

a cura di
Ing. R. Gigli,

supporto tecnico:
Arch. F. Santarsia

commissione
Ciclabilità
in collaborazione con
la commissione
Sicurezza Stradale

visto da:
Ing. M. Contadini
Ing. A. Fuschiotto



MOBILITÀ CICLABILE

Analisi sull'incidentalità dei ciclisti

a cura di
Ing. R. Gigli,

supporto tecnico:
Arch. F. Santarsia

commissione
Ciclabilità
in collaborazione con
la commissione
Sicurezza Stradale

visto da:
Ing. M. Contadini
Ing. A. Fuschiotto



MOBILITÀ CICLABILE

Analisi sull'incidentalità dei ciclisti



Dimensione e criticità della mobilità ciclistica a Roma

Il presente articolo è stato sviluppato dalla commissione tematica ciclabilità in collaborazione con la commissione sicurezza stradale. I dati di base ed alcune elaborazioni sono state

svolte nell'ambito del Centro di Competenza della sicurezza stradale dell'Agenzia della Mobilità del Comune di Roma.

Caratteri generali della incidentalità stradale

Dalle indagini campionarie sulla mobilità effettuate nel 2013, è emerso come la mobilità ciclabile incida in misura molto modesta (inferiore all'1%) sul totale della mobilità totale generata nell'ambito del territorio del comune di Roma¹. Anche se, risulta oggi ragionevole ipotizzare quote modali su bicicletta lievemente superiori ma ancora decisamente lontane dalle quote modali delle altre componenti di mobilità, i relativi livelli di incidentalità denotano una situazione su cui porre particolare attenzione.

Secondo i dati forniti da ISTAT, nel corso del 2014 a Roma, sono stati registrati 264 incidenti stradali che hanno coinvolto ciclisti. In particolare 42 incidenti hanno visto come protagonista un solo veicolo (solo la bicicletta del ciclista infortunato), mentre i restanti hanno coinvolto più veicoli ed in alcuni casi una o più biciclette. In totale, nei 264 incidenti sono rimaste coinvolte 271 biciclette e sono stati registrati 5 decessi e 252 feriti.

Mettendo in relazione i morti e i feriti causati da incidenti stradali con i veicoli coinvolti è stato riscontrato che, per le sole biciclette, il tasso dei decessi è di 18 ogni mille biciclette, il tasso delle persone rimaste ferite è di 926 feriti ogni mille bici. Questi valori denotano una situazione di estrema pericolosità, soprattutto grave se si effettua un confronto con gli omologhi valori relativi alle altre modalità di trasporto. Il confronto con l'incidentalità nel suo complesso, rivela come l'incidentalità su bicicletta risulti più di quattro volte superiore per quel che riguarda i decessi/veicolo (4,3 morti ogni mille veicoli) e maggiore di quasi il 50% per quel che riguarda i feriti (622 feriti ogni mille veicoli).

Analizzando la componente ciclabile attraverso l'indice di gravità, inteso come il rapporto tra il numero di decessi e il totale di infortunati (somma dei decessi e dei feriti), si scopre che per le bici l'indice è di 19,5 morti ogni 1000 infortunati, più del doppio di quello relativo all'incidentalità generale (che si attesta su quota 7,00 ogni 1000 infortunati); la situazione risulta, quindi, a più alto rischio anche per quel che riguarda la gravità dell'incidente.

Se l'analisi si sposta sul dettaglio di confronto tra la componente "bicicletta" e le altre due componenti del traffico privato (autoveicoli e due ruote a motore), la bicicletta si colloca in un situazione ancora più critica. Nel caso delle *quattro ruote*, il rapporto tra i tassi raggiunge addirittura le sei volte (per le auto il tasso è pari a 3,3 morti ogni mille auto); nel caso dei veicoli

a due ruote a motore il rapporto dei tassi è di 2,5 volte (7,2 morti ogni mille veicoli a due ruote). Il rapporto *feriti ogni mille veicoli* fa registrare scostamenti inferiori ma non meno preoccupanti, in particolare per le autovetture tale indice è di 510 feriti ogni 1.000 autovetture, valore pari a circa la metà di quello delle bici. Per le *due ruote a motore*, invece, i tassi sono comparabili: 987 feriti ogni mille veicoli per le due ruote a motore (contro i 926 della bicicletta) e ciò è spiegabile probabilmente dalla maggiore attitudine dei motociclisti, rispetto agli automobilisti, a commettere infrazioni lievi cui fa seguito un incidente non grave.

