

La Carrozza di Pegaso

## COSA SERVE A PULIRE LA NOSTRA ARIA NON BASTA LA PEDALATA ASSISTITA

Francesco La Spina

Tra tanti sussurri e molte grida uno solo è il concetto base per affrontare l'emergenza inquinamento da traffico: dare sempre meno spazio alle automobili e assegnarlo a chi cammina e va in bicicletta e ai mezzi di trasporto collettivo "puliti". Il resto è fuffa, propaganda già molto elettorale. La nostra città è, purtroppo, all'avanguardia, fra puntuali proclami, costanti equivoci e diffusi inganni truccati da novità. Ieri, su *Repubblica*, Stefano Origone ha dato un incipit perfetto al suo articolo sui dati Arpal circa i superamenti delle soglie di inquinamento da biossido di azoto nel capoluogo ligure: "Si respira veleno a Genova". È l'ultima delle molte grida a cui Palazzo Tursi risponderà, come annunciato da Matteo Campora, assessore all'Ambiente, anche con il ritorno degli ecoincentivi per l'acquisto di bici a pedalata assistita (i fondi del bando precedente sono stati esauriti in due settimane). «Un'ottima cosa - commenta l'architetto Giorgio Ceccarelli, coordinatore per il Nord Ovest della Federazione italiana amici della bicicletta - Si tratta di mezzi perfetti con i quali è come pedalare in pianura anche se si affrontano le salite. Ma l'ideale sarebbe che i bonus fossero concessi anche per l'acquisto delle due ruote normali». Tanto per sottolineare che il "green" oggi di moda dovrebbe riguardare pure gli strumenti più semplici in una città che avrebbe bisogno di togliersi di dosso quell'etichetta di "non adatta alla bicicletta" che tanto ha frenato la progettualità in materia. Altra notizia di mercoledì: l'ultima versione del Codice della Strada su cui a maggio finalmente l'aula di Montecitorio comincerà a discutere prevede che le bici potranno circolare anche su itinerari riservati ai mezzi pubblici e che, davanti ai semafori e agli incroci, per esse ci sarà la linea di arresto avanzata di almeno tre metri rispetto a quella per gli altri veicoli. Questo riguarderà le strade con velocità inferiore o eguale a 50 km/h anche a più corsie per senso di marcia; dunque tutte quelle di una normale città. Come la Genova, in cui, però, ci troviamo di fronte al rifacimento del piano viario di viale Brigata Bisagno e viale Brigata Partigiane dove ci si bea giustamente per il ripristino delle belle aiuole centrali, ma non è stato trovato posto per due corsie ciclabili a margine dei marciapiedi; la Genova in cui la pista che attraversa piazza Verdi è naufragata e inevitabilmente degrada da tempo dentro il cantiere per il rifacimento della copertura del Bisagno; la Genova dove la corsia discendente in via XX settembre è stata bloccata da fuoco nemico incrociato e il proseguimento di quella ascendente continua a trovarsi di fronte il muro di un assurdo posteggio taxi in mezzo a De Ferrari e del vergognoso garage a cielo aperto per i motocicli a cui è ridotta via Petrarca; la Genova in cui non si riesce a mettere due soli segnali all'inizio e alla fine di via Borgo Incrociati per certificarne la già ottenuta ciclabilità; la Genova in cui, poco più di un mese fa, è stata confermata la realizzazione di una pista ciclabile in Corso Italia che quasi certamente, invece, non potrà farsi entro il 2020 indicato. «Giusto prendere al volo e non perdere le risorse distribuite dalla Regione sulla base

dei finanziamenti ministeriali - commenta Ceccarelli della Fiab - ma anche ricordare quanto sia stato profondamente sbagliato, a suo tempo, il progetto esecutivo del rifacimento di quel tratto di lungomare, dove troppo spazio è stato dato ai veicoli a motore». E poiché, al di là dell'emotività, si potranno inserire 2200 metri di corsia per bici solo in un rifacimento radicale e molto più costoso del corso, è assai probabile che le limitate risorse a disposizione vengano dirottate a sostegno del tratto Fiumara-Stazione Marittima della "Super II". Di che si tratta? Del percorso ciclopedonale Sampierdarena-Boccadasse ideato dalla **Confprofessioni**, con risorse prevalentemente private, e progettato dagli architetti Dolmetta e Rizzo anche sulla base degli esempi di Amsterdam, Berlino e Copenaghen, che coinvolgono la circolazione a motore, con tante "zone 30 km/h" e tracciati protetti per i ciclisti. E poiché non servono sussurri ma interventi ben coordinati il Comune di Genova dovrà operare concertandosi con il percorso della Ciclovia Tirrenica, il cui secondo protocollo d'intesa è stato appena firmato dalle regioni Liguria, Toscana e Lazio col Ministero delle Infrastrutture: 1200 chilometri da Ventimiglia a Roma, quasi tutti costieri, ad eccezione del tratto Genova-Chiavari, che (rispettando i requisiti di realizzazione e gli standard tecnici di progettazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche indicati nell'allegato A della direttiva ministeriale 375 del 20 luglio 2017) da Genova risalirà la Val Bisagno sulla statale 45 fino alla Galleria di Boasi per riportarsi sul mare lungo la Fontanabuona. E quindi ci riferiamo agli 800 metri della nuova via Cornigliano e ai circa 5 km tra Ponte Feritore e Cannova (vie Adamoli e Pedullà) supportati dall'impegno da appassionati (anche a livello di municipio) in zona Molassana. Al di fuori di ciò, attenzione a proclami e false promesse.

Il progetto della Ciclovia Tirrenica da Ventimiglia a Roma è una cosa positiva. Da bocciare le piste ciclabili ideate negli scorsi anni e naufragate nei cantieri cittadini

”

“Anche su questo tema occorre distinguere tra le promesse dei politici e la realtà dei fatti o di ciò che davvero serve e si può fare

