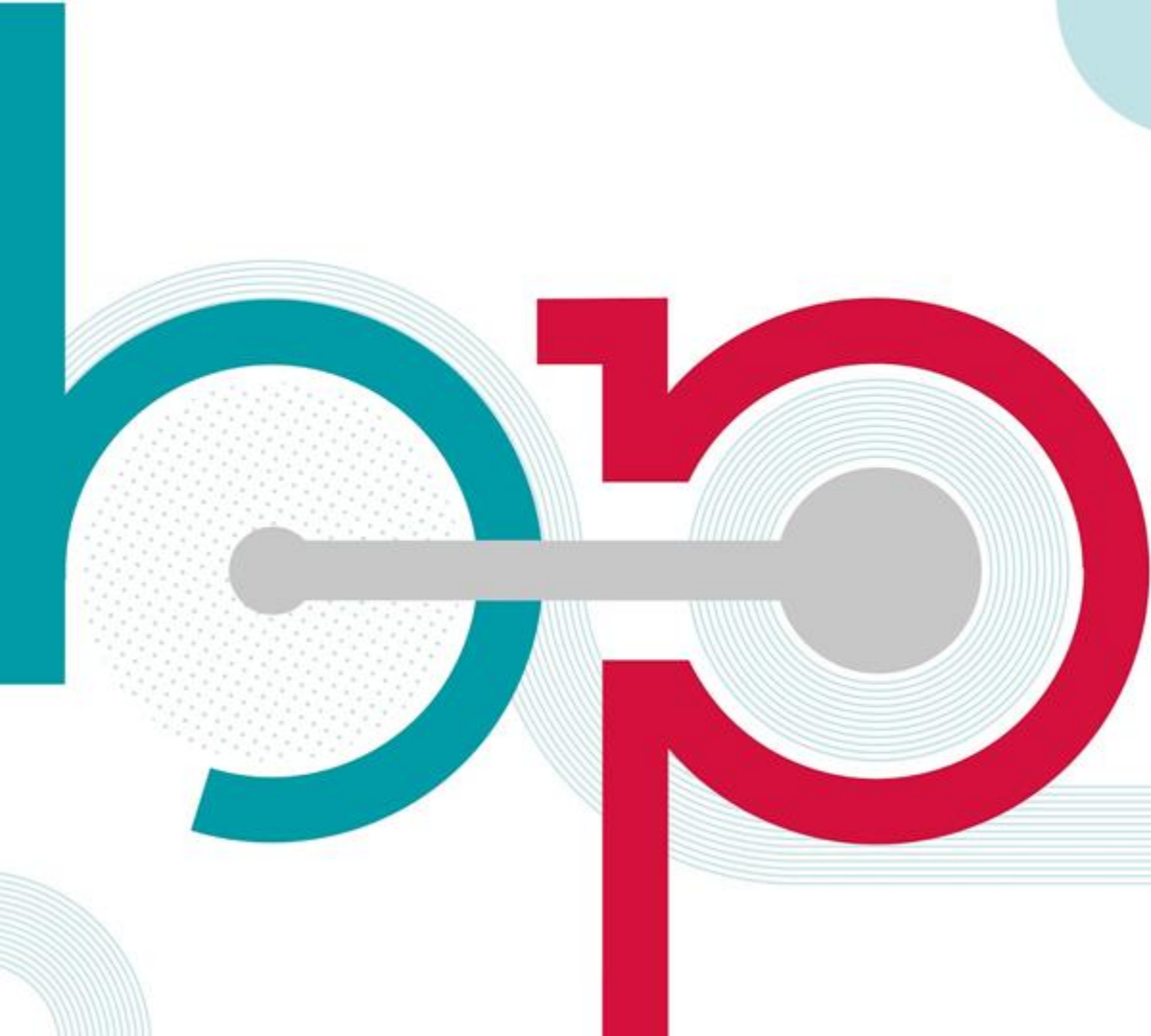




biciplan

ROMA



IL BICIPLAN DI ROMA
CAPITALE

Luglio 2025

ROMA





Indice



- **Premessa**
- **Perché un Biciplan per Roma?**
- **Vision, Obiettivi e approccio**
- **Il Biciplan: punto per punto**
- **Per un Biciplan partecipato**
- **Scenari di rete a 3 – 5 – 10 anni**
- **Analisi costi-benefici**
- **Governance del Biciplan**

Premessa

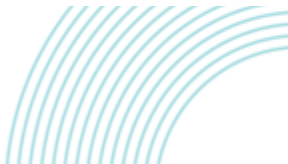
Il Biciplan, come indicato nell'art.6 della Legge 2/2018, definisce obiettivi, strategie e azioni per promuovere lo sviluppo di tutti gli aspetti legati alla ciclabilità e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. Consiste, di fatto, nell'attuazione del piano di settore del PUMS e rappresenta un passo significativo verso la costruzione di una città più **sicura, sostenibile, accessibile**, e in **armonia** con le esigenze dei suoi cittadini.

Le sue linee guida sono indicate nel DM 397/2017, modificato dal DM 396/2019



Premessa

1. **Accessibilità, coesione, rigenerazione urbana, progetti integrati di qualità** (verde, pavimentazioni, illuminazione) sono elementi chiave del Biciplan.
2. **Città a 15 minuti.** Il concetto di mobilità delle brevi distanze costituisce il filo conduttore degli interventi
3. **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.
4. **Connettere la rete ciclabile esistente,** integrare con i nodi di scambio ed i poli di attrazione della mobilità
5. **Non solo infrastrutture ma anche servizi** dedicati alla mobilità ciclistica (sosta, sharing, segnaletica, mappe)
6. **Identità della rete, comunicazione, educazione** nelle scuole, mobility management, eventi





1

Perché un Biciplan per Roma?

Normativa europea di riferimento

- **Pacchetto Mobilità Urbana 2013:** linee guida per il governo della città e per la stesura dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)
- **Green Deal 2021-2027** per la transizione verde e digitale: -55% di emissioni entro il 2030 e neutralità climatica entro il 2050
- **Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima & Horizon Europe:** Roma selezionata tra le 100 città climaticamente neutre entro il 2030
- **Dichiarazione dell'UE sul ciclismo 2024**



Normativa italiana di riferimento

- **Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) - Legge 2/2018**, parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), e suoi allegati, tra cui: **Linee guida per la redazione e l'attuazione del “Biciplan”**.
- **Sistema Nazionale della Mobilità Ciclistica (SNMC)**: migliorare e potenziare la mobilità ciclistica urbana e interurbana e rendere la ciclabilità una componente fondamentale della mobilità.
- **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza**: investimenti per l'aumento della sicurezza per la mobilità ciclistica tra segnaletica, condivisione degli spazi, creazione di percorsi ciclabili sia di tipo urbano che turistico.



2

Vision, Obiettivi e Approccio

Vision

Attraverso i Biciplan si definiscono gli interventi mirati alla **promozione** e all'intensificazione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, atti a migliorare la **sicurezza** e l'**attrattività** di questo mezzo.

Il Biciplan di Roma Capitale vuole dotare la città di una **rete connessa** e "**leggibile**" da tutti i tipi di utenza. L'obiettivo è far crescere l'uso della bicicletta mediante azioni di segnaletica, di identità della rete, di servizi connessi, di comunicazione.



Obiettivi

La visione complessiva del Piano illustra come ci auguriamo che Roma apparirà tra 10 anni: con più persone a piedi e in bici per i brevi viaggi quotidiani, ottenendo:

- miglioramento della **salute** fisica e mentale
- abbassamento dei **costi** di trasporto
- riduzione delle **emissioni**
- diminuzione del numero di **incidenti** stradali.



Approccio: Armonizzazione tra i Piani

Il Biciplan assorbe le azioni definite all'interno della pianificazione Regionale, Metropolitana e Comunale che coinvolgono la ciclabilità:

- **Piano Regionale** Mobilità, Trasporti e Logistica (PRMTL)
- **PUMS e Biciplan della Città metropolitana** di Roma Capitale
- **PUMS di Roma Capitale**



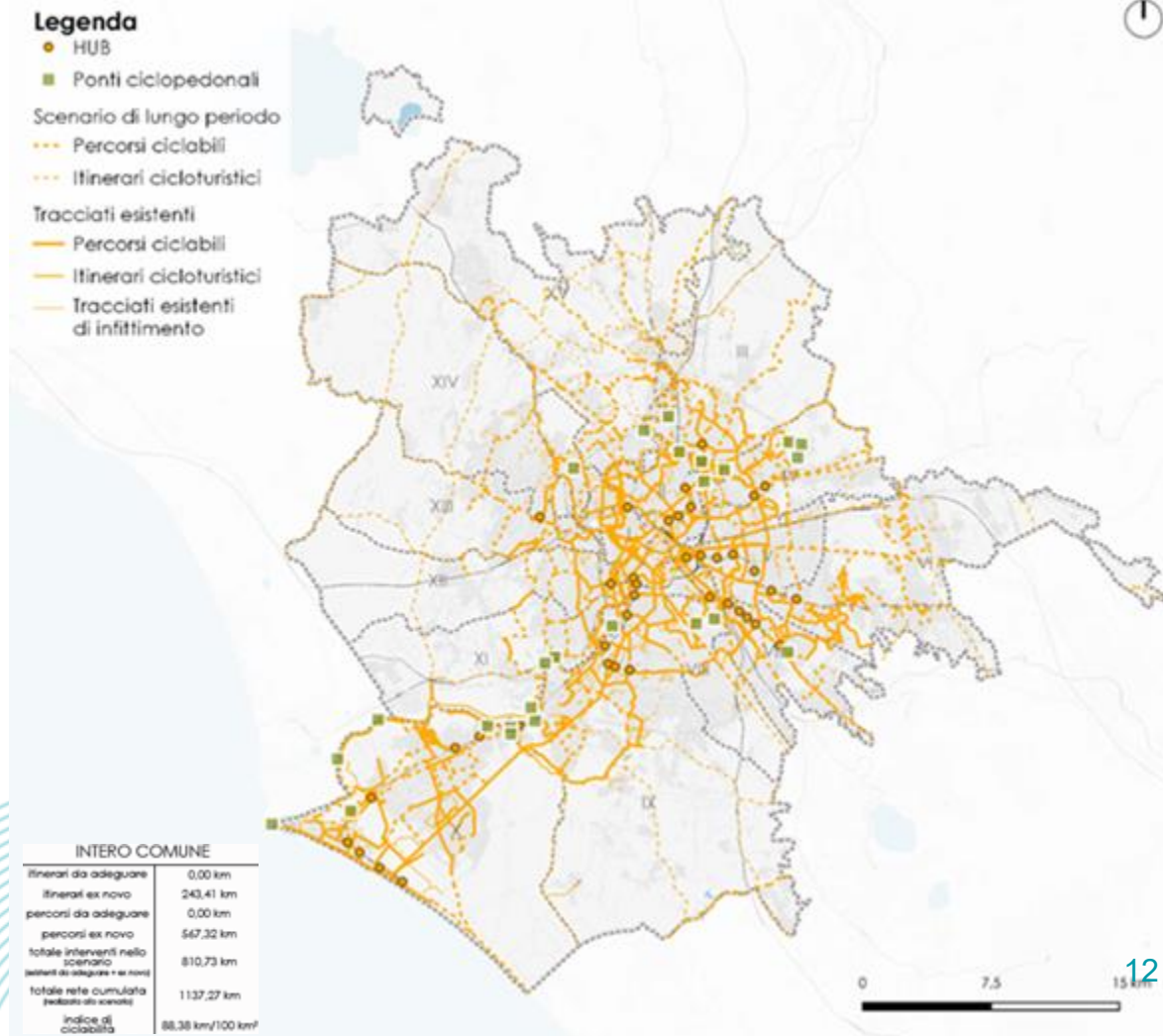
Sistema ciclabile Programmi e Tipologie. Fonte: PRMTL -