Prendendo in esame gli indici di gravità (rapporto tra decessi e totale di infortunati) delle due componenti di traffico privato (autoveicoli e due ruote a motore), la bicicletta guadagna nuovamente il primato di pericolosità: per le auto il tasso di gravità si attesta su un valore pari ad un terzo di quello delle bici (6,4 morti ogni 1000 infortunati), per le *due ruote a motore* il tasso si attesta su un valore di poco superiore, 7,2 morti ogni 1000 infortunati, pari a poco più di un terzo rispetto alle bici.

Gli indici evidenziano, per l'anno 2014, un'esposizione al rischio delle persone che utilizzano la bici enormemente più alto rispetto alle altre due componenti a motore. La pericolosità più alta della bicicletta deriva presumibilmente da una serie di fattori quali: la scarsa attenzione che l'utente del veicolo a motore (quattro o due ruote che sia) presta durante la marcia, sottovalutazione del pericolo durante le eventuali inevitabili interferenze con il ciclista, errata percezione – e considerazione – dell'automobilista che, ancor oggi, considera la bicicletta come mezzo di trasporto destinato ad un uso più che altro di tipo ludico ricreativo.

D'altra parte non è da sottovalutare il fatto che, in taluni casi, sembra che gli stessi ciclisti non

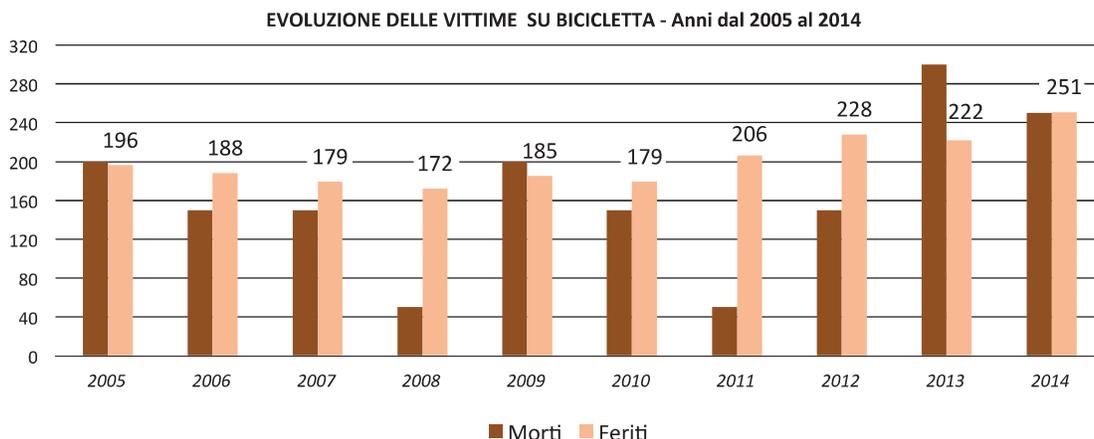
considerino la bicicletta come un veicolo che, a tutti gli effetti, è obbligato a rispettare le regole del codice della strada. Purtroppo si riscontra talvolta, un atteggiamento di presunzione derivante dalla convinzione del ciclista di utilizzare un veicolo meno impattante da un punto di vista sociale, ambientale e di traffico; tale convinzione è sicuramente corretta, ciò però non esclude che un atteggiamento di questo tipo possa moltiplicare le occasioni di rischio nell'interazione con gli altri veicoli.

Le considerazioni fatte, avvalorano il significato delle statistiche pubblicate dall'ISTAT in questi ultimi anni sulla crescita della incidentalità ciclabile. Emerge nell'analisi degli ultimi due anni (2013 – 2014) un aumento generalizzato della gravità degli incidenti fondamentalmente legato ad un inaspettato incremento dei decessi - 154 decessi totali nel 2014 - il 10% in più rispetto al 2013. In particolare per la componente ciclabile si è registrato un evidente aumento, in termini percentuali, del numero delle vittime (decessi + feriti), in controtendenza rispetto al totale di tutte le componenti di mobilità. Se in totale le vittime sono diminuite di un 8% (attendendosi sulle 17.821 al 2014), per la componente ciclabile le vittime sono aumentate, sempre rispetto al 2013, di un 13% portandosi a 256 unità. (Figura 1)

Scendendo nel dettaglio, a fronte di tassi di mortalità sostanzialmente stabili negli anni, è cresciuto invece il numero di feriti in bicicletta. Si è passati, nel decennio che va dal 2005 al 2014, dai 196 feriti ai 251 del 2014, con un incremento pari al 28%.

