



COMUNE DI GENOVA  
PROTOCOLLO GENERALE  
09 MAG 2012  
N. 147174 SERV. SINDACO

Ill.mo Signor Sindaco  
Comune di Genova

DIA. SUL URB.  
URBAN LAB.

URBAN LAB - PIANIFICAZIONE  
PRESA IN CARICO 10 MAG. 2012  
FASC. N° 73

**OSSERVAZIONE AL PROGETTO PRELIMINARE DI P.U.C.  
ADOTTATO CON D.C.C. N. 92 DEL 7 DICEMBRE 2011**

I sottoscritti ing. Gianluca Fontana, fondatore e amministratore del blog "Anemmu in bici a Zena!", e arch. Giacomo Gallarati, contitolare dello studio associato Gallarati Architetti, sulla base di una approfondita lettura delle norme e degli elaborati del Piano, osservano quanto segue:

**PREMESSE**

1. L'opinione pubblica è ormai ampiamente cosciente riguardo i moltissimi benefici legati al potenziamento della mobilità ciclabile e alla progressiva limitazione di quella carrabile, soprattutto nelle aree centrali delle città. A dimostrazione di ciò, questo obiettivo risulta presente nei programmi della maggior parte dei candidati sindaco per la città di Genova.
2. Città simili a Genova per orografia hanno adottato o stanno adottando la bicicletta come mezzo di trasporto integrativo e, in alcuni virtuosi casi, preponderante. Facendo qualche esempio di città "in salita" possiamo citare Bristol, Edimburgo, Losanna, Trondheim, Basilea, Berna, San Francisco, Madrid, ecc.
3. L'uso della bicicletta in città non pianeggianti può presentare qualche svantaggio, ma presenta anche il vantaggio di disporre di una vasta quantità di discese. E le discese sono molto più numerose delle salite se ci si avvale dell'ausilio dei cosiddetti "impianti speciali", ossia ascensori e funicolari pubbliche, di cui Genova può vantare una buona disponibilità, che possono rapidamente portare in quota il ciclista urbano e fornirgli di quella energia potenziale che gli permetterà di affrontare il suo percorso senza dover quasi pedalare.
4. Il potenziamento della mobilità ciclabile è decisamente in linea con gli obiettivi del progetto preliminare di P.U.C.; nonostante ciò, le tavole del piano presentano uno schema di piste ciclabili solo nel "Livello 2", mentre nelle planimetrie di livello locale non ne è fatta menzione; inoltre, le norme del piano non presentano alcuna previsione in merito.
5. Il sistema di piste ciclabili previsto dal progetto preliminare di P.U.C. nella tavola 2.5 - *Sistema della mobilità* molto difficilmente potrà essere di incentivo per l'utilizzo della bicicletta. Innanzitutto, tale sistema manca di una visione d'insieme, in quanto sembra

costituito da tratti di percorso isolati e non collegati adeguatamente in modo da formare una rete. In secondo luogo, se si esclude il percorso litoraneo, le piste ciclabili previste dal P.U.C. corrono quasi esclusivamente lungo vie del centro storico a percorrenza tipicamente pedonale, quali ad esempio via Garibaldi e via San Vincenzo. Un circuito che sia effettivamente funzionale per l'uso della bicicletta richiede invece, quanto meno per gli assi di collegamento principali, percorsi riservati e studiati specificamente per le necessità della bicicletta, distinti perciò dai percorsi pedonali. Il sistema previsto dal P.U.C. rende impossibile un utilizzo "veloce" della bicicletta, requisito fondamentale se si persegue l'obiettivo di incentivare l'utilizzo della bicicletta non solo come attività ludico-sportiva ma soprattutto come mezzo di trasporto efficiente e sostenibile.

### CONSIDERAZIONI

La zona centrale della città di Genova è strutturata in settori urbani distinti, espressione di diverse fasi dell'espansione urbana, come si dimostra nella seguente analisi schematica delle principali fasi evolutive, riassunta nelle schede che si allegano alla presente relazione.

- 1) Il primo schema (tav. 02) riguarda la Genova del XVIII secolo, ancora in gran parte racchiusa nelle mura del Cinquecento, salvo l'edificazione minore lungo i crinali secondari (le attuali crose) che salgono verso il Righi: il tessuto urbano del Centro Storico, che al momento della sua massima espansione risulta sostanzialmente organizzato dall'asse litoraneo di via Canneto il Curto, via S. Luca, via di Fossatello, via del Campo, via Pré e dai percorsi di fondovalle che lo intersecano (via S. Bernardo/via dei Giustiniani, via Luccoli, via Lomellini, via delle Fontane), dando luogo ad alcuni dei principali poli urbani (piazza S. Giorgio, piazza Banchi, piazza Fossatello, ecc.). In corrispondenza di tali poli abbiamo ancora oggi i principali punti di penetrazione dal mare alla città antica, che si aggiungono agli accessi da terra lungo la cerchia delle mura, ancora oggi in buona parte corrispondenti ad importanti nodi dell'impianto viario.
- 2) Il secondo schema (tav. 03) mette in evidenza il rapporto tra il Centro Storico e l'impianto delle grandi espansioni ottocentesche: alcuni degli antichi nodi periferici lungo il tracciato delle mura del Cinquecento diventano ora, in un "ribaltamento" verso monte dell'organismo urbano, i nodi centrali su cui convergono sistemi viari vecchio (interno alla cerchia muraria) e nuovo (gli assi pianificati di via Assarotti, Palestro, Caffaro, ecc.) ed i quartieri che da essi sono serviti. Chiude quindi il sistema, verso monte, il nuovo asse viario di mezzacosta della Circonvallazione a monte che, con la relativa edificazione, è ritenuto uno dei settori urbani di maggiore qualità edilizia dell'intero panorama europeo.
- 3) Il terzo schema (tav. 04) rappresenta infine la città novecentesca, che sovrappone alla rete di percorsi preesistente una nuova nuova rete di collegamenti viari più diretti tra i diversi