Tav.1 «La mobilità Ciclistica, 2020 – Regione Lazio»

Sintesi della Strategia

Le azioni

- realizzazione nuove reti a 3 anni
- messa in sicurezza intersezioni
- Intermodalità e MaaS
- servizi al ciclista, sosta, sharing mobility
- Segnaletica, wayfinding e identità della rete
- Campagne di comunicazione
- Monitoraggio
- Piano di sviluppo infrastrutture ciclabili a 5-10 anni



3

Il Biciplan punto per punto

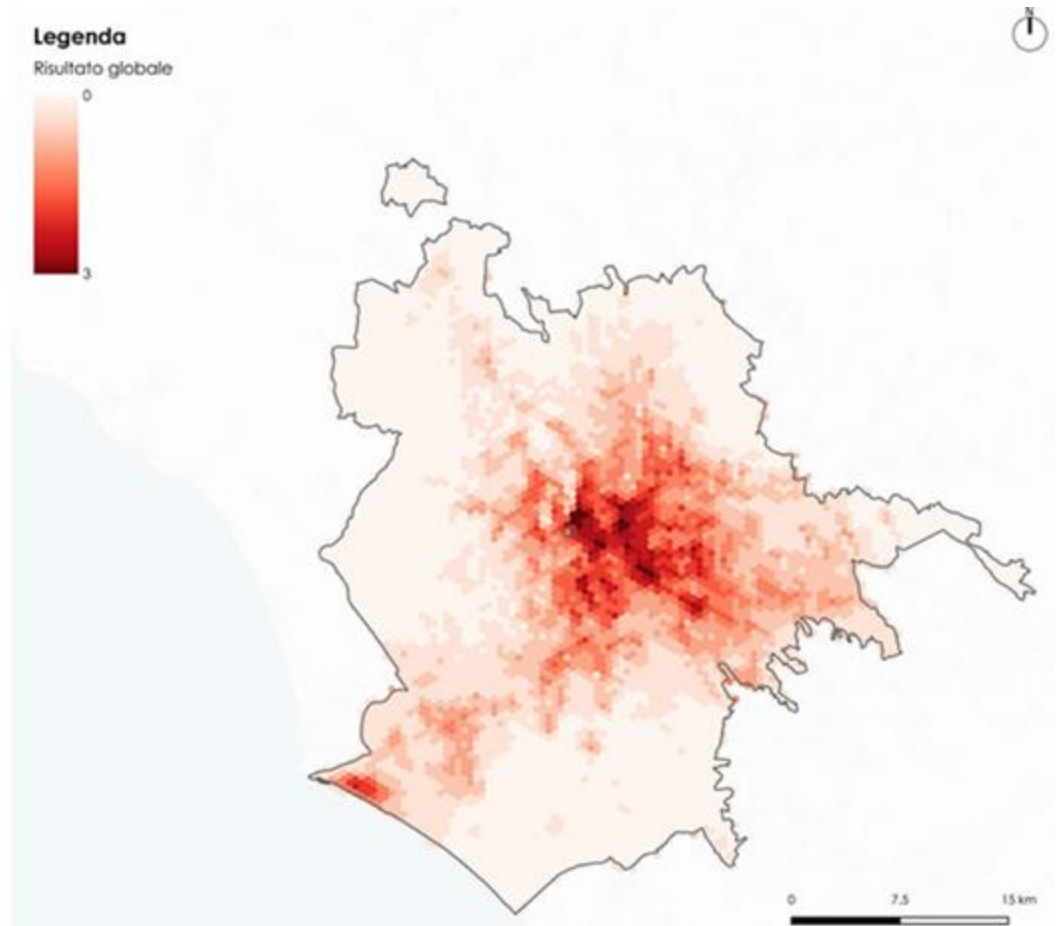


Realizzazione della rete



Criteri utilizzati per la definizione dei percorsi:

- Indici di ciclabilità (pendenza, popolazione, prossimità a stazioni ecc.)
- Reti ciclabili esistenti
- Reti ciclabili in attuazione e finanziate
- Direttrici regionali pianificate (PRMTL)
- Direttrici metropolitane pianificate (Biciplan metropolitano)
- Direttrici pianificate a livello comunale (PUMS di Roma Capitale)

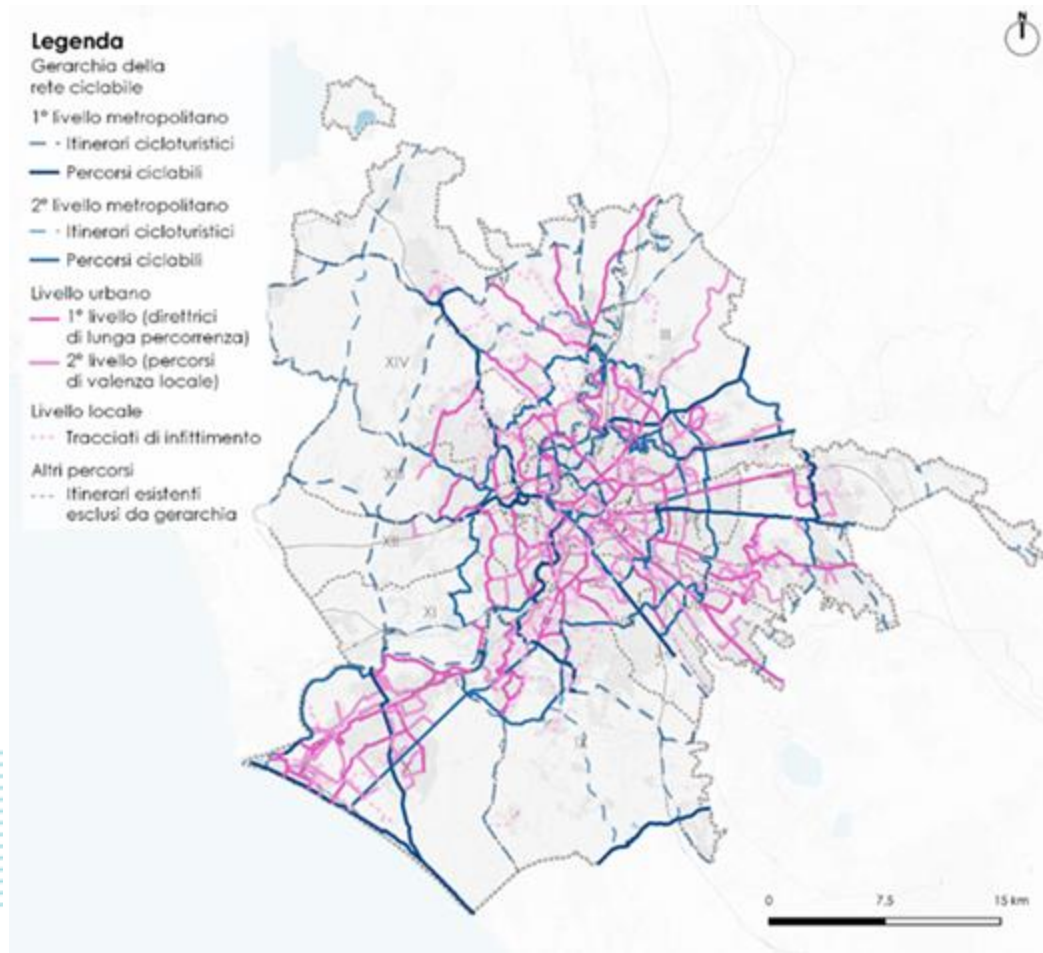


Elaborazione indice di ciclabilità: mappa del risultato globale di sovrapposizione dei singoli strati presi in es

Realizzazione della rete ciclabile

Gerarchia

La gerarchia della rete ciclabile comunale è strettamente legata alla struttura della rete delineata nel Biciplan metropolitano, soprattutto per quanto riguarda i primi due livelli gerarchici.

