

## Sampierdarena, rebus incroci e traffico: si allungano i tempi per la pista ciclabile d'emergenza

di **Fabio Canessa**

01 Giugno 2020 - 16:19



**Genova.** I lavori **sarebbero dovuti iniziare già nel weekend**, invece non si è mosso nulla nonostante il meteo sia stato piuttosto clemente. La verità è che il progetto è stato inviato dall'ufficio della mobilità **solo venerdì scorso** e Aster potrà iniziare solo questa settimana. Dopo la burrascosa realizzazione del tratto **Boccadasse-De Ferrari** si fa attendere la seconda pista ciclabile d'emergenza di Genova, quella che dovrà collegare il cuore del centro a **Sampierdarena**, senza tuttavia arrivare direttamente nel parco della **Fiumara**.

“Pensiamo che il cantiere possa aprire questa settimana ma non abbiamo una data certa”, spiega il presidente del Municipio, **Renato Falcidia**. Si inizierà verosimilmente dal punto in cui si interrompe la pista ciclabile già esistente e cioè poco prima della **Stazione Marittima**. Qui saranno realizzate due corsie gialle, una per senso di marcia, come quelle di corso Italia (ma senza lo spazio supplementare verso il marciapiede) **sacrificando allo scopo quella riservata ai bus**, che si ricongiungeranno alla pista bidirezionale già realizzata in via Buozzi e si sdoppieranno nuovamente nell'ultimo tratto.

Ma a preoccupare sono soprattutto altre parti del percorso, ed è per questo che il Comune avrebbe preso tempo per affinare il progetto e valutare attentamente ogni impatto sulla viabilità in quello che è uno snodo cruciale della città. La riunione decisiva si è tenuta stamattina e **dopo il 2 giugno appariranno le prime strisce di vernice sull'asfalto**.

“Il punto più critico secondo noi è l'**incrocio tra piazza Barabino, via di Francia e via Fiamme Gialle**. Quella è una zona molto delicata e il rischio di incidenti è piuttosto alto”,

spiega Falcidia. I ciclisti, che in direzione centro verranno instradati su via Sampierdarena, dovranno attraversarlo senza alcuna protezione o semaforo, esattamente come fanno auto e moto costrette a fermarsi per dare la precedenza.

**Altri problemi sorgeranno nella zona del WTC**, dove converge gran parte del flusso veicolare proveniente dalla Sopraelevata. La pista ciclabile, bypassata con un sistema di attraversamenti la nuova rotonda di Dinegro, entrerà in **via di Francia** e taglierà la rampa discendente dalla Aldo Moro. In tutta questa zona sarà istituito un **limite di 30 km/h**. “È un’area dove c’è sempre molto traffico, non vorremmo che a causa delle bici la congestione peggiorasse ulteriormente”, osserva Falcidia. Velocità ridotta anche in via Milano, via Sampierdarena e in un tratto di via Buranello.



**Meno impegnativa sarà la parte interna** che attraversa l’abitato di Sampierdarena in direzione Ponente. Da via di Francia bici e monopattini entreranno in **via Dottesio** (anche qui zona 30, ma si tratta di una strada stretta dove già oggi è impossibile andare veloci), via Daste e da qui sfrutteranno l’area pedonale esistente. Poi svolta su via Giovannetti, via Buranello, piazza Vittorio Veneto.

**E la Fiumara?** “L’assessore Campora ci ha spiegato che c’era l’idea di proseguire su via Avio, ma l’incrocio con via Pacinotti è troppo pericoloso e quindi il discorso è stato rimandato a una seconda fase”. L’itinerario ciclabile quindi tornerà indietro attraverso via Scanzi e userà **via Sampierdarena** nello stesso senso di marcia degli altri veicoli, anche qua con una corsia riservata e un limite di velocità di 30 km/h “sperando che interferisca il meno possibile con le attività economiche della zona”, chiosa il presidente del municipio.

Il 22 maggio intanto sono partiti i lavori per un tratto di **pista ciclabile strutturata** (quindi non una soluzione provvisoria, ma un intervento definitivo), già finanziata dal Comune e progettata da Aster, che collegherà via Buoizzi al WTC e in prospettiva a **lungomare Canepa**, tratto quest’ultimo rimasto escluso dal piano d’emergenza. La ciclabile “rapida” alla fine dovrebbe integrare questo breve tratto, ma nel frattempo bisognerà adattarsi alla promiscuità col traffico veicolare.



Per quanto riguarda invece il tratto di Levante è comparsa in via XX Settembre una nuova **bike lane** (non una corsia riservata vera e propria ma una linea tratteggiata sulla carreggiata che guida i ciclisti), per il collegamento con via Cadorna e piazza della Vittoria, mentre gli attraversamenti pedonali in viale Brigate Partigiane sono stati resi ciclabili con la segnaletica orizzontale. Situazione migliorata anche in piazza Rossetti dove alcuni simboli disegnati sull'asfalto ora guidano gli utenti provenienti da corso Italia sul percorso interno che utilizza via Gestro e si ricongiunge a viale Brigate Partigiane.