poli urbani. A ben guardare, però, salvo alcuni tratti (che si riducono forse alle due gallerie ad est e ad ovest di Portello), tali nuovi assi viari ricalcano in gran parte la rete preesistente, a volte con l'allargamento di qualche strada, ma per lo più senza sostanziali alterazioni. Ciò che cambia, rispetto a prima, è la continuità dei percorsi che aggirano il Centro Storico, fino ad isolarlo un po' alla volta dal resto della città, ed il potenziamento dei nodi centrali che si qualificano come polarità a scala urbana.

## VALUTAZIONI

Ripristinando correttamente i naturali rapporti tra i diversi settori urbani, è possibile individuare per la zona centrale di Genova un sistema della mobilità che sia davvero sostenibile, ossia che organizzi in modo armonico i vari percorsi mettendoli a sistema secondo i vari "livelli" di percorrenza successivi, pedonale, ciclabile e carrabile, nel rispetto sia dei rapporti esistenti tra i diversi settori urbani sia delle caratteristiche funzionali specifiche di ciascuna tipologia di percorrenza.

- 1) Il primo livello riguarda la viabilità pedonale: ovviamente essa è già garantita un po' ovunque ma per alcuni settori, in particolare il Centro Storico e la rete delle croce che salgono verso Circonvallazione, potrà essere migliorata con il potenziamento dei punti di accesso, sia dal mare (i quattro accessi storici di cui sopra e non la sola S.Lorenzo), sia da monte (Principe, SS. Annunziata, Portello, De Ferrari). Tali accessi privilegiati dovranno essere potenziati quali "nodi di interscambio" tra il sistema viario-ciclabile litoraneo e tra quello pedemontano e la viabilità pedonale della città antica: essi potranno essere opportunamente dotati di spazi per sosta, bike sharing, e svolgere il ruolo di "porte di accesso" alle zone pedonali.
- 2) Il secondo livello è quello della viabilità ciclabile. Si ipotizza di poter creare un doppio anello che avrà all'esterno i percorsi litoraneo (c.so Saffi, via Gramsci, ecc.) e di circonvallazione (c.so Armellini, c.so Solferino, c.so Magenta, c.so Paganini, ecc), con la creazione di piste ciclabili dedicate. All'interno, quale asse baricentrico, potrà essere impiegato il sistema della viabilità maggiore novecentesca, con piste ciclabili in sede propria lungo l'asse di via XX ed il contro-asse di Carignano (v. Corsica, c.so Podestà, Acquasola) e percorsi di collegamento ad uso misto veicolare-ciclabile nel tratto Corvetto, Portello, SS. Annunziata. Questo diverrebbe l'asse di smistamento del Centro Storico da un lato (come sopra già ricordato) e del settore urbano di Circonvallazione a monte dall'altro.
- 3) Il terzo livello, ossia quello carrabile, seguirà ovviamente come già fa oggi il sistema della viabilità maggiore otto-novecentesca. Mentre la viabilità privata potrà individuare i propri nodi d'interscambio con gli altri livelli di percorrenza solo in aree più periferiche, il sistema del trasporto pubblico dovrà potenziare gli stessi nodi già individuati per l'interscambio tra la viabilità pedonale e quella ciclabile.

- 4) La viabilità pedonale delle croce, quella ciclabile delle piste in sede propria ed il trasporto pubblico carrabile risulteranno integrati sia dalla linea della metropolitana sia, in particolare, dal sistema degli impianti di risalita, ossia gli ascensori e le teleferiche, in gran parte già esistenti ma sicuramente da potenziare per il trasporto di biciclette. In corrispondenza delle stazioni di arrivo in quota potranno essere individuati ulteriori nodi di interscambio, attrezzati ancora per deposito biciclette e bike sharing.

Il sistema della mobilità che è stato qui sommariamente presentato per la zona centrale di Genova potrà estendersi a comprendere anche le altre parti della città, ad esempio le direttrici principali delle vallate litoranee. Per quanto riguarda la rete ciclabile, l'estensione di questo sistema al resto della città dovrà essere accompagnata da specifiche realizzazioni che permettano di superare i dislivelli, quali ad esempio nuovi impianti di risalita.

#### PROPOSTA

Per quanto sopra premesso e considerato si propongono all'attenzione di Codesta Amministrazione le seguenti modifiche al Progetto Preliminare del nuovo Piano Urbanistico Comunale, adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 92 del 7 dicembre 2011.

- Si propone di modificare il sistema delle piste ciclabili per la zona centrale di Genova, indicate nella tavola 2.5 - Sistema della mobilità del P.U.C., come da nostra proposta visualizzata nella tavola 06 allegata alla presente osservazione.

Genova, 07/05/2012

Ing. Gianluca Fontana



Arch. Giacomo Gallarati