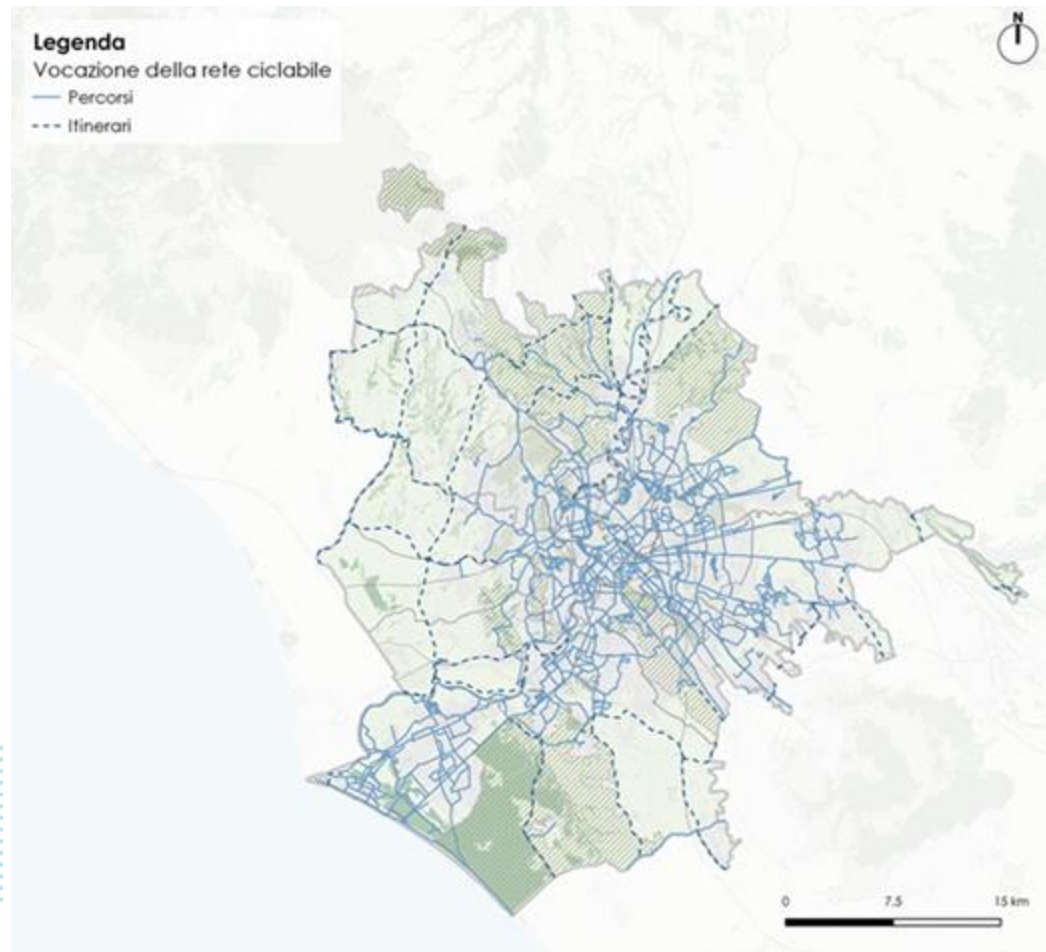


Realizzazione della rete

Vocazione d'uso

La rete è stata classificata come segue:

- percorsi prevalentemente destinati a spostamenti **casa-lavoro** e **casa-scuola**: la strada è un mezzo per raggiungere la destinazione, devono essere quindi diretti e prevalentemente su strade principali;
- itinerari prevalentemente destinati a **spostamenti ricreativi**: la strada è essa stessa la meta, devono avere valore paesaggistico e ubicati in zone tranquille
- La maggior parte dei percorsi/itinerari assolvono entrambe le funzioni, con variabilità nell'arco della giornata e della settimana.



Realizzazione della rete ciclabile

Adeguamento della rete agli standard del Biciplan

Processo di revisione progettuale per:

- trasformazione delle piste ciclabili **transitorie** in definitive;
- adeguamento della **rete esistente**, che include piste ciclabili di oltre 10 anni fa, pensate per l'esclusivo uso ricreativo e non come vera alternativa al trasporto motorizzato.

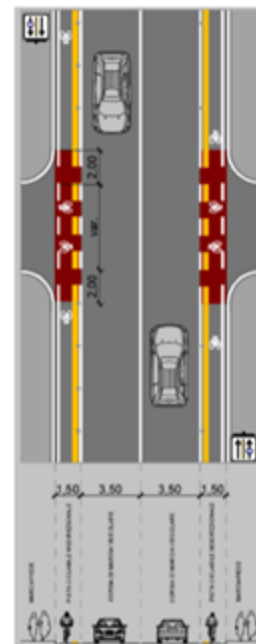
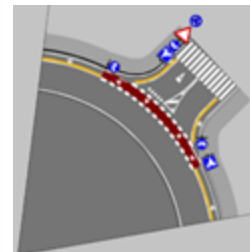


Realizzazione della rete

La progettazione di una rete ciclabile è un passo fondamentale per promuovere la mobilità sostenibile e migliorare la qualità della vita nelle città.

È necessario progettare percorsi che siano adeguati ai flussi, accessibili e fruibili nella massima sicurezza da chiunque, secondo le proprie capacità e necessità.

Per fornire un supporto tecnico-progettuale agli Uffici, è stato predisposto ed allegato al Bicipan, un Abaco delle soluzioni progettuali in linea con le normative vigenti e le esigenze della comunità, orientato sulla base delle esperienze e gli standard progettuali attuati sul territorio di Roma Capitale.

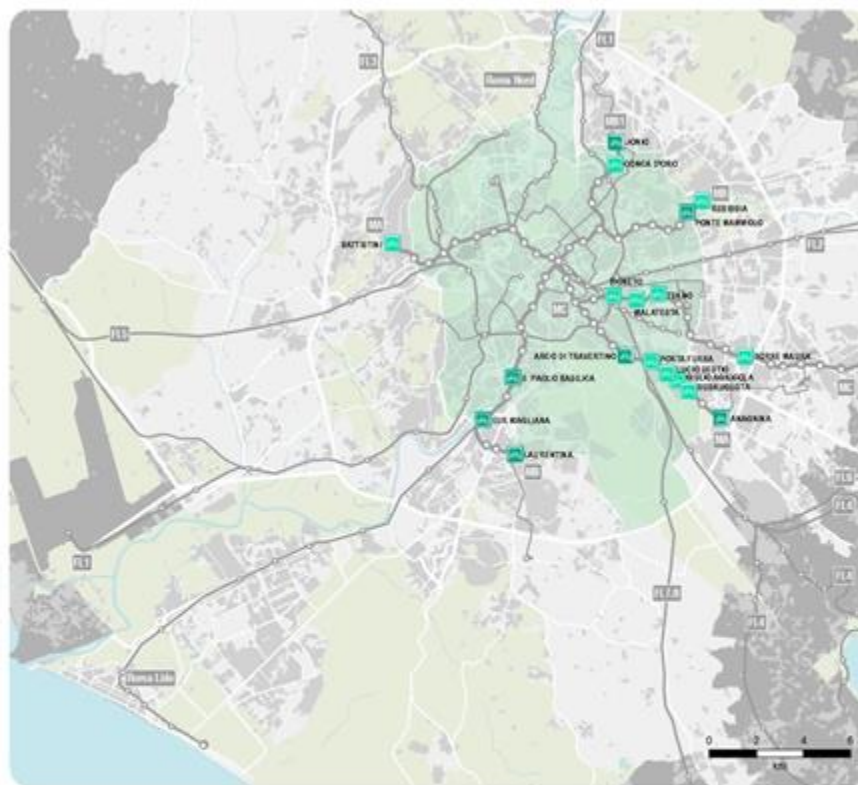


Realizzazione delle dotazioni ciclabili nei nodi di interscambio

È fondamentale facilitare l'accessibilità e l'interoperabilità funzionale tra i diversi mezzi di trasporto tramite gli **spazi per la sosta** e l'integrazione tariffaria e funzionale.

A tal fine sono già in funzione **663 bike box**, installati all'interno di 18 stazioni metro.

In corso la progettazione di un'ulteriore fase di realizzazione, per la quale è stata inviata un'istanza di finanziamento al Ministero, per ulteriori 280 posti.



Il Sistema dei Bike Box



Realizzati 1° contratto applicativo



Realizzati 2° contratto applicativo

Il Sistema del Trasporto pubblico

— Rete metropolitana

— Rete ferroviaria

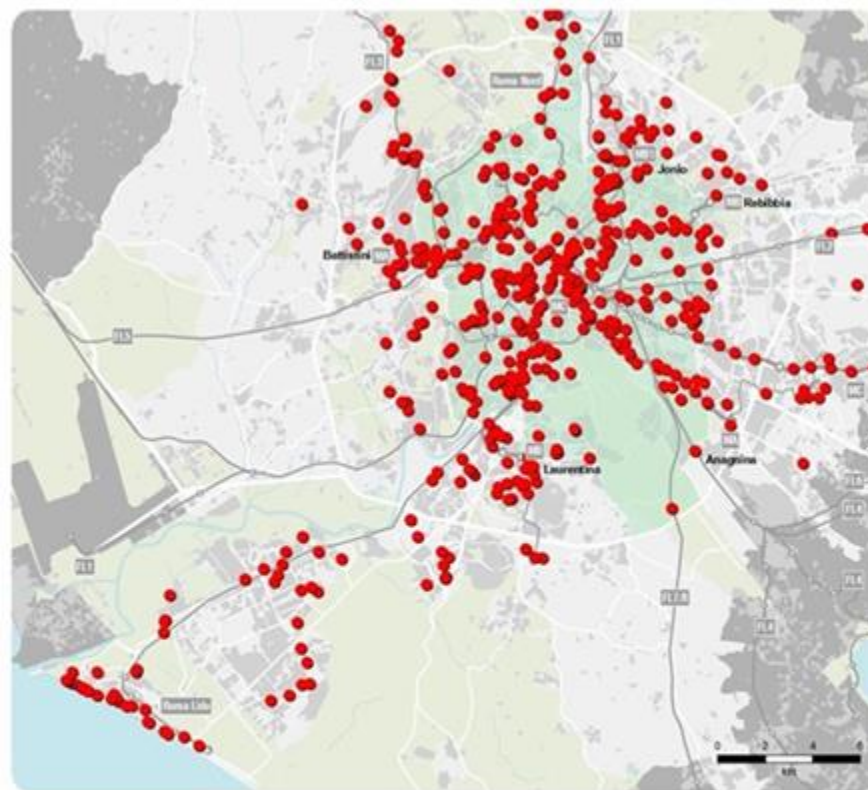
— Rete tranviaria/Corridoi TPL

Fascia Verde

Parchi Istituiti, Riserve Naturali, Ville Storiche

Realizzazione delle dotazioni ciclabili nei nodi di interscambio

Per incentivare l'utilizzo della bicicletta come mezzo di spostamento sistematico, nel corso degli ultimi anni sono state installate a Roma anche **925 rastrelliere** in **186 siti**, principalmente nei pressi di nodi di scambio, Uffici pubblici, Scuole ed Università, per un totale di **4.625 posti**.



Le rastrelliere

● Installate

Il Sistema del Trasporto pubblico

— Rete metropolitana
— Rete ferroviaria
— Rete tranviaria/Corridoi TPL

Fascia Verde
Parchi Istituiti, Riserve Naturali,
Ville Storiche

I nuovi servizi sharing free-floating monopattini e bike-sharing

Nuova micromobilità sharing da settembre 2023 per i monopattini e da novembre 2023 per le e-bike.