Disaggregando il dato per fascia di età si scopre che la fascia di età più coinvolta negli incidenti è quella degli adulti di età compresa tra i 25 e 44 anni che assorbe un terzo di tutti i feriti, con un incremento rispetto al 2010 del 39%. Gli incrementi più rilevanti si riscontrano invece

Figura 1



nelle fasce più giovani, tra i 15 e 24 anni e nelle fasce degli anziani di età superiore ai 65 anni; tra il 2010 e il 2014 la prima registra un incremento, a dir poco abnorme, del 74% per i feriti, la seconda, invece, registra un incremento del 54%, sempre dei feriti.

Evoluzione dell'incidentalità ciclabile in rapporto alle altre componenti modali

Nell'Ambito delle attività svolte dal Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale, le analisi sono effettuate con dati relativi all'incidentalità provenienti da diverse fonti, sia di natura tematica, che di contesto (ad esempio i carichi di traffico sulla rete). Per gli incidenti, le fonti di riferimento sono sostanzialmente due: la prima è costituita dalle banche dati ISTAT, comprendenti i dati riguardanti tutti gli incidenti che hanno provocato vittime sull'intero territorio comunale, la seconda è costituita dalla PLRC (Polizia Locale di Roma Capitale) che attraverso un collegamento diretto con il Centro di Competenza fornisce, pressoché in continuo, tutti i dati rilevati comprendenti, a differenza di quelli di fonte ISTAT, sia gli incidenti con vittime, sia quelli con solo danni a cose, sia quelli in cui sono rimaste coinvolte persone decedute a causa del sinistro dopo il 30° giorno. Con questi dati è possibile studiare il fenomeno nella sua interezza.

Grazie alla collaborazione offerta dalla PLRC è stato possibile mettere a punto una base dati decennale georeferenziata che comprende gli incidenti dal 2006 al 2015, tale banca dati ha consentito di mettere a punto un sistema informativo atto ad analizzare il fenomeno secondo le due dimensioni principali: quella geografica e quella temporale.

Considerando la dimensione temporale ed esaminando l'evoluzione nell'ultimo decennio, si osserva in generale un trend di crescita nel

quale l'incremento 2015 su 2006 è, in valore assoluto, pari a un centinaio di incidenti, ovvero poco più del 45% del valore iniziale della serie. Se la serie viene esaminata nel suo dettaglio si scopre come la stessa sia contraddistinta da un andamento ciclico con periodiche flessioni, senza però che queste incidano significativamente sul trend generale di crescita. La serie mostra tre flessioni di entità modesta avvenute negli anni 2010, 2013 e 2015 considerabili come naturali oscillazioni del fenomeno la cui entità non può purtroppo, essere considerata un'inversione permanente di segno del trend.

Occorre, sottolineare che alle ultime due flessioni (2015 e 2013), corrispondono incrementi, nei rispettivi bienni precedenti, ben più rilevanti: ad una prima riduzione nel 2014 di sei incidenti corrisponde un incremento nel biennio precedente di 24 incidenti (sei volte), ad una seconda flessione nel 2015 di 7 incidenti, corrisponde un incremento, nel biennio 2013-2014 di 29 incidenti (4 volte).

Sempre rimanendo nel dominio temporale l'analisi del rischio di andare in bicicletta svela dei risultati interessanti. Occorre però ricordare che, non disponendo dei dati di norma considerati più attendibili per descrivere l'esposizione al rischio (percordanze e veicoli in circolazione), si è fatto riferimento al numero dei veicoli coinvolti in incidenti, quale unica variabile a disposizione. (Figura 2)

Ponendo a confronto i veicoli coinvolti in incidenti stradali e analizzando la loro evoluzione in serie storica (dal 2006 al 2015) emergono profili temporali caratteristici; le differenze sono esaltate considerando le serie dei rispettivi numeri indice, avendo posto i rispettivi valori di inizio serie (2005) pari a 100.

Come si vede in figura le biciclette coinvolte in incidenti hanno mostrato un andamento stazionario nei primi quattro anni della serie, per poi

