



GENOVA CITTA' CICLABILE ?

STUDI E PROPOSTE

GENOVA CITTA' CICLABILE?

Considerata l'orografia, le strade anguste, il traffico selvaggio, la risposta sembrerebbe essere di no. Ma una attenta analisi sul campo, effettuata da ciclisti quotidiani, ha dimostrato che con qualche piccolo accorgimento è possibile creare anche nella nostra città un sistema di percorsi ciclabili.

Questa analisi si basa su tre punti fondamentali:

1. Segmenti ciclabili ideati per percorrenze medio/brevi (fino a 5 Km). Da una serie di osservazioni risulta infatti che per percorsi urbani fino a 400 metri è più conveniente andare a piedi, fino a 5 km è più conveniente la bicicletta, oltre i 5 km è conveniente il mezzo privato o il mezzo pubblico a seconda della destinazione.
2. Segmenti intersecati fra loro in una logica di rete. Le esperienze europee hanno infatti dimostrato come la realizzazione di percorsi ciclabili abbia successo solamente quando viene impostata secondo schemi di rete.
3. Infrastrutture per la viabilità ciclistica le più "leggere" possibili, considerato lo scarso spazio a disposizione.

Prima di elencare quelli che potrebbero essere i percorsi per Genova, vediamo le varie caratteristiche che può assumere una ciclovia:

PISTE CICLABILI IN SEDE PROPRIA.

Si tratta di percorsi che possono essere realizzati ex-novo, ma anche tramite il recupero di viabilità minore. Si realizzano raramente in città, più frequentemente in campagna su strade già esistenti per usi agricoli, su argini di fiumi, canali, ex ferrovie, ecc.

In situazione urbana generalmente si usa la pavimentazione di asfalto; nei campi, nei boschi e lungo i fiumi si può tenere la strada a fondo naturale oppure stabilizzare il terreno con additivi leganti tipo il Glorit. Spesso questi percorsi sono anche pedonali. L'incrocio con strade veicolari viene risolto con semplici attraversamenti, eventualmente semaforizzati oppure - talvolta - con sottopassi o sovrappassi.

Si tratta però della soluzione a massimo consumo di territorio, quindi poco adatta alla realtà genovese.

PISTE CICLABILI IN BORDO STRADA.

Questa soluzione può essere prevista già in fase di progettazione delle strade o adottata successivamente a fianco di quelle già esistenti, se abbastanza ampie.

La pista ciclabile è fisicamente separata dal traffico veicolare, con un'apposita barriera, con aiuole oppure con un dislivello se rialzata rispetto alla carreggiata (in quest'ultimo caso può essere sullo stesso piano o lievemente ribassata rispetto ad un eventuale marciapiede sulla destra).

In molti casi essa viene ricavata riducendo la sezione del marciapiede esistente, se questo risulta, come spesso accade, sovrabbondante. La separazione dai pedoni può essere solo segnaletica (striscia) o contrassegnata da una diversa pavimentazione.

Queste ciclo piste vengono talvolta realizzate su un solo lato della strada, a doppio senso. Per costruire tali strutture bisogna disporre almeno di m 1,30 per una pista unidirezionale e di almeno m 2,50 per quella bidirezionale. Nei tratti intensamente frequentati la pista ciclabile a senso unico deve essere preferenzialmente realizzata a due corsie, in modo da permettere il sorpasso.

Gli attraversamenti agli incroci vanno studiati con particolare attenzione, cercando di sfruttare gli attraversamenti semaforici pedonali già esistenti, ai quali vanno affiancati quelli ciclabili, o realizzando soluzioni ex-novo per agevolare il ciclista, come per esempio appositi semafori, piazzole di sosta per chi deve svoltare a sinistra (in questo caso sfruttando - come fa il pedone - due attraversamenti semaforici successivi, senza portarsi sul centro della strada).

CORSIE CICLABILI IN BORDO STRADA.

Ove non sia possibile, per gli scarsi spazi disponibili, realizzare la separazione fisica dalla carreggiata, essa può anche essere solo segnaletica (con striscia colorata o pavimentazione diversa dalla corsia).