Maggiori novità introdotte:

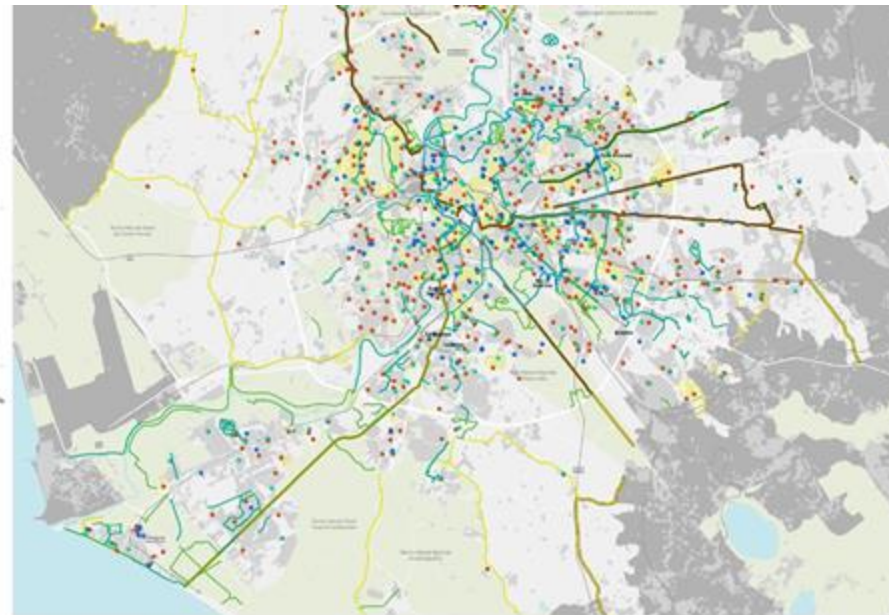
- copertura delle aree semicentrali e periferiche,
- massima intermodalità con metro e ferrovie urbane,
- Gratuità regolata per abbonati annuali Metrebus,
- regolazione della velocità massima,
- limite massimo nelle aree del Centro
- limite minimo nelle aree periferiche,
- obbligo di fotografia a fine noleggio,
- accesso over 18,
- multe in caso di abbandono del veicolo.



Sicurezza stradale

Realizzare una progettazione integrata di tutti i sistemi di mobilità attiva e sostenibile risulta essenziale per avere ottimi risultati in termini di utilizzo delle due ruote da parte dei cittadini; non basta limitarsi alla costruzione di infrastrutture ciclabili, bisogna pensare a tutto tondo a una **città che sia 'bike friendly'**

Tutto questo è possibile attraverso la realizzazione di una serie di misure.



Moderazione del traffico

Integrazione con Isole Ambientali

Mettere a sistema la rete ciclabile con le **isole ambientali** e le **zone 30** previste dal PUMS.

In questi spazi, guidati dal principio «**Città 30km/h**», il transito ciclabile potrà avvenire in promiscuo con gli altri veicoli, in quanto esse ridefiniscono gli spazi in ottica di fruibilità, accessibilità e continuità, garantendo la sicurezza delle utenze deboli per la loro **conformazione** ancor più che per le discipline introdotte.



Isola ambientale Casal Monastero

Moderazione del traffico



Messa in sicurezza dei nodi di scambio

Riqualificare e mettere in sicurezza i nodi di scambio, rendendoli raggiungibili dalla componente pedonale e ciclabile, aumentando quindi le possibilità di intermodalità.



Piazzale Flavio Biondo



Moderazione del traffico



Messa in sicurezza attraversamenti

Proseguire con gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale dei pedoni, cosiddetti “Black Points Pedonali”, andando a ridefinire lo spazio fisico esistente a vantaggio dei pedoni e della mobilità dolce, riducendo contestualmente quello oggi riservato alle automobili.



Moderazione del traffico



Messa in sicurezza dei percorsi pedonali di adduzione alle scuole primarie

Portare avanti gli interventi per la messa in sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili nell'intorno dei plessi scolastici, con realizzazione di scivoli per disabili, ampliamento degli spazi pedonali, apposizione di elementi parapetonali e posizionamento di elementi di parcheggio biciclette.



Moderazione del traffico

Integrazione con Strade Scolastiche

Promuovere interventi di chiusura delle strade davanti alle scuole per limitare il traffico dei veicoli a motore attraverso la creazione di zone pedonali e ciclabili, quantomeno in orario di entrata e uscita da scuola. La chiusura ai veicoli può essere **temporanea** o **permanente**, con l'aiuto di arredo urbano a protezione degli spazi pedonali.



Realizzazione strada scolastica Monte Ruggero – III Municipio

Campagne di Comunicazione

Per incoraggiare i cittadini a scegliere la bicicletta come mezzo di trasporto non è sufficiente ampliare le infrastrutture, ma è necessario in parallelo diffondere la **cultura della bicicletta** ed educare alla condivisione dello spazio pubblico, nel rispetto delle regole e del senso civico.

Il Biciplan raccomanda la condivisione degli innumerevoli **benefici** che derivano dall'uso della bicicletta e dei **comportamenti consapevoli** attraverso campagne mirate ad attivare l'interesse di diversi gruppi target.





Mantieni le distanze.

La sicurezza prima di tutto.



Rifletti bene prima di aprire.

La sicurezza prima di tutto.



Davanti ai pedoni sempre un passo indietro.

La sicurezza prima di tutto.



A ciascuno il suo spazio.

La sicurezza prima di tutto.



**SE GUIDI
NON BERE.**



**NON CI SONO
VIE DI MEZZO.**

ROMA
NELLA STRADA
SICURA

ROMA



**QUANDO GUIDI
NON CHATTARE.**



**NON CI SONO
VIE DI MEZZO.**

ROMA
NELLA STRADA
SICURA

ROMA



**QUANDO GUIDI
NON CORRERE.**



**NON CI SONO
VIE DI MEZZO.**

ROMA
NELLA STRADA
SICURA

ROMA



Campagne di Comunicazione



La cultura ciclistica nelle scuole

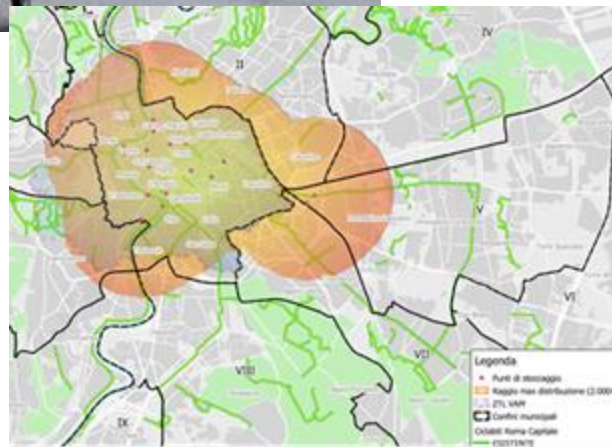
È fondamentale istruire i “cittadini e le cittadine di domani” con la promozione della cultura ciclistica delle scuole, attivando tutti gli attori coinvolti nel processo: Municipi, Polizia Locale, comitati di quartiere, dirigenza scolastica, Mobility manager, Consiglio di istituto, famiglie per l’attivazione di **pedibus** e **bicibus** e la promozione di eventi giocosi e coinvolgenti anche aperti ai genitori.



Logistica sostenibile

L'incentivazione della **ciclo-logistica** è finalizzata a sostenere servizi di consegna delle merci mediante l'utilizzo di **cargo bike**, con la possibilità di poter utilizzare **micro-hub** di distribuzione per ridefinire un nuovo modello di distribuzione.

Le azioni per lo sviluppo del Piano della Logistica mirano a garantire una distribuzione delle merci più sostenibile, anche in vista della crescita esponenziale dell'e-commerce.



Realizzazione di segnaletica (wayfinding e cicloturismo)

È stato effettuato uno studio ad hoc sull'**identità visiva** del Biciplan, per dare una veste grafica omogenea, accattivante e facilmente riconoscibile alla rete ciclabile.

Sarà realizzata una **mappa digitale** e cartacea che, insieme ad una specifica segnaletica su strada, guiderà il ciclista attraverso la rete, indicando tempi, pendenze, distanze dalla destinazione o luogo di scambio.



DA «GRAB» A «BICIPLAN» – COSTRUTTIVO DEL LOGO



bicipolitana
ROMANA

La tipografia del logo della rete ciclabile riprenderà lo stile wordmarks del logo GRAB insieme agli elementi dell'identità visiva (catena, mozzo, cerchio).

I colori proposti si ispirano al rosso del PUMS, al giallo di Roma Capitale e alla palette cromatica del nuovo GRAB.



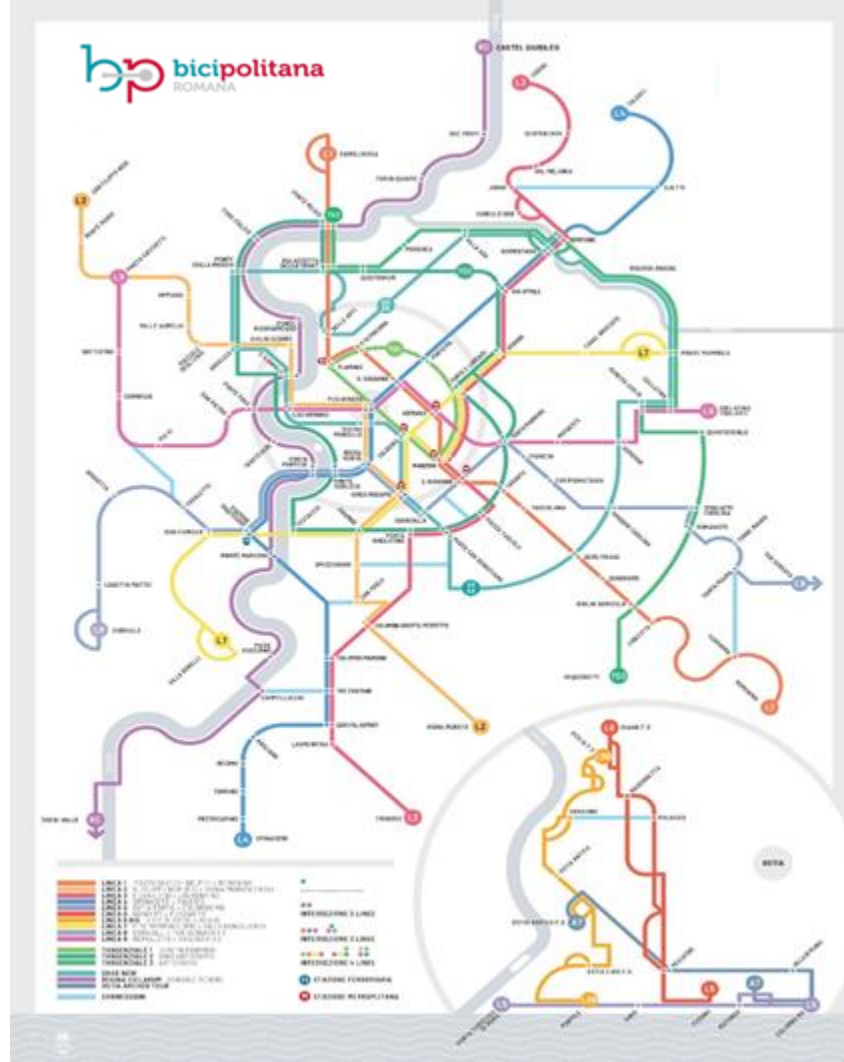
Realizzazione logo Bicipolitana



Realizzazione di segnaletica (mappa)

La **segnaletica** (orizzontale e verticale) è lo strumento fondamentale per lo sviluppo e la promozione della mobilità ciclistica e delle infrastrutture dedicate.