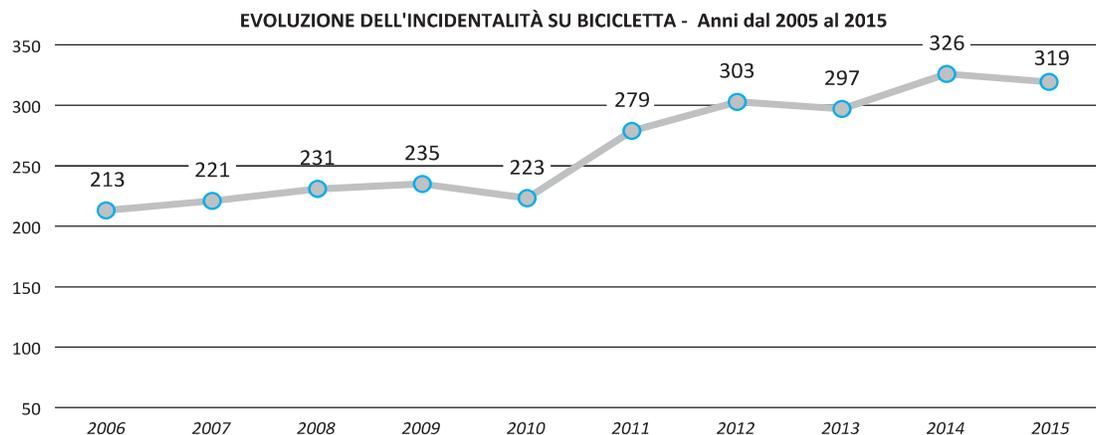
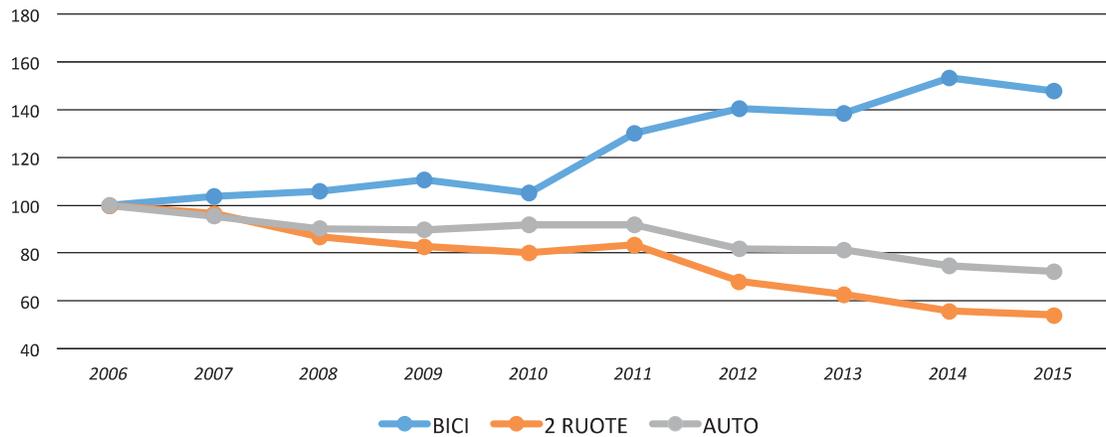


Figura 2

Figura 3

CONFRONTO VEICOLI COINVOLTI - Anni 2006 al 2015



iniziare una crescita repentina che si è mantenuta fino a fine serie. Dalle 218 bici del 2006 si è passati alle 319 del 2015, con un incremento del +48%. Viceversa le altre due componenti di mobilità *motorizzate* (autovetture e motocicli) mostrano un andamento discendente, pressoché costante. (Figura 3)

Le autovetture in circolazione si sono ridotte del 28% passando dai 57.530 veicoli del 2006 ai 41.604 nel 2015. Ancora più accentuata è la riduzione dei veicoli motorizzati a due ruote, per i quali si registra una riduzione del 46%,

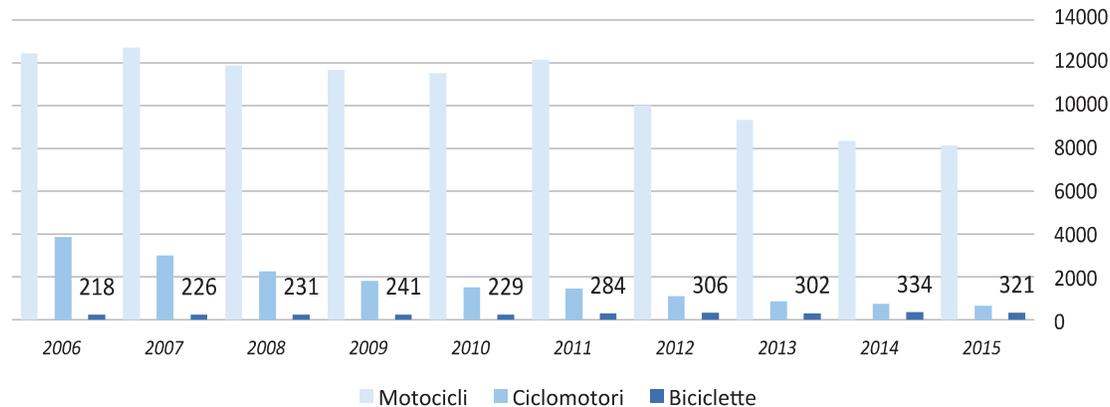
passando dai 15.998 veicoli del 2006 agli 8.649 del 2015. Se poi si analizza nel dettaglio il gruppo dei veicoli a due ruote a motore, si evince che i motocicli, diminuiscono di più di un terzo -34%, passando dai 12.003 del 2006 agli 8.000 del 2015, mentre per i ciclomotori si registra una diminuzione del 84%, e si passa dalle 2.935 unità del 2006 alle 634 del 2015.