Questa soluzione, ovviamente, non sempre risulta soddisfacente dal punto di vista della sicurezza e si presta a notevoli inconvenienti, come quello del parcheggio abusivo di auto e motoveicoli. Ciononostante può essere utile in alcuni tratti per cercare di garantire la continuità della rete, ove non si intravedano diverse soluzioni.

Inoltre tali corsie possono essere realizzate in alcune vie più strette dei centri storici (talvolta istituendo dei divieti di sosta) o, in altri casi, quando si voglia permettere ai ciclisti di procedere nella direzione opposta a quella prescritta agli altri veicoli.

STRADE A VELOCITÀ LIMITATA, "ZONA 30".

Si tratta di strade urbane di scarso traffico, ma indispensabili alla penetrazione urbana, percorribili dai veicoli di qualunque natura e funzione con velocità massima consentita 30 km/h. Esistono i marciapiedi e vigono le normali norme del codice della strada. Sbalzoni, restringimenti ed altri ostacoli verdi costringono l'automobilista a rallentare costruendo una situazione "protetta" particolarmente adatta al transito ciclistico.

USO CICLABILE DI AREE PEDONALI E ASSIMILABILI.

Le zone pedonali, quando la forma, l'estensione e il grado di affollamento di questi spazi lo consentono, si possono prestare bene alla compresenza di ciclisti e pedoni. In alcuni casi, comunque, si rende necessaria una precisa delimitazione del flusso ciclistico, evidenziando proprie corsie ed eventuali divieti.

Poiché certe zone pedonali sono maggiormente affollate nella tarda mattinata e nel tardo pomeriggio, è anche possibile predisporre una limitazione oraria del traffico ciclabile.

In Olanda e in Germania, nelle cosiddette "strade a velocità calmata" di alcune zone residenziali, il traffico è rallentato con aiuole, vasi di fiori, dossi. La pavimentazione stessa è differenziata per distinguere le parti di spazio riservate alla circolazione. Gli automobilisti sono obbligati a procedere molto lentamente dando la precedenza ai pedoni. In questi casi per le biciclette non si presentano particolari problemi.

ITINERARI CICLABILI.

Sono percorsi su strade normali, urbane o extraurbane, che vengono semplicemente consigliati ai ciclisti per qualche loro peculiarità - strade con scarso traffico, che attraversano zone interessanti dal punto di vista paesaggistico o naturalistico. In questo caso si rende necessaria semplicemente un'apposita segnaletica.

LA REALTÀ GENOVESE

Passiamo ora ad applicare alla realtà genovese le susesposte tipologie di percorso prendendo come punti di riferimento i parcheggi di interscambio previsti ed esistenti e le stazioni FS e della metropolitana per non trascurare l'integrazione tra i diversi mezzi di trasporto. Abbiamo individuato i seguenti segmenti di percorso, intersecati tra di loro:

SEGMENTO 1: Stazione FS di Ge Sampierdarena - Piazzale Kennedy.

Appendice al segmento 1: Stazione FS di Ge Sampierdarena - Stazione Metrò di via Brin.

SEGMENTO 2: Stazione FS di Ge Quarto - Stazione FS di Ge Brignole.

SEGMENTO 3: Stazione FS di Ge Brignole - Casello di Genova Est (A12).

Appendice al segmento 3: Casello di Genova Est (A12) - Le Gavette - Prato.

SEGMENTO 4: Attraversamento del centro cittadino.

SEGMENTO 5: Percorso turistico/storico delle antiche vie romane del levante genovese.

Per lo più gli accorgimenti da apportare ai tracciati esistenti si limitano a transiti su marciapiedi allargati o su apposite corsie disegnate sul bordo della strada.

Vediamoli segmento per segmento in dettaglio:

SEGMENTO 1: ANDATA da Ge Sampierdarena FS a Piazzale Kennedy.

