



**FRATELLI
viaggi
arredamenti**

Via Casata
Centuriona 15r GE
TEL 010.83.93.447

50 50

giorni al %

**FINO AL
05/08/2015**

Su mobili,
complementi
e soluzioni d'arredo

Car sharing privato

Enjoy, Car2go, Twist e altri

Come funziona

- Abbonamento e card
- Prenotazione con app e localizzazione (tipo Uber)
- Ritiro con codice cliente
- L'auto si abbandona in un normale parcheggio a fine utilizzo

Le tariffe

- Iscrizione iniziale (circa 20 euro)
- Tariffa al minuto oppure oraria o a Km percorsi



La flotta

■ Un solo modello di auto (city car tipo Fiat 500, Smart...)



DOPO LE POLEMICHE SU COSTI E COLLOCAZIONE

Pista in via Venti, ciclisti divisi

«Sia solo l'inizio». «Pericolosa»

Appassionati d'accordo sulla necessità di allungare il tracciato

HA A MALA pena tre giorni di vita, non arriva al chilometro di lunghezza ma sta scatenando gli appassionati di ciclismo genovesi più di un tappone dolomitico.

L'unico simulacro di pista ciclabile in città ha già scatenato una ridda di polemiche sulla sua collocazione, sui costi di realizzazione, sui conflitti con il traffico di bus e i parcheggi e financo per la pendenza di via Venti settembre. Ma i ciclisti urbani genovesi, un popolo in crescita nonostante le difficoltà di una città poco friendly per le due ruote, difendono la nuova corsia per biciclette del centro città. A patto, però, che non rimanga isolata o che non venga sistematicamente violata da motorini e auto come la "gemella" della Darsena. E che venga collegata con percorsi ciclopedonali non solo verso il centro storico ma anche a levante, verso Brignole e a Ponente (ad esempio su via XXV aprile).

«Corta e pericolosa»
L'amministrazione comunale è stata bersagliata sin dalla



La pista in via Venti fa discutere

GENTILE

RIFIUTO DELLE NOVITÀ

«È una città di mugugnoni, quindi è ovvio che le critiche abbondino»

VIE ALTERNATIVE

«Bisogna collegarla così da arrivare sul posto di lavoro da Marassi e da Principe»

comparsa delle strisce gialle con il simbolo della bicicletta. E anche i politici amanti della bicicletta come Enrico Musso le cantano all'assessore Anna Maria Dagnino: «Hanno speso 1 milione e 300mila euro per quella pista? Ma chi l'ha disegnata, Picasso? E perché non ci hanno messo un cordolo?». Polemica politica a parte (l'importo in realtà si riferisce all'intero sistema ciclistico, compreso il bike sharing), il popolo dei ciclisti urbani ha da ridire soprattutto sulla sicurezza e sulla tempistica: «I punti di conflitto con i bus sono molti - dice Davide Pizzocro, organizzatore della ciclopedalata storica "La Lanterna" - forse era meglio passare a centro strada». «Il progetto originario prevedeva una corsia anche a scendere», ricorda invece Stefania Marongiu, ciclista urbana dell'associazione Yeast «se resta così isolata è anche controproducente: bisogna collegarla in modo che si possa andare a lavorare in bicicletta da Marassi e da Principe».

La difesa delle due ruote

Ma su un punto si trovano tutti d'accordo, gli aficionados delle due ruote: per piccola e sfortunata che sia, la pista di via Venti è un'apertura al mondo del ciclismo urbano e va difesa. «Questa è una città di mugugnoni e quindi è ovvio che le critiche abbondino - commenta Romolo Solari degli Amici della bicicletta - ma è un passo importante di attenzione verso i ciclisti che sono sempre di più anche a Genova. Inoltre permette di evitare il passaggio nel tunnel per chi vuole andare in centro. Il rapporto con gli altri veicoli? Siamo in città, è utopico pensare che non ci siano auto e autobus, chi va in bici sa che deve stare attento».