Il confronto tra le due componenti a due ruote (ciclomotori e biciclette) consente di evidenziare come in questi ultimi 10 anni la forbice tra i trend relativi ai veicoli coinvolti si sia progressi-



VEICOLI A DUE RUOTE COINVOLTI IN INCIDENTI STRADALI - Anni dal 2006 al 2015

Figura 4



vamente ampliata, generando un divario tra i due numeri indice di circa 100 punti. In effetti i ciclomotori coinvolti sono progressivamente diminuiti, al contempo, le bici coinvolte sono aumentate; basti pensare che ad inizio serie i ciclomotori coinvolti erano 17 volte le bici, a fine serie tale rapporto scendeva a due, sintomo questo di un presumibile minor uso del ciclomotore negli spostamenti urbani e molto probabilmente anche di una maggiore consapevolezza dei rischi acquisita dai motociclisti. (Figura 4)

In realtà il picco di incidentalità per la componente di mobilità ciclabile è stato raggiunto nel 2014, quando sono state registrate, nel complesso, 253 vittime (delle quali 5 sono decessi), con un incremento, rispetto all'anno base, che sfiora il +39%. C'è da osservare, poi, che gli andamenti rimangono pressoché stazionari fino al 2010/2011 per poi prendere direzioni diverse

Al fine di svolgere una valutazione più specifica del rischio di andare in bicicletta, si è fatto riferimento anche alla gravità degli incidenti stradali, grandezza che viene definita attraverso tre indici:

- 1 il numero totale di infortunati (il totale dei decessi e dei feriti) rimasti coinvolti nell'incidente;
- 2 il rapporto tra i decessi e il totale degli infortunati, espresso come numero di decessi ogni 100 persone infortunate;
- 3 il rapporto tra infortunati e il numero di veicoli coinvolti (infortunati ogni 1000 veicoli).

Per quel che riguarda il primo indice, si evidenzia una progressiva diminuzione degli infortunati a bordo sia degli autoveicoli che delle due ruote a motore, in controtendenza rispetto alla bicicletta che fa registrare, nei dieci anni presi in esame, un aumento del numero di infortunati (morti + feriti). Questo andamento è del tutto simile a quello visto nella precedente statistica (veicoli coinvolti); qui però la forbice è lievemente inferiore, attestandosi sui 70 punti. Gli infortunati in auto si riducono del -34%, quelli delle due ruote a motore registrano addirittura un dimezzamento degli infortunati, per quel che riguarda le bici, gli infortunati sono invece aumentati di quasi il 30%.