Un buon sistema di indicazione e indirizzamento fornisce anche informazioni rispetto ai **luoghi di interesse** e le attrazioni lungo il tragitto, consentendo di arrivare a destinazione in modo **facile** e **indipendente** (wayfinding).



Realizzazione di segnaletica (wayfinding urbano e

Il progetto di segnalamento della **Bicipolitana Romana**, punta a rendere di immediata lettura la rete ciclabile della città, conferendo agli itinerari una denominazione ed una colorazione specifica, corredate da segnaletica su strada dedicata contenente informazioni utili di direzione e di itinerario.

Ciascuna linea sarà dotata di fermate da identificarsi in corrispondenza di punti di intersezione e/o interscambio con altre infrastrutture di trasporto pubblico o con altri itinerari ciclabili, ovvero punti di interesse.

Si stima che per l'attuazione di questo progetto sarà necessario un investimento di circa **2.000.000,00 €**



L'integrazione dei nuovi servizi sharing free-floating nel MaaS di Roma e nazionale

- il MaaS (Mobility as a Service) si presenta come una piattaforma integrata, aperta a livello regionale e nazionale, Riunisce le offerte dei fornitori di servizi di mobilità e ne fornisce l'accesso agli utenti attraverso interfacce digitali, messe a disposizione dei MaaS Operators;
- in tale servizio sono già integrati gli operatori free-floating, rendendo la mobilità di ultimo miglio una realtà a Roma;
- A Roma, dopo la sperimentazione sui dati statici nel 2023, la sperimentazione del MaaS4Italy sui dati dinamici è partita il 16 giugno 2025.



Una proposta di Servizio di bike sharing station-based per Roma

Per incrementare ulteriormente la ciclabilità si potrebbe prevedere un servizio di bike sharing a postazione fissa, regolato in accordo a quanto previsto nel Piano Regolatore degli Impianti Pubblicitari.

Un'ipotesi studiata prevede che tale servizio sia inizialmente incentrato sull'area centrale e successivamente allargato all'anello ferroviario, con l'ambizione di fornire:

- **4.300** e-bike
- **408** stazioni
- **8.600** e-dock o e-place



Cicloturismo

Il turismo lento rappresenta un mezzo attraverso il quale **riscoprire il territorio** e innescare dinamiche virtuose di crescita economica locale. Più rispettoso dei territori e dell'ambiente, permette di (ri)scoprire lentamente la bellezza dei luoghi visitati anche nel caso si tratti di città ricche di storia e cultura come Roma.

Oltre la rete turistica, si prevede l'organizzazione di **eventi** ed iniziative a promozione del territorio e dei suoi prodotti come strumento ulteriore di incentivazione per la mobilità ciclistica ed il cicloturismo.



Il Sistema delle ciclovie

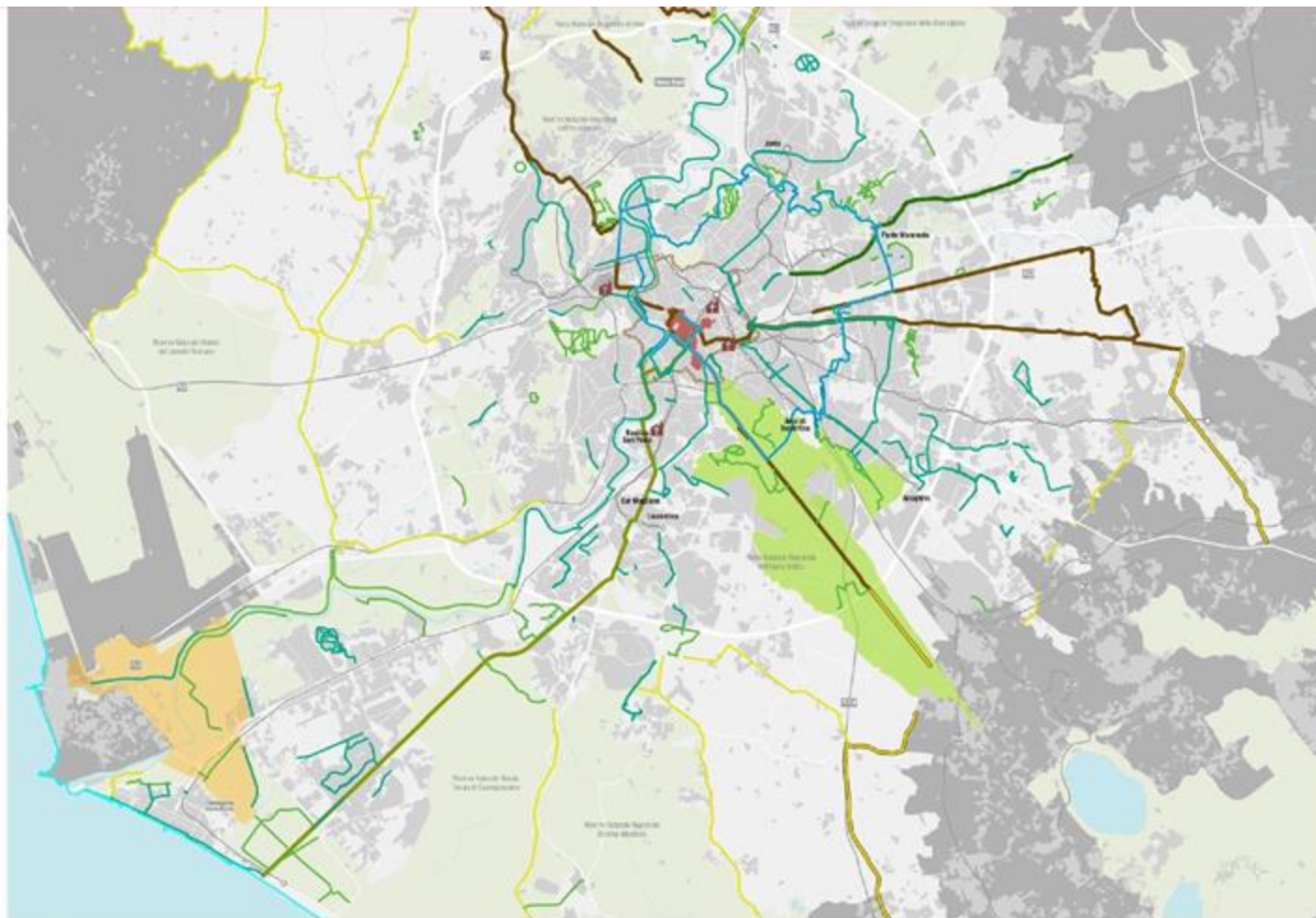
- Piste ciclabili su strada
- Piste ciclabili nel verde
- itinerari cicloturistici Metropolitan di Piacenza
- Ciclovie Colosseo-Orto
- Sistema esistente BICENTRIUM
- Sistema esistente EUROVELO
- GPR

Il Sistema del Trasporto pubblico

- Rete metropolitana esistente
- Rete ferroviaria esistente

Il Sistema spazio-naturalistico

- Parchi pubblici, Riserve Naturali e Ville Storiche
- Centro Archeologico Monumentale
- Parco Appia Antica
- Parco Orto Antico
- Mura Aureliane
- Basiliche papali maggiori



La mappa del Cicloturismo di Roma Capitale

Cicloturismo e rete ciclabile urbana

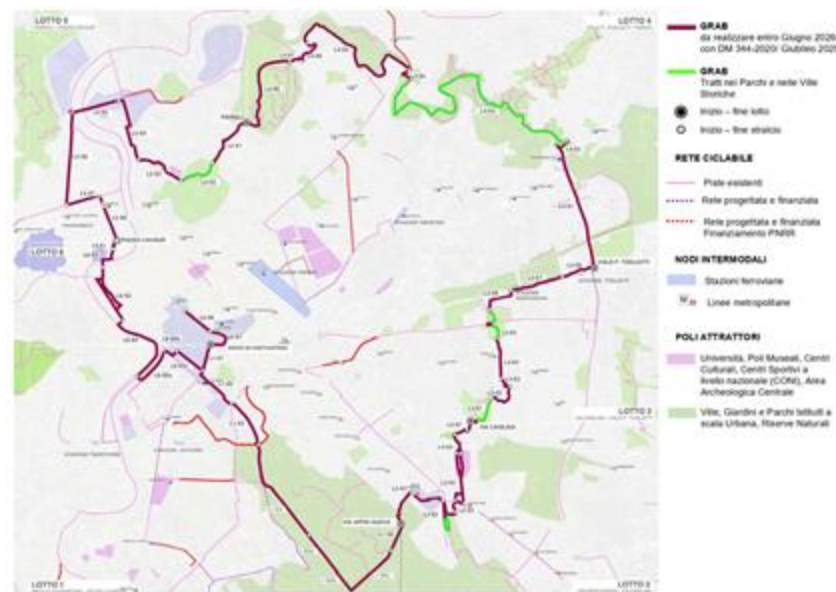
Ciclovia GRAB

Roma è presente nelle prime quattro ciclovie turistiche individuate nella Legge di Bilancio 2016 con il **GRAB**.

Un itinerario di circa 50 km finanziato dalle risorse per il Giubileo e dal PNRR che consentirà una forte integrazione con la rete urbana, il TPL, e che prevede un'importante rigenerazione urbana, riqualificazione degli spazi pubblici, nuova illuminazione e pavimentazioni.