- a) P. Montano - P. Vittorio Veneto: corsia ciclabile a bordo strada
- b) Via Canzio: strada a velocità limitata
- c) Via Sampierdarena: corsia ciclabile a bordo strada
- d) Via di Francia (fino alla sopraelevata): corsia ciclabile a bordo strada
- e) Via di Francia (sotto alla sopraelevata): pista ciclabile su marciapiede
- f) Via Milano - P. Dinegro: corsia ciclabile a bordo strada
- collegamento con la stazione del Metrò
- g) Via Buozzi - Via Adua: pista ciclabile su marciapiede
- h) Stazione Marittima - Via Gramsci (fino alla Darsena): corsia ciclabile a bordo strada
- i) Darsena - P. Cavour: corsia ciclabile o pista ciclabile nell'area Expò
- l) C.so A. Saffi: pista ciclabile su marciapiede
- m) Rampa a destra presso la sede ACI: corsia ciclabile a bordo strada
- n) V.le Brigate Partigiane: pista ciclabile autonoma su aiuola centrale
- o) P.le Kennedy: attraversamento semaforico dall'aiuola centrale.

SEGMENTO 1: RITORNO da Piazzale Kennedy a Ge Sampierdarena FS.

(per il tratto P.le Kennedy - Via Adua vedere i segmenti 2 e 4)

- a) Via Adua - Via Milano: corsia ciclabile a bordo strada
- b) Via Milano - Via di Francia: corsia ciclabile a bordo strada
- c) Via di Francia - Via d'Aste: strada a velocità limitata
- d) Via d'Aste - Via Cantore: pista ciclabile su marciapiede esterno ai portici
- e) Via Cantore - P. Montano: corsia ciclabile a bordo strada

Appendice al segmento 1 - ANDATA da Ge Sampierdarena FS a stazione Metrò di Via Brin.

- a) P. Montano - Via Rolando: strada a velocità limitata
- b) Via Rolando - Via Fillak: pista ciclabile su marciapiede
- c) Via Fillak - Via Brin: corsia ciclabile a bordo strada

Appendice al segmento 1 - RITORNO da stazione Metrò di Via Brin a Sampierdarena FS.

- a) Via Brin - Via Fillak: corsia ciclabile a bordo strada
- b) Via Fillak: pista ciclabile su marciapiede (vedi andata)

SEGMENTO 2: ANDATA da Ge Quarto FS a Ge Brignole FS.

- a) P.le Crispi - Via V Maggio: corsia ciclabile a bordo strada
- b) Via V Maggio - Via del Tritone: corsia ciclabile a bordo strada
- c) Via del Tritone - Depuratore: strada a velocità limitata

- d) Depuratore - Via Vernazzola: percorso ciclopedonale autonomo.
- e) Via Vernazzola - Via Cighizzola - Via Sclopis - Via Castagnola - Via S. Pio - Via Orsini: strada a velocità limitata - corsia ciclabile a bordo strada
- f) Via Orsini - Via G. Bruno: corsia ciclabile a bordo strada
- g) Via G. Bruno - C.so Italia: pista ciclabile su marciapiede
- h) C.so Italia - C.so Marconi: pista ciclabile su marciapiede
- i) C.so Marconi - V.le Brigata Bisagno: pista ciclabile su marciapiede
- j) V.le Brigata Bisagno - Via Cadorna: pista ciclabile su marciapiede
- k) Via Cadorna - V.le Thaon di Revel: strada a velocità limitata
- l) V.le Thaon di Revel - Via Fiume - Stazione Brignole: corsia ciclabile a bordo strada

SEGMENTO 2: RITORNO da Ge Brignole FS a Ge Quarto FS.

(da Ge Brignole FS a V.le Brigata Bisagno: vedi andata)

- a) V.le Brigata Bisagno - P.le Kennedy - C.so Marconi: pista ciclabile autonoma su aiuola centrale
- b) C.so Marconi - C.so Italia: pista ciclabile su marciapiede
- c) P.le Firpo - Via Boccadasse: itinerario ciclabile
- d) Via Boccadasse - Via Caprera: pista ciclabile su marciapiede
- e) Via Caprera - Via dei Mille (angolo via Tabarca): corsia ciclabile a bordo strada
- f) Via dei Mille - Via del Tritone: pista ciclabile su marciapiede
- g) Via del Tritone - P.le Crispi: corsia ciclabile a bordo strada

SEGMENTO 3: ANDATA dal Casello di Genova Est (A12) alla Stazione FS di Ge Brignole.

