che pubblicizzi il corretto uso intermodale in tutte le sue componenti, ed una campagna promozionale, di stimolo a far conoscere ed apprezzare il servizio utilizzando i vari canali di comunicazione: siti web specifici dei diversi gestori, monitor nelle stazioni e nelle vetture, spot pubblicitari.

Il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale, presentato a gennaio 2014 (che recepisce e aggiorna il "Piano Quadro della Ciclabilità", approvato nel 2012) "*definisce un programma di attuazione pluriennale che favorisce l'utilizzo della bicicletta come modo strutturale per gli spostamenti sistematici attraverso lo sviluppo dell'intermodalità: la realizzazione di parcheggi per biciclette nei nodi di scambio; lo sviluppo del sistema bike sharing; l'ampliamento delle possibilità di trasporto delle biciclette a bordo dei mezzi pubblici*" e prevede quindi, tra le azioni programmate per il biennio 2014-2015, "*interventi sui sistemi di intermodalità a servizio della modalità dolce*"; tra questi: parcheggi di scambio ed interventi per l'accessibilità nelle stazioni metro, noleggi, ciclofficine in diversi nodi. Alcuni tasselli, con altri, per raggiungere l'ambizioso obiettivo di un incremento modale di spostamenti in bici, in 5 anni, dall'attuale 0,6% al 4% fino al 10% nel centro storico.

Beatrice Galli
presidente FIAB Roma Ruotalibera
www.fiab-roma-ruotalibera.org
beatrice.galli@gmail.com