Figura 5

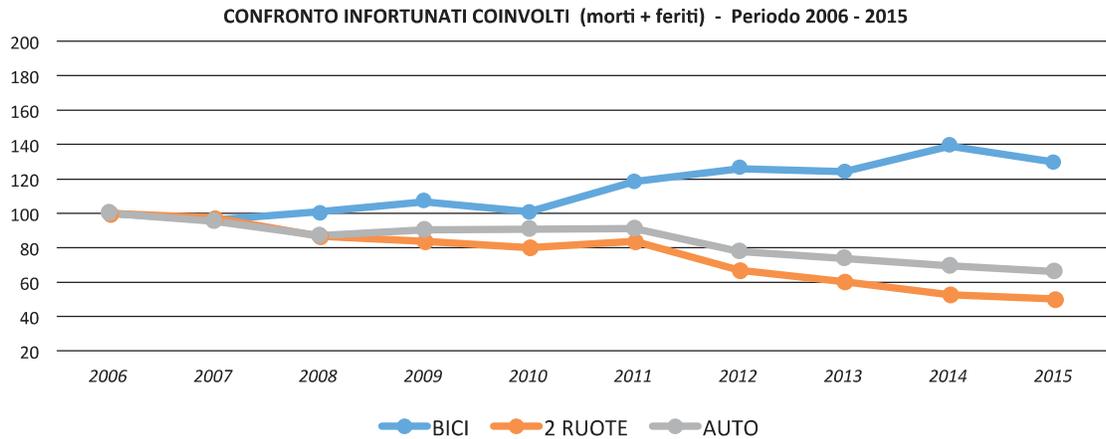


Figura 6

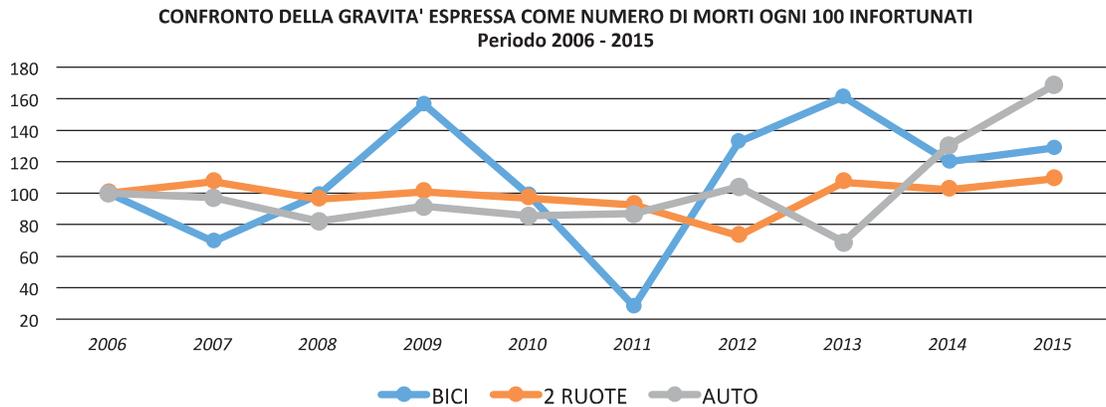
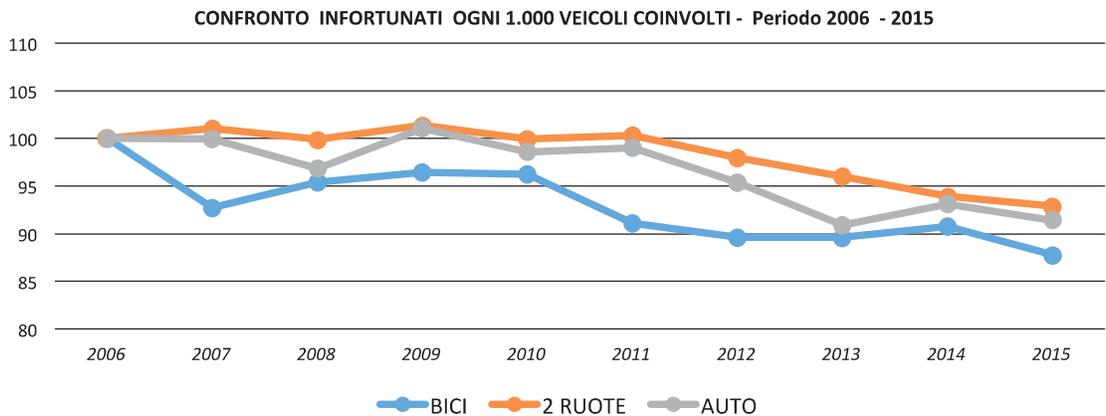


Figura 7



nel quadriennio successivo: le componenti motorizzate in discesa, quella su bicicletta in salita. (Figura 5)

Se si prende in considerazione l'indice di gravità espresso come rapporto tra decessi e infortunati totali, si osserva che l'andamento relativo alla componente di mobilità ciclabile appare dispiegarsi in maniera più casuale, a differenza delle altre due componenti che diseg-

nano un trend sostanzialmente più regolare. L'evoluzione temporale è espressa sempre in termini di numeri indice; si osserva che nel caso della mobilità ciclabile la gravità è caduta, nel 2011, su valori relativi molto modesti, per poi riallinearsi nell'anno successivo su valori superiori al 100. Da notare che nel caso delle altre due componenti motorizzate l'andamento appare più stazionario. Solo per le auto nell'ulti-

mo biennio è stata registrata un'impennata della gravità che ha determinato uno scostamento evidente (fino a 170 punti) nel 2015. (Figura 6) Per il terzo indice di gravità, (rapporto tra infortunati e numero di veicoli coinvolti), l'andamento temporale è, in ogni caso, decrescente. Ciò significa che a parità di infortunati, una discesa del trend al di sotto del valore di riferimento determina un aumento dei veicoli coinvolti, ossia in sostanza un aumento dei livelli d'uso dei veicoli.

In riferimento all'indice preso ora in considerazione la componente delle biciclette ha il valore in assoluto più alto: nel periodo 2006-2015 il valor medio è di 766 infortunati ogni mille biciclette, con punte di 835 infortunati ogni mille bici nel 2006. A seguire ci sono le due ruote a motore, con una media di 711 e un picco di 733 nel 2009 e per finire ci sono le auto con un valore medio di quattro volte inferiore delle bici, pari a 181 infortunati ogni 1.000 auto e con un valore massimo di 189 registrato nel 2009.