Lavori avviati il 16 luglio 2024.

Primo tratto inaugurato (Via di San Gregorio) il 16 aprile 2025.



Cicloturismo e rete urbana ciclabile

Ciclabile Monte Ciocchi/San Pietro

Prolungamento della pista Monte Ciocchi, permetterà di percorrere gli ultimi km della Via Francigena ed arrivare a San Pietro in bicicletta ed a piedi. Finanziata da fondi giubilari, il soggetto attuatore è RFI.

Si tratta di un'opera che ha un valore turistico ma anche di collegamento urbano della rete ciclabile al TPL.

La pista è stata inaugurata il 17 aprile 2025.



Cicloturismo e rete urbana ciclabile

Ciclovía Tirrenica

L'intervento consiste nella realizzazione di una ciclovía di ampiezza media di 4 m per un'estesa di circa 12 km, è rappresenta una parte dei 200Km dell'estesa laziale della ciclovía Tirrenica.



Piazzole di sosta coperte da pensiline con pannelli fotovoltaici per illuminazione ed alimentazione colonnine SOS e ricarica e-bike



Passerella ciclopeditonale sul Rio Galeria



Rampa di accesso al ponte di Mezzocammino collegamento con Ciclabile Castel Giubileo – Tor di Valle

Cicloturismo e rete urbana ciclabile



Progetto **CArME: Centro Archeologico Monumentale**.

Si tratta di un piano di trasformazione dell'area compresa tra Fori, Colosseo, Colle Oppio, Celio, Terme di Caracalla, Circo Massimo, Foro Boario e Campidoglio.

I nuovi percorsi pedonali e ciclabili (tra cui il GRAB), conetteranno la città con i Fori nelle diverse direzioni: Stazione Termini, Campo Marzio, Esquilino, San Giovanni, Mura Aureliane, Appia Antica, Velabro e Tevere.



Cicloturismo e rete urbana ciclabile

Ciclovía Colosseo-Ostia

L'obiettivo è realizzare un itinerario di circa 30 km che dal Colosseo fino al mare di Ostia e agli scavi di Ostia Antica.

Altre ciclovie in previsione:

- **Termini/Tor Vergata**
- **Porta Maggiore - Gabi**
- **Ciclovía degli Acquedotti**
- **Sistema del Parco Lineare delle Mura Aureliane**



Realizzazione dei servizi accessori alla ciclabilità

Ponti ciclopedonali

Sono parte integrante della rete ciclabile, si tratta di strutture di collegamento che si integrano al paesaggio circostante e che consentono di ricucire territori contigui ma separati, percorrere itinerari non raggiungibili con altri mezzi di trasporto e regalano viste esclusive.

I ponti ciclabili possono essere oggetti dal design molto semplice oppure possono acquisire un valore di particolare pregio architettonico-paesaggistico.



Legenda
■ Ponti ciclopedonali



4

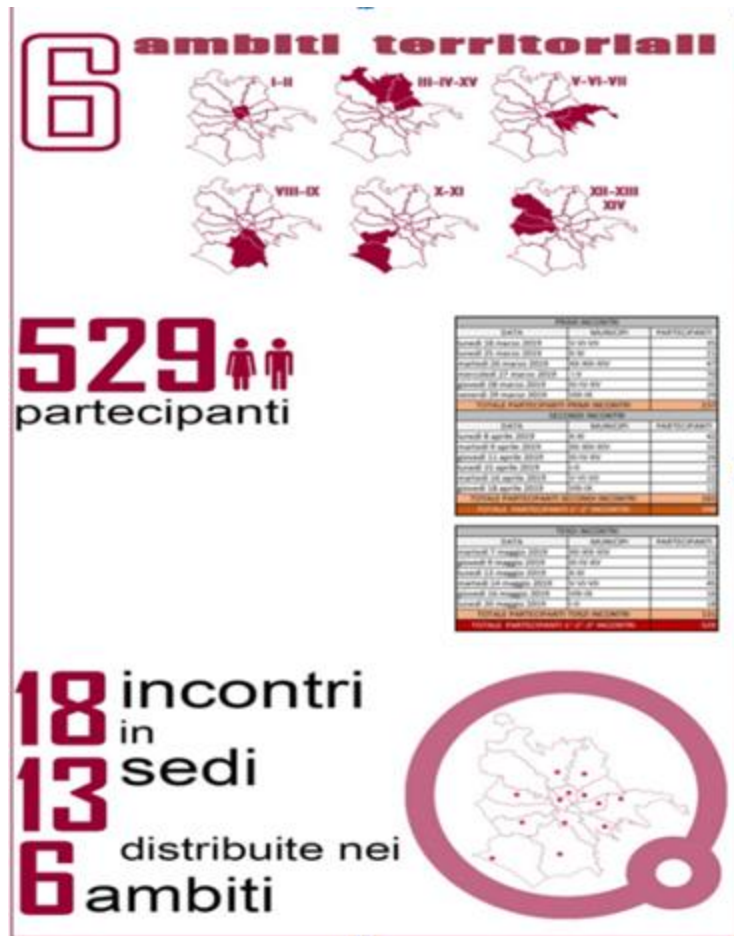
Per un Biciplan partecipato



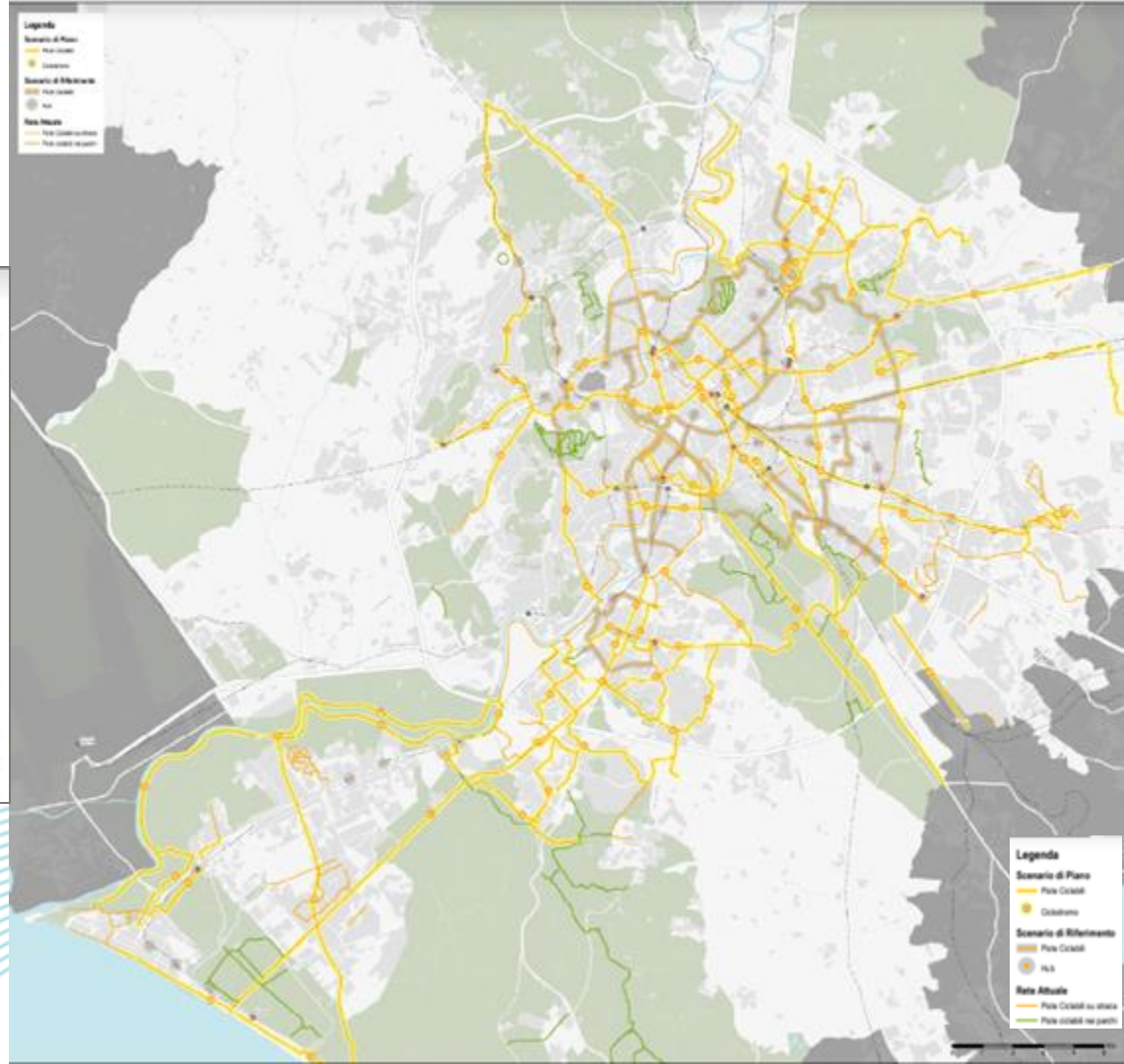
Il percorso partecipativo del PUMS di Roma Capitale per la

mobilità

- + **500** proposte ricevute
- necessità principale rappresentata: realizzare un **sistema integrato** in grado di connettere le aree periferiche al centro città e garantire il collegamento con il trasporto pubblico
- costruita con i mobility manager la **mappa del rammaglio** della rete ciclabile, per connettere le singole unità locali con le piste esistenti e quelle programmate



Il PUMS di Roma Capitale per la ciclabilità



La fase di ascolto dedicata alla rete ciclabile del Biciplan di Roma Capitale

Svolta nel 2023 con lo scopo di ottenere un quadro aggiornato delle esigenze tramite la raccolta di osservazioni e proposte dei **Municipi, Mobility manager e Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale**.

La rete di dettaglio del Biciplan, con **120 km di rete aggiuntivi**, è l'esito di questa fase di ascolto.