- a) Casello di Genova Est - Via del Chiappazzo: strada a velocità limitata
- b) Via del Chiappazzo - Via Ponterotto: pista ciclabile su marciapiede
- c) Via Ponterotto - Vico Ansaldo: strada a velocità limitata
- d) Vico Ansaldo - Via Canevari: corsia ciclabile a bordo strada
- e) Via Canevari - Borgo Incrociati: pista ciclabile su marciapiede
- f) Borgo Incrociati - Passo Borgo Incrociati - Stazione Brignole: corsia ciclabile lungo il bordo del tunnel

SEGMENTO 3: RITORNO da Stazione FS di Ge Brignole al Casello di Genova Est (A12).

(per la stessa via dell'andata)

Appendice al segmento 3 - ANDATA dal Casello di Genova Est (A12) alle Gavette e a Prato

- a) Casello di Genova Est - Via delle Gavette: pista ciclabile su marciapiede
- b) Via delle Gavette - Ponte Autostrada: strada a velocità limitata
- c) Ponte Autostrada - Prato: pista ciclabile autonoma lungo il greto del Bisagno

Appendice al segmento 3 - RITORNO da Prato al Casello di Genova Est (A12)

(per la stessa via dell'andata)

SEGMENTO 4 - ANDATA attraversamento del centro, dalla Stazione Brignole a Via Adua

- a) Stazione Brignole - Via S. Vincenzo: corsia ciclabile a bordo strada
- b) Via S. Vincenzo - Via XX Settembre (Ponte Monumentale): ZTL
- c) Via XX Settembre - Via Porta d'Archi: pista ciclabile su marciapiede esterno (lato mare)

- d) Via Porta d'Archi - Via Carducci: corsia ciclabile a bordo strada
- e) Via Carducci - P. de Ferrari: pista ciclabile su marciapiede
- f) P. de Ferrari - Via XXV Aprile: corsia ciclabile a bordo strada
- g) Via XXV Aprile - Via Cairoli: ZTL
- h) Via Cairoli - Via Balbi: corsia ciclabile a bordo strada
- i) Via Balbi - Stazione FS di Ge Principe: ZTL
- m) Stazione FS di Ge Principe - Via Adua: corsia ciclabile a bordo strada

SEGMENTO 4 - RITORNO attraversamento del centro, da Via Adua alla Stazione Brignole.

(da Via Adua a P. de Ferrari per la stessa via dell'andata)

- a) P. de Ferrari - Galleria Colombo: corsia ciclabile a bordo strada
- b) Galleria Colombo - Via Maccaggi: pista ciclabile su marciapiede
- c) Via Maccaggi - Via Cesarea: corsia ciclabile a bordo strada
- d) Via Cesarea - Via San Vincenzo: ZTL
- e) Via San Vincenzo - Stazione Brignole: corsia ciclabile a bordo strada

SEGMENTO 5 - Percorso turistico/storico di attraversamento delle antiche vie romane del levante genovese da Nervi a Borgo Incrociati.

Itinerario ciclabile con il seguente sviluppo:

P. Duca degli Abruzzi - Via Sarfatti - Via Canduccio - Via Caboto - Via Provana di Leyni - Via Murcarolo - Via Pessale - Via Romana di Murcarolo - Via Giannelli - Via Ruzza - Via Filzi - Via Antica Romana di Quinto - Via Romana della Castagna - Via Romana di Quarto - Via delle Casette - Via Pontetti - Via Vernazza - Sal. Sup. della Noce - Via Pastore - Via G. B. Alberti - Sal. della Noce - Via Blele - Via S. Fruttuoso - Via Vitale - Via Novaro - Via Tosselli - Via de Paoli - P. Giusti - Ponte Castelfidardo - Borgo Incrociati.

Per rendere operativo questo itinerario è necessario consentire il transito contromano alle biciclette nei sensi unici (striscia a bordo strada) e predisporre degli scivoli laddove si incontrano scalinate.