Occorre dire poi che per le tre componenti il valor medio non si discosta di molto dal valore massimo, sintomo di variazioni che negli anni sono tutto sommato modeste.

Analizzando più in dettaglio gli andamenti emerge una generale diminuzione degli infortu-

nati rispetto ai veicoli che si mantiene sostanzialmente stabile (regolare) per tutta la durata del periodo in considerazione.

Per le biciclette, si passa in dieci anni dagli 835 infortunati ogni mille bici del 2006 ai 733 del 2015, con una diminuzione del -12%. A seguire ci sono le auto con una diminuzione del -9% e, infine, le due ruote a motore con una diminuzione pari al -7%, ovvero una diminuzione paria quasi alla metà di quella riscontrata per le bici. (Figura 7)

L'analisi degli infortunati in rapporto ai veicoli fa emergere una sostanziale diminuzione del rischio, se quale fattore di esposizione si assume il totale dei veicoli coinvolti. In generale, se il rischio viene misurato con il numero di infortunati, la bicicletta è diventata in questi dieci anni più pericolosa (in termini relativi); se invece, si considerano i decessi in rapporto agli infortunati, la bicicletta appare confondersi nel gruppo delle tre componenti, anche se nel tempo mostra un andamento dell'indice ben più casuale. Per ultimo se il rischio viene misurato in rapporto ai veicoli coinvolti il rischio tende, nella generalità dei casi, a ridursi, segno del fatto che aumentano i veicoli in circolazione sulla rete. Poiché nel caso delle biciclette gli infortunati aumentano (in valore assoluto) e l'in-



dice specifico riferito ai veicoli coinvolti diminuisce, si conclude che la circolazione su bicicletta è andata aumentando più che proporzionalmente rispetto alle altre due componenti considerate. In altre parole, non tenendo conto ovviamente del numero totale di veicoli in circolazione (il dato sulle biciclette non è disponibile, quello sui veicoli a due ruote motorizzate è stimato) e quindi anche di quelli che non hanno subito incidenti, ma basandoci solamente sui veicoli censiti nelle statistiche di incidentalità, emerge comunque un innalzamento dei livelli d'uso della bicicletta che ovviamente non fa che aumentare il rischio e quindi le occorrenze di incidenti su bicicletta.

Le caratteristiche dell'incidentalità su bicicletta

La struttura dell'incidentalità su bicicletta si basa sull'analisi delle circostanze presunte degli incidenti in cui rimangono coinvolte le biciclette. Il 75% degli incidenti con bici avvengono tra veicoli in marcia. In particolare più della metà degli incidenti (53%) sono scontri frontali-laterali e scontri laterali tra veicoli. Questi incidenti si verificano, in generale, in prossimità delle intersezioni e sono attribuibili al mancato rispetto delle regole o da comportamenti alla guida non idonei.

Tra le tipologie di incidenti che provocano il maggior numero di vittime (morti + feriti), troviamo gli scontri frontali-laterali (il 33%), gli scontri laterali (21%) ed, infine, i tamponamenti (13%). In termini di gravità (espressa come rapporto tra decessi e infortunati) gli incidenti più gravi sono le fuoriuscite dalla sede stradale, con 15 decessi ogni 100 vittime, a seguire i tamponamenti con circa 4 morti ogni 100 vittime e, in terza posizione, lo scontro laterale tra veicoli in marcia e lo scontro tra veicolo in marcia e veicolo fermo con circa 1,5 morti ogni 100 vittime. L'incidentalità ciclabile in definitiva è generata dallo scontro tra veicoli e la pericolosità deriva, in generale, dalla vulnerabilità dei ciclisti nelle interferenze con le altre componenti di traffico. Aspetto da non trascurare è la pericolosità di alcuni incidenti generati per lo più da veicoli isolati che investono i ciclisti, a seguito di comportamenti alla guida scorretti (disattenzione, velocità elevate, non rispetto della segnaletica).

Le prime venti direttrici per numero di incidenti che hanno coinvolto delle bici, nel periodo che va dal 2006 al 2015 fanno parte integrante della viabilità principale. La prima in graduatoria è via Cristoforo Colombo con 110 incidenti, in media 11 incidenti ogni anno, l'ultima è il lungomare Paolo Toscanelli con una media di più di un incidente l'anno.

Le prime strade in graduatoria sono strade consolari che per lo più si caratterizzano per

carreggiate molto ampie e, in alcuni casi, anche separate per senso di marcia. La morfologia di queste strade determina, soprattutto nelle ore di minor traffico, situazioni pericolose per i ciclisti dovute alle velocità sostenute dei veicoli a motore.