Persino chi si interessa di ciclismo agonistico, come il "grande vecchio" del Giro dell'Appennino Ivano Carozzino, vede con favore la novità: «Non è facile farle a Genova, chi si lamenta che sia solo una striscia dipinta per terra dovrebbe spiegarmi come sono fatte altrove... Per me tutto quello che è reclamato per la bici è un bene». Ma il punto è se davvero i ciclisti la utilizzeranno con frequenza o rimarrà un'idea strampalata come la "rambla" di Marta Vincenzi? «Io credo le bici andranno a prendere spazio sempre di più: il trasporto pubblico fa acqua, le auto costano troppo... è inevitabile che si dia più spazio a chi sinora ha solo dovuto difendersi dalle auto», commenta Davide Pizzocro. La volata delle bici è appena cominciata.

E. ROS.

IL PRIMO ESPERIMENTO TENTATO DAL COMUNE È DIVENTATO UN PERCORSO A OSTACOLI

Una gimcana dal terminal traghetti al porto antico

La segnaletica inganna, a un certo punto si va a finire in uno slargo del cantiere del metro

IL REPORTAGE

FRANCESCA FORLEO

CARTELLO BLU con la bici disegnata, striscia gialla per terra con la sagoma bianca del velocipede. Poi transenna, cantiere, striscia gialla che sbatte contro un altro cantiere e poi scompare. E questo, è solo l'inizio. Se le bici avessero le ali, potrebbero ben volare sopra il traffico di Genova e persino seguire per qualche breve tratto quel che rimane dell'unica martoriata pista ciclabile cittadina creata prima degli 800 metri in salita di via XX, la Terminal Traghetti - Porto Antico. La pista comincia proprio all'incrocio tra via Milano e via di Francia con una sagoma bianco-sbiadita sull'asfalto. Le strisce gialle intorno dovrebbero condurre il ciclista in una porzione di carreggiata sicura per sé e per gli altri. Invece salgono e scendono dai marciapiedi fino a via Buoizzi dove vanno a morire contro un cantiere per il deposito della metropolitana.

Soltanto dopo la Stazione Marittima, di via Rubattino, ricompare una segnaletica verticale per le bici. Ma sale e scende verso la palazzina



Terminal Traghetti, l'inizio della ciclabile GENTILE



Via Milano, la bici va sul marciapiede



Via Buoizzi, la ciclabile muore nel cantiere



Via Gramsci, promiscuità: bici, pedoni e treno

della Dogana con una pendenza che mette a dura prova anche i meglio allenati. Il tratto lungo il Cembalo ti catapulta in una visione di efficienza e pulizia. Peccato che duri poco più di 200 metri e che, alla fine della strada che corre dal Galata al Galeone, pur lasciato alle spalle il traffico faticoso e convulso della strada a mare, si precipiti in

una promiscuità totale: la ciclabile diventa condivisa con i pedoni e, tanto per non farsi mancare niente, persino con il trenino dei turisti. Il cartello blu con queste tre figure disegnate la dice lunga sull'affollamento di generi che caratterizza la via. Senza contare le variabili di zona: bancarelle autorizzate o venditori abusivi che rendono la

situazione ancora più caotica e la viabilità per i ciclisti ancora più complicata.

Sarà per questo, oltre che per i - seppure ventilati - 29 gradi di temperatura registrati ieri, che per incontrare un ciclista siamo dovuti arrivare dall'altra parte della città, in viale Brigate Partigiane praticamente nella rotonda della Foce. Qui una pista ci-

clabile vera e propria non c'è, anche se gli amanti dei pedali se la sognano. In compenso c'è Corso Italia: col suo marciapiede abbastanza largo da consentire la convivenza a tutti i generi. Dai runners, ai pattinatori, dai pedoni ai cani e naturalmente i grandi e piccoli in bicicletta.

Mario Anaclerio è un saldatore subacqueo italo persiano. Bagnato di sudore pedala alla Foce diretto a Nervi, dove ad attenderlo c'è un gruppo di amici. «La mia sede di lavoro è il porto di Bergen, in Norvegia. Quando pedalo in Norvegia, e in generale quando mi trovo lì per lavoro, penso che la nostra Italia sia equiparabile al terzo mondo. Davvero: come si fa ad andare in bici in questa città? Soltanto uno determinato come me».

Anche Vittoria De Ferrari Sapetto, ballerina genovese tanto apprezzata all'estero quanto trascurata nella sua città, sfida il caldo e il traffico per pedalare libera e bella in corso Italia. «Sul marciapiede, però - dice - tra le macchine non oso, non solo perché una pista ciclabile non c'è ma anche perché non mi pare che gli automobilisti siano particolarmente attenti ai ciclisti».

forleo@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA