

# ECC2014 e progettazione di reti ciclabili

Ora che abbiamo imparato a maneggiare i dati ECC2014 possiamo riprendere il discorso abbozzato in un post precedente sul disegno di una rete di Bike Lanes ed approcciare la materia in maniera meno frettolosa. Partiremo dai dati grezzi per tentare un'analisi interpretativa degli stessi che ci fornisca gli strumenti per immaginare una possibile strategia d'intervento complessiva sul territorio cittadino.

Il primo punto da considerare è che dell'intera rete stradale solo alcune direttrici presentano caratteristiche tali da farne corridoi preferenziali. I motivi che producono la scelta di una direttrice al posto di un'altra possono essere diversi, dalla continuità di percorso alle riconessioni, al profilo altimetrico, all'integrazione col resto della rete.

Quindi, a meno di voler rimetter mano alla circolazione complessiva della rete stradale e dei flussi di traffico, la soluzione più semplice consiste nel prendere atto delle attuali preferenze ed intervenire dapprima individuandone le criticità, ed in successiva istanza studiando ed allestendo delle sistemazioni il più possibile in sicurezza.

In questa prima fase, data l'impossibilità in termini di tempi e costi di sviluppare sistemazioni in "sede propria", ritengo che la priorità sia di riconoscere la presenza dei ciclisti sulle principali direttrici da essi frequentate e suggerire ai conducenti di veicoli a motore comportamenti compatibili con le esigenze di sicurezza.

Si tratterebbe quindi di una strategia prima di tutto comunicativa. L'automobilista romano non ha alcuna percezione delle dinamiche legate agli spostamenti in bicicletta, ed è fermamente convinto che i ciclisti dovrebbero muoversi lontano

dalla “sua” strada. La prima esigenza è di convincerlo che la presenza di biciclette su quelle direttrici è dettata dalla necessità e non dal caso.

Tale strategia comunicativa dovrebbe muoversi, prima ancora che sul terreno delle infrastrutture e delle sistemazioni stradali, sul piano della visibilità dei ciclisti e dell'accettazione della loro presenza da parte dei conducenti di veicoli a motore, ed agire per mezzo di campagne pubblicitarie e segnaletica verticale ed orizzontale.

Ad esempio ho trovato molto efficaci le indicazioni utilizzate a Budapest, Montreal ed altre città, e collocate orizzontalmente sulla sede stradale. Non prevedono alcun tipo di separazione di carreggiata ma si limitano ad segnalare (e conseguentemente portare gli automobilisti ad accettare) la possibile presenza di ciclisti a margine della carreggiata.

Nel caso della foto qui sopra si porta l'automobilista a ragionare sul fatto che, sebbene si trovi sulla corsia di destra dedicata ai veicoli che svoltano, il ciclista potrebbe essere intenzionato a proseguire dritto.

L'impiego delle informazioni prodotte nel contest ECC2014 ci consente di capire quali strade avrebbero la priorità per questo tipo di interventi “leggeri”. Di seguito esporrò quanto ho desunto dall'analisi dei flussi di ciclisti disegnati dai dati del “Challenge”.

In questa illustrazione si evidenzia, in giallo, il principale corridoio di snodo ciclabile del centro storico, l'asse via del Corso – Fori Imperiali – via Labicana – Viale Manzoni. Questo corridoio assume una valenza privilegiata nel momento in cui il centro storico di Roma poggia sui famosi “Sette Colli”. Come già spiegato quest'asse si muove alla base dei colli e consente di collegarsi alle diverse destinazioni col minimo sforzo complessivo.

L'arco in giallo a sud è completato da un equivalente, pur se

meno frequentato, arco bianco sul versante nord, creando una prima potenziale “circonvallazione” ciclabile. Immaginando un centro storico “inclinato”, con la parte in quota a nord e quella bassa a sud, non è difficile comprendere come le scelte dei percorsi di andata e ritorno verso una stessa destinazione possano sfruttare all’andata il corridoio nord ed al ritorno il sud.

Le tracce di attraversamento preferenziale del centro storico sono mostrate in arancio. I flussi reali sono in realtà abbastanza dispersi, ma una preferenza per queste direttrici appare chiara. Non è da escludersi che una volta messe in sicurezza alcune strade i flussi ciclistici dispersi finiscano per convergere su quelle.

Un’altra “macrostruttura” che si evidenzia dall’analisi dei dati ECC 2014 è rappresentata dai corridoi di adduzione al centro, che interessano in larga misura le vie consolari. I corridoi sono rappresentati in azzurro (ad esclusione di viale Cristoforo Colombo, in verde perché già fornita di pista ciclabile in sede propria).

A completare il quadro ecco la tracciatura dei principali corridoi “tangenziali”, meno affollati delle direttrici radiali ma anch’essi visibilmente più utilizzati della rimanente viabilità. Tracce in bianco, ad esclusione del Tevere dove è presente una pista ciclabile.

Rispetto a quest’ultima è interessante notare come una critica spesso mossa dai ciclisti riguarda la difficile raggiungibilità della stessa per la presenza di poche rampe e molte scalinate. La mappa mostra esattamente quali intersezioni sono interessate da un maggior flusso di ciclisti rispetto ad altre, limitando il numero di interventi necessari.

Da notare anche come l’area ad est del centro storico, caratterizzata da dislivelli minori e quartieri più popolosi,

abbia un peso ben diverso quanto a numero di ciclisti urbani rispetto a quella ad ovest, dove l'orografia collinare e l'assenza di sistemazioni in sicurezza (soprattutto nei tratti in salita) funge da significativo disincentivo.

A questa valutazione di massima sui corridoi ciclabili da iniziare a segnalare va aggiunta un'indagine più di dettaglio sulle criticità localizzate. In particolare situazioni analoghe al tunnel di Santa Bibiana, più alcuni viadotti e "nodi" in cui il traffico veicolare e quello dei ciclisti si intersecano su traiettorie potenzialmente a rischio. La mappa che segue ne individua alcune.

Situazioni tipiche di questa tipologia sono le piazze funzionanti a "rotatoria" (Piazza della Repubblica, Porta Maggiore, Piazza dei Re di Roma e molte altre), dove a differenza degli incroci i flussi veicolari hanno caratteristiche di continuità, e l'assenza di stop semaforici porta le traiettorie dei veicoli in ingresso ed in uscita ad intersecare pericolosamente quelle dei ciclisti. Per tali criticità andranno individuate sistemazioni "ad hoc".

Ricapitolando:

Bike lanes sulle strade indicate anche in assenza di separazione delle carreggiate (con annessa repressione della "sosta selvaggia")

messa in sicurezza dei nodi di traffico con soluzioni mirate ed efficaci

In sostanza quella che ritengo una buona base di partenza per iniziare la sistemazione ciclabile della città (il file con la tracciatura in formato .kmz lo trovate qui).

P.s.: i dati ECC2014 rappresentano un campione non onnicomprensivo delle tipologie ciclistiche, in particolare non comprendono l'uso sportivo. Questo, pur essendo molto diffuso, ha caratteristiche diametralmente opposte all'uso quotidiano e tende a svolgersi prevalentemente sulle

direttrici in uscita dalla città: strade pesantemente trafficate e con velocità veicolari elevate. Oltre a questo si tratta di una pratica temporalmente circoscritta ai weekend, pur coinvolgendo migliaia di ciclisti che tendono a muoversi in gruppi più o meno numerosi. Per questa tipologia di utenti e di reti viarie le soluzioni qui sopra descritte potrebbero non risultare altrettanto efficaci.

[link all'articolo](#)