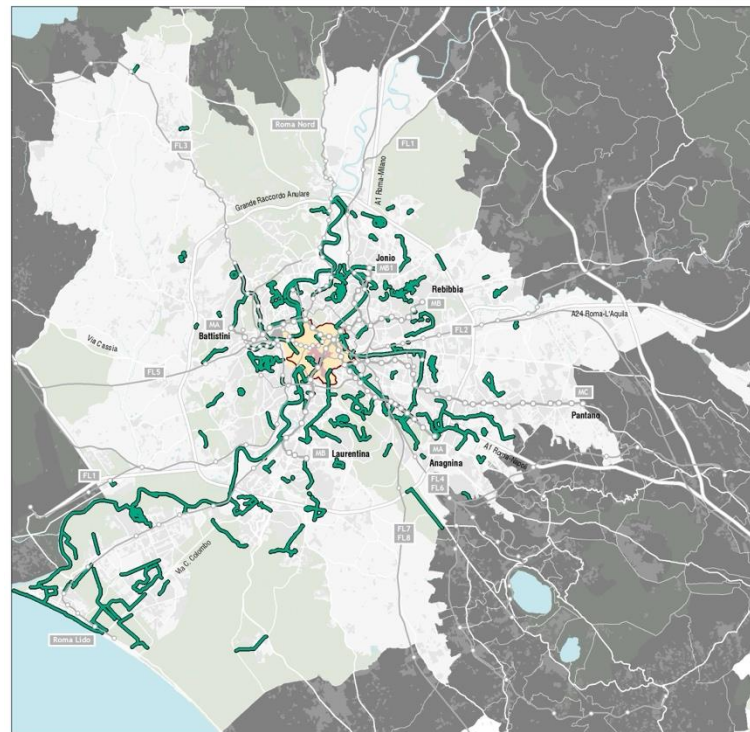
biciplan
ROMA



5

Scenari di rete ciclabile a 3, 5 e 10 anni





Infrastrutture del Trasporto pubblico

- Rete Metropolitana
-  Rete ferroviaria
- Rete tranviaria

- Patrimonio UNESCO
- Centro Archeologico Monumentale
- Mura Aureliane (III sec. d.C.)
- Parchi istituiti, Riserve naturali e Ville storiche

Le prossime realizzazioni

Il primo **scenario a 3 anni** (orizzonte temporale al 2027), rappresenta lo scenario di riferimento del Biciplan; comprende le ciclabili appaltate e quelle finanziate.

Alla sua attuazione, la rete passerà dai 331 km attuali a circa **516 km**.

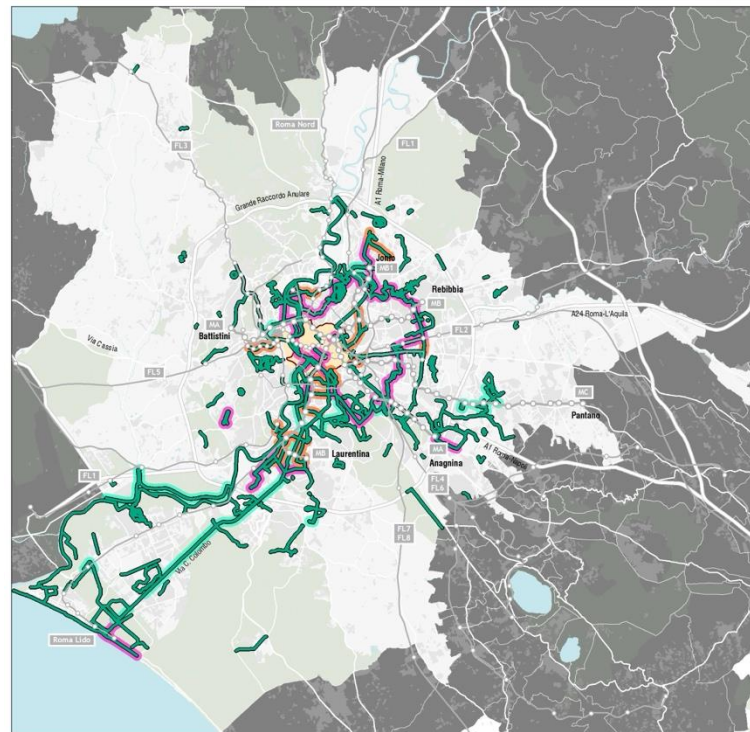
▼	ITINERARIO	▼	MUN	Finanziamento esecuzione	▼	Km pista (*)	▼	STATO
1	Via De Coubertin - Via G. Gaudini - Viale M. Pilsudski		II	PNRR DM MIT 344/20		1,74		APPALTATA
2	Viale XXI Aprile - Viale delle Province		II	PNRR DM MIT 344/20		3,8		APPALTATA
3	Metro S. Paolo - via Giustiniano Imperatore - Via C. Colombo		VIII	PNRR DM MIT 344/20		2,1		APPALTATA
4	Viale Tirreno - Piazza Sempione - Ponte Tazio - Via Valsolda		III	PNRR DM MIT 344/20		3,1		IN REALIZZAZIONE
5	Viale Egeo - Viale Oceano Pacifico - Viale Oceano Atlantico		IX	PNRR DM MIT 344/20		7,8		IN REALIZZAZIONE
6	"Piano di Assetto Piazza Navigatori" - Ciclabile Grottaperfetta - Appia Antica		VIII	BILANCIO PARTECIPATIVO 2018		3,25		FINANZIATA
7	GRAB		I II III IV V VII VIII	MIT - DI 517/2018		50		IN REALIZZAZIONE
8	Roma - Fiumicino da Tor di valle al confine Comune di Fiumicino		X	MIT DM 344/20		12		FINANZIATA
9	Collegamento da Viale Città d'Europa a Viale America		IX	MIT DM 509/21 piste PNRR		0,56		APPALTATA
10	Terminal Eur Laurentina - Viale Africa - Viale dell'Arte - Tre Fontane		IX	MIT DM 509/21 piste PNRR		2,79		APPALTATA
11	Collegamento Colombo ponte Spizzichino (lungo la Circ.ne Ostiense)		VIII	MIT DM 509/21 piste PNRR		1,77		APPALTATA
12	Via La Spezia - Piazza Lodi - Via Gallarate - Ponte Casilino - Via L'Aquila		V VII	MIT DM 509/21 piste PNRR		2,13		APPALTATA
13	Piazzale Ostiense - Piazzale Metronio		VIII	MIT DM 509/21 piste PNRR		4,27		APPALTATA
14	Piazza Cina - Torrino - EUR		IX	MIT DM 509/21 piste PNRR		6,36		IN REALIZZAZIONE
15	Viadotto dei Presidenti		III	MIT DM 509/21 piste PNRR		2,2		APPALTATA
16	Magliana - Ciclabile Tevere - Villa Bonelli		XI	MIT DM 509/21 piste PNRR		1,2		APPALTATA
17	Lungomare A. Vespucci (Ostia)		X	MIT DM 509/21 piste PNRR		3,38		IN REALIZZAZIONE
18	Via Ostiense, dalla Basilica San Paolo alla Stazione Piramide		VIII	POC ex POM METRO 2014-20		3,7		IN REALIZZAZIONE
19	Via Ugo della Seta - Via Monte Cervialto - Metro B1 Jonio		III	RC COFINANZIAMENTO MATTM		3,4		IN REALIZZAZIONE
20	Viale Tre Fontane - Dorsale Tevere Sud. Attraverso Viale Val Fiorita - Viale Egeo - Via del Cappellaccio		IX	RC COFINANZIAMENTO MATTM		3,7		APPALTATA
21	Togliatti tra via Collatina e via Prenestina (Realizzazione in ambito tranvia)		V	nell'ambito della realizzazione della tranvia Togliatti		2		APPALTATA
22	Gregorio VII - adeguamento della transitoria		XIII	nell'ambito della realizzazione della tranvia TVA		6		APPALTATA
23	Collegamento Lungotevere Artigiani - Ex Mattatoio		I	Fondazione Roma		0,55		FINANZIATA
24	Via de Nicola - Largo Peretti		I	Fondi Giubilarì		0,35		IN REALIZZAZIONE
25	Ciclabile "Piano Integrato Tor Bella Monaca- Tor Vergata" - PUI		V, VI, VII	PNRR		11,6		FINANZIATA
26	Ostia Antica - Colosseo		X - IX - VIII - I			30		FINANZIATA
27	Pista ciclopedonale Anagnina - Tuscolana		VII			12		IN REALIZZAZIONE
28	Via Tuscolana - definitivizzazione da Via dei Lentuli ad Acquedotto Felice		VII			0,65		IN REALIZZAZIONE
29	Pista ciclabile Poggio Verde/Mazzacurati.		XI	PNRR		3		IN REALIZZAZIONE
						185,40		

Scenario di breve periodo 3 anni

Breve periodo (2025 - 2027)

+185 km

ESTENSIONE TOTALE RETE: 516 KM



Legenda

Piste ciclabili

Stato di attuazione

In corso di realizzazione/cantierizzate

Appaltate

Finanziate

Infrastrutture del Trasporto pubblico

Rete Metropolitana

Rete ferroviaria

Rete tranviaria

Il Sistema storico-monumentale e naturalistico

Patrimonio UNESCO

Centro Archeologico Monumentale

Mura Aureliane (III sec. d.C.)

Parchi istituiti, Riserve naturali e Ville storiche

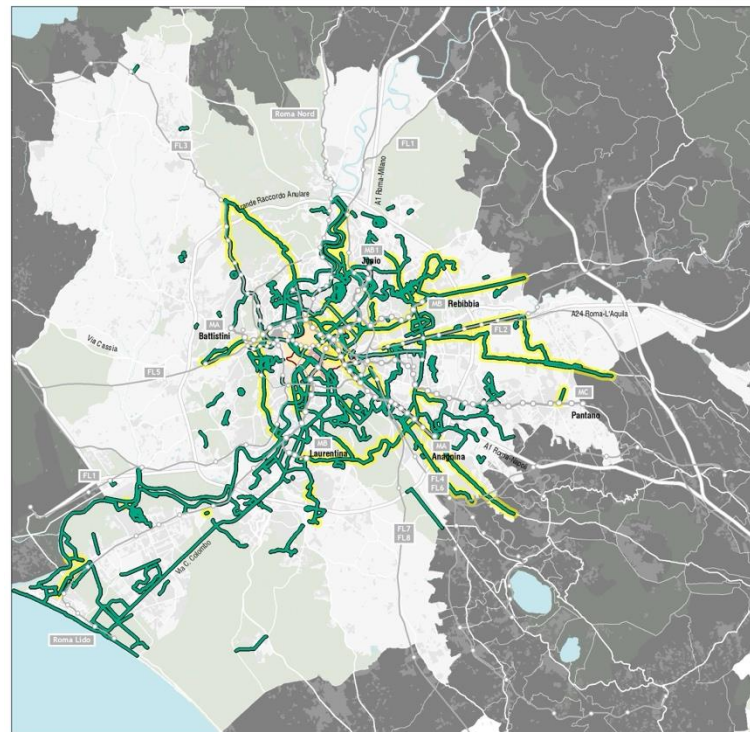
Scenario di medio periodo



Medio periodo (orizzonte 5 anni)

+265 km

ESTENSIONE TOTALE RETE: 781KM



Legenda

Piste ciclabili

Stato di attuazione

Programmate nel Medio Periodo

Infrastrutture del Trasporto pubblico

Rete Metropolitana

Rete ferroviaria

Rete tranviaria

Il Sistema storico-monumentale e naturalistico

Patrimonio UNESCO

Centro Archeologico Monumentale

Mura Aureliane (III sec. d.C.)