Direttrici Stradali	N° Incidenti*
Via Cristoforo Colombo	110
Via Tiburtina	64
Via Prenestina	46
Via Casilina	44
Via Tuscolana	34
Via Litoranea	33
Via Aurelia	32
Via Flaminia	24
Viale Palmiro Togliatti	24
Via Appia Nuova	23
Via Salaria	22
Via Ostiense	19
Via Nomentana	18
Via della Magliana	16
Via Laurentina	16
Via del Corso	15
Via Trionfale	15
Viale Guglielmo Marconi	15
Via Portuense	14
Lungomare Paolo Toscanelli	13

Conclusioni

A conclusione di questo breve studio dell'incidentalità in cui rimangono coinvolti i ciclisti, emerge un significativo aumento del rischio per chi va in bicicletta da ascrivere, presumibilmente, ad un incremento della circolazione ciclabile e ad un cambiamento di percezione che, complice anche la crisi economica, ha stravolto modi, tempi e motivazioni che sono a base degli spostamenti effettuati da coloro che usano la bicicletta.

La bicicletta si trasforma progressivamente da un mezzo utilizzato per lo più nel tempo libero, nei giorni di riposo e in spazi protetti, ad un mezzo, economico nel suo mantenimento, che sempre più viene utilizzato per la mobilità di tipo casa-lavoro.

Il maggior uso in questi ultimi anni della bicicletta, anche in contesti non sempre protetti, aumenta, come è stato dimostrato in questa nota, il rischio di incorrere in incidenti. La componente ciclabile ha conosciuto un incremento dell'incidentalità che appare, per certi versi, in controtendenza, con quanto si è registrato per le altre componenti "motorizzate" del trasporto privato. Ciò accresce la convinzione, anche se scarsamente supportata da dati specifici, che in questi ultimi anni la circolazione su bicicletta sia significativamente cresciuta, soprattutto la com-

ponente formata da chi usa la bicicletta sistematicamente sui tragitti casa-lavoro.

Non sempre però questa crescita della domanda è stata accompagnata da un adeguamento dell'offerta – piste o corsie dedicate, dispositivi di protezione su strada, moderazione del traffico, moderazione della velocità dei veicoli motorizzati o, ancor più, realizzazione di zone trenta ed isole ambientali; in sintesi ad un presumibile incremento della domanda di uso della bicicletta non è seguita una forte adozione di tutte quelle misure definibili con la comune dizione "città *bike friendly*" che concorrono a rendere più sicura la circolazione per le componenti più vulnerabili del traffico.

Spesso il ciclista si muove in un ambiente ostile in cui l'interazione con le altre categorie veicolari può, talvolta, rivelarsi fatale. Ciò però non vuol dire che chi usa la bicicletta debba porsi, pregiudizialmente, al di fuori di un sistema di regole che armonizzino la coesistenza e l'uso della strada delle diverse componenti veicolari.

E' stato evidenziato che le strade più pericolose, dove si riscontra la maggior frequenza degli incidenti, sono le strade principali – le consolari, strade anche di scorrimento – dove i volumi di traffico sono rilevanti.

Si ritiene fondamentale, non solo agire sul fronte infrastrutturale, ma occorre intervenire anche con azioni trasversali di formazione e sensibilizzazione (dirette a tutte le categorie di utenti, ciclisti e anche automobilisti/scooteristi), che mirino ad accrescere la consapevolezza dei reali rischi che si generano qualora si assumano, in strada, comportamenti sbagliati. Solo in questo modo, attraverso l'attuazione di politiche integrate di adeguamento delle strade e di informazione dei cittadini a partire dalle nuove generazioni nelle scuole, sarà possibile frenare l'inevitabile crescita dell'incidentalità su bicicletta tutelando questo mezzo che, nelle principali metropoli europee, sta assumendo sempre maggior rilievo nelle politiche per la mobilità urbana.



Note

1. Con il nuovo PGTU, l'Amministrazione Capitolina si è prefissata l'obiettivo di portare l'attuale share, nei prossimi 5 anni, al 4% sull'intero territorio e fino al 10% nel centro storico, e di promuovere prioritariamente l'uso della bicicletta per gli spostamenti sistematici di breve distanza (entro 5 Km), per l'accesso al sistema dei servizi di trasporto pubblico per gli spostamenti intermodali di più lungo raggio o più impegnativi. Tale strumento recepisce ed aggiorna il "Piano Quadro della Ciclabilità", approvato con Del. A.C. n. 87 del 2012 che prevede, a regime, una rete ciclabile "principale" di 245 Km e una rete ciclabile "locale" di 564 Km, la realizzazione di 2700 posti-bici nei nodi di scambio con il TPL e 9000 posti-bici nelle scuole.