Parchi istituiti, Riserve naturali e Ville storiche



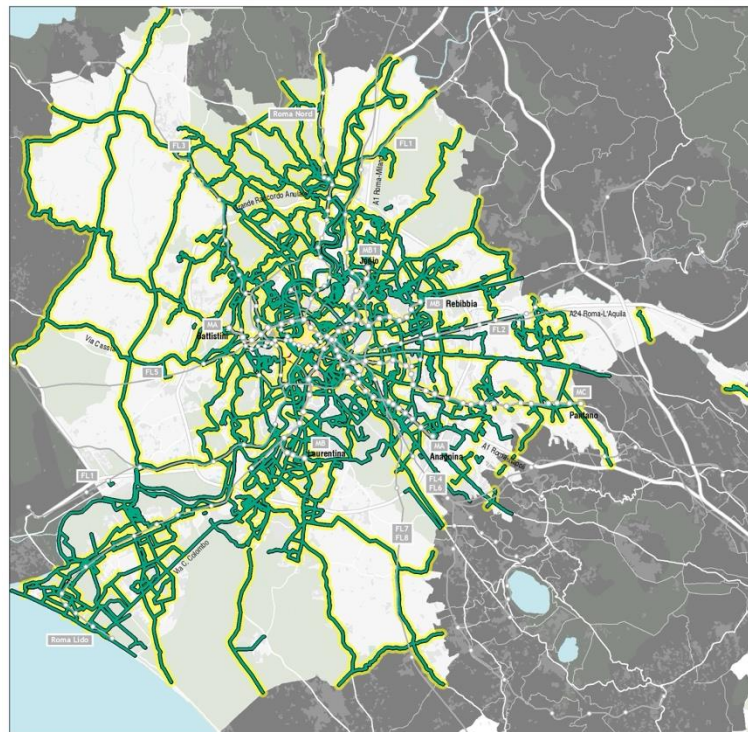
Scenario di Lungo Periodo



Lungo periodo (orizzonte 10 anni)

+ 794km

ESTENSIONE TOTALE RETE: 1.575KM



Legenda

Piste ciclabili

Stato di attuazione

Programmate nel Lungo Periodo

Infrastrutture del Trasporto pubblico

Rete Metropolitana

Rete ferroviaria

Rete tranviaria

Il Sistema storico-monumentale e naturalistico

Patrimonio UNESCO

Centro Archeologico Monumentale

Mura Aureliane (III sec. d.C.)

Parchi istituiti, Riserve naturali e Ville storiche



Scenario complessivo di rete e stima preliminare dei costi



Programmazione Rete Ciclabile				
ESTENSIONE AL 31/05/2025: 331 KM – ESTENSIONE ALLO SCENARIO DI LUNGO PERIODO: 1.575 KM				
Scenario	Breve	Medio	Lungo	Totali
Km di rete	185	265	794	1.244
Stima dei costi	69.226.815 €	99.162.735 €	297.114.006 €	465.503.556 €

6

Analisi costi benefici

Valutazione socio-economico totale 1/2

È stato valutato l'impatto socio-economico in termini di **modifica della ripartizione** modale verso un maggior uso della bicicletta.

Stima dei costi e dei benefici marginali: effetto socioeconomico netto dell'uso della bici in sostituzione dell'auto, della moto e del mezzo pubblico.

Ipotesi: parte degli spostamenti di lunghezza inferiore a 5km (17% nello scenario di riferimento, 37% scenario di piano), attualmente svolti tramite il mezzo privato o il trasporto pubblico verrà effettuata con la bici. Impatti socioeconomici relativi a incidentalità, congestione stradale, salute, clima, inquinamento, rumore, degradamento dell'infrastruttura. DI seguito la monetizzazione dei diversi impatti.

	Auto-Bici	Moto-Bici	TPL-Bici
	€-cent/pkm	€-cent/pkm	€-cent/pkm
Incidentalità	0,6	2,9	- 0,7
Inquinamento dell'aria	0,7	0,5	0,3
Cambiamenti Climatici	2,8	1,1	1,1
Congestione	19,4	0,0	1,1
Danni agli habitat	0,5	0,2	0,6
Effetti sulla Salute	12,7	12,7	12,7
Usura delle infrastrutture	0,1	0,1	3,2
Rumore	0,1	0,9	0,0
Totale	37,0	18,4	18,4

Valutazione socio-economico totale 2/2

Con un investimento di circa **475 milioni di euro** attualizzati, si prevede un impatto superiore a **858 milioni di euro** attualizzati (interventi di manutenzione inclusi).

Il **rapporto tra costi e benefici è quindi pari a 1,8**, cioè si ottiene un beneficio socioeconomico di 1,80 € per ogni € investito.

I benefici ottenuti sono riconducibili per oltre l'80% a due effetti principali: il miglioramento delle **condizioni di salute** grazie all'aumento dell'attività fisica e la riduzione della **congestione stradale**.

$$I = n \times c$$

Impatto totale

Impatto del singolo pkm

pkm percorsi

	Auto-Bici	Moto-Bici	TPL-Bici	Totale
	milioni €/anno	milioni €/anno	milioni €/anno	milioni €/anno
Incidentalità	12,6	12,0	-1,0	23,6
Inquinamento dell'aria	14,7	1,9	0,4	17,1
Cambiamenti Climatici	58,2	4,4	1,5	64,1
Congestione	398,4	0,0	1,5	399,9
Danni agli habitat	9,9	1,0	0,8	11,7
Effetti sulla Salute	260,7	51,9	17,1	329,6
Usura delle infrastrutture	2,8	0,4	4,3	7,5
Rumore	1,1	3,6	26,9	4,8
Totale	758,4	75,2	24,7	858,3

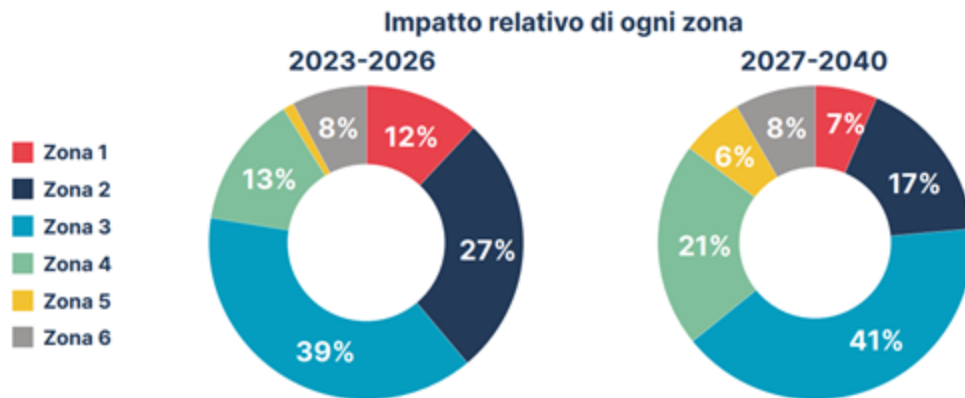
Costo medio parametrico e parametri economici di valorizzazione dei benefici calcolati su base 2024, utili esclusivamente per l'ACB.



Valutazione socio-economico per zone PGTU

Sia nel breve che nel medio periodo il **contributo principale è relativo alla zona PGTU 3 (Fascia Verde)** che rappresenta il 40% dell'impatto totale e le zone 2 e 4 rappresentano insieme un ulteriore 40%.

Queste considerazioni possono rivelarsi utili nella definizione di priorità e linee di intervento preferenziali per focalizzare gli investimenti soprattutto nelle zone in cui sono previsti benefici socioeconomici maggiori.



7

Governance del Biciplan

Governance del Biciplan: una proposta

1

Per rendere efficaci le misure previste dal Biciplan, è necessario impostare una Governance che consenta di coordinare tutte le fasi del processo prevedendo una ripartizione delle competenze dell'intero ciclo di attuazione:

- 1. Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti:** pianificazione, procedure autorizzative, coordinamento delle attività, degli investimenti, rendicontazione, rapporti con Enti e Amministrazioni, con privati che vogliano finanziare interventi connessi alla ciclabilità. Presiede e coordina i lavori della Cabina di Regia della Ciclabilità, in collaborazione con gli altri Dipartimenti di Roma Capitale, della Città Metropolitana e della Regione, le Società in house ed i soggetti privati eventualmente coinvolti.
- 2. Roma Servizi per la Mobilità,** supporto al Dipartimento nella pianificazione e progettazione della rete e dei servizi, aggiornamento dei documenti di pianificazione e del monitoraggio dell'attuazione del Piano anche attraverso la partecipazione alla Cabina di Regia. Ideazione di misure per l'informazione, di campagne di comunicazione ed eventi pensati per disseminare la cultura della mobilità sostenibile ed attiva, per l'educazione nelle scuole e la consultazione pubblica.
- 1. Soggetto pubblico per l'attuazione dei lavori (da individuare),** che svolga tutti i bandi di gara.

Governance del Biciplan: una proposta 2/2

4 Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione

Urbana: manutenzione ordinaria e straordinaria, compresi pulizia e sfalcio, delle piste ciclabili esistenti e di futura realizzazione su tutta la viabilità di Roma Capitale, sia principale che locale.

5 Dipartimento Tutela Ambientale: manutenzione ordinaria e straordinaria, compresi pulizia e sfalcio, delle piste ciclabili esistenti e di futura realizzazione ricadenti all'interno delle Ville storiche e dei Parchi di Roma Capitale.

6 Soggetti ed operatori privati o pubblico/privati, che svolgano attività di valorizzazione delle reti realizzate promuovendo eventi, tour, marketing territoriale, promozione di attività e servizi di accoglienza per la ciclabilità (ciclofficine, sharing mobility, affitto bici, bikehotel).



The background is a solid teal color. On the left side, there are several concentric circles drawn with thin, light teal lines. These circles overlap and extend towards the right side of the image. On the right side, there are several parallel, slightly curved lines that also extend from the left, creating a sense of depth and movement. The overall design is minimalist and modern.

GRAZIE PER
L'ATTENZIONE