

# **QUADERNO VII: LA RETE PORTANTE**





## **INDICE**

✓	La rete nazionale	pag. 4
✓	L'Alta Via dei Monti Liguri	pag. 5
✓	Appennino Bike Tour	pag. 6
✓	La rete di interesse regionale (Piano 2018)	pag. 7
✓	I corridoi del pendolarismo e di accesso ai servizi	pag. 8
✓	Le connessioni integrative	pag. 10
✓	Il 'prodotto cicloturistico'	pag. 11
✓	Tipologie di tracciati	pag. 13
	Strade urbane a scarso traffico moderate	pag. 16
	Strade urbane da moderare	pag. 17
	Strade extraurbane a scarso traffico	pag. 18
	Strade extraurbane a traffico medio/elevato	pag. 21
✓	Descrizione della rete	pag. 22
	• Cogoleto	pag. 23
	Arenzano	pag. 25
	• Mele	pag. 28
	Sori e Recco	pag. 30



## **INDICE**

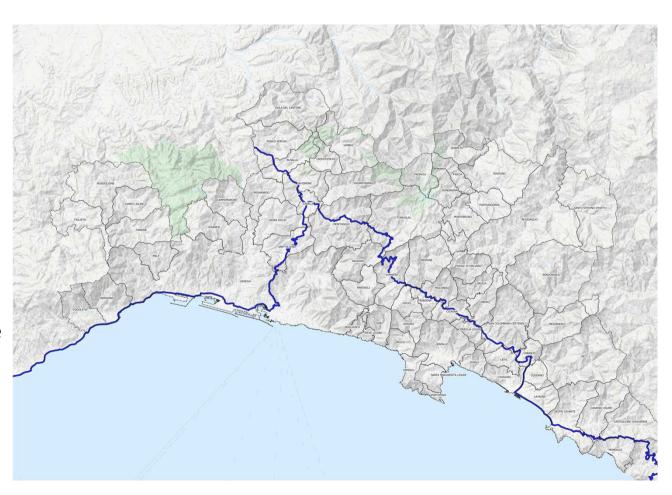
Camogli e Santa Margherita Ligure	pag. 32
Rapallo	pag. 33
• Zoagli	pag. 34
Chiavari	pag. 35
Lavagna e Carasco	pag. 37
Sestri Levante	pag. 40
Moneglia	pag. 42
Comuni del Beigua	pag. 43
Alta Val Polcevera	pag. 44
Valle Scrivia	pag. 46
Val Trebbia	pag. 48
Val Fontanabuona	pag. 51
Val d'Aveto	pag. 52
Genova	pag. 53



### La rete nazionale

Elementi di riferimento per la costruzione della maglia della CMGE sono stati i due percorsi appartenenti alla rete nazionale, così come individuati dal Piano della Mobilità Ciclistica Ligure: la ciclovia Tirrenica e il raccordo Genova-Alessandria-Pavia.

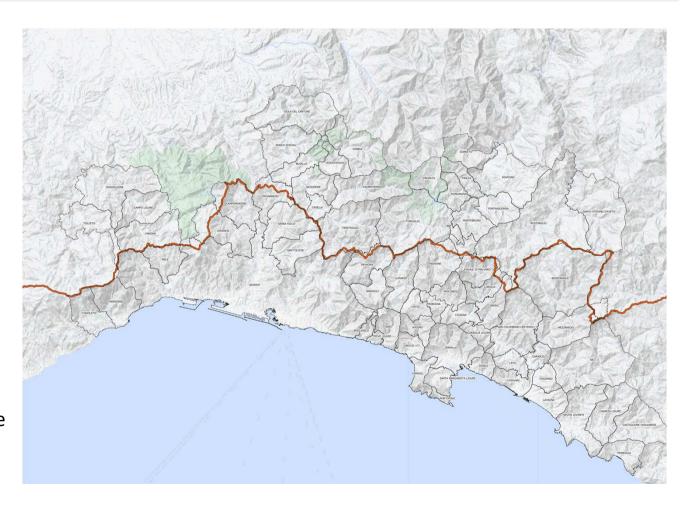
Si sottolinea il 'salto' che porta l'itinerario dalla costa sino a Casella per ridiscendere al mare lungo Val Fontanabuona.





## L'Alta Via dei Monti Liguri

Si tratta di un percorso, percorribile a piedi e mountain bike (e in diversi tratti anche a cavallo), corrente lungo lo spartiacque appenninico tra Ventimiglia a Ceparana. In città metropolitana di Genova il sentiero attraversa il Parco del Beigua e il Parco dell'Aveto, cui va aggiunto il Parco delle Capanne di Marcarolo, in provincia di Alessantria ma incuneato tra Masone/Rossiglione e Ceranesi/Campomorone. L'itinerario è stato formalmente riconosciuto e tutelato dalla LR 5/93.

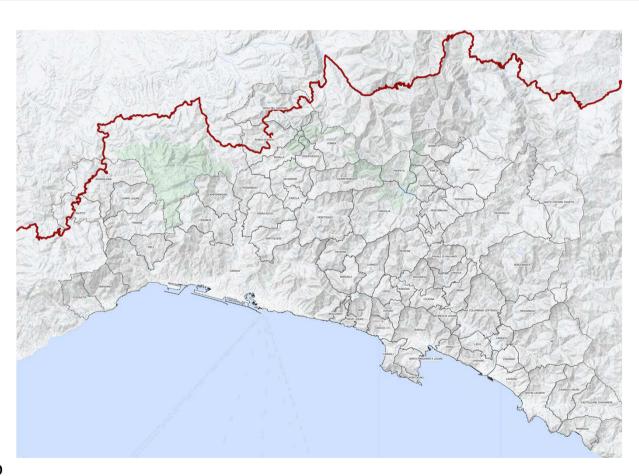




### **Appennino Bike Tour**

L'Appennino Bike Tour, è un itinerario ciclo-turistico che da Altare si spinge sino alla Sicilia attraverso le strade secondarie a basso traffico dell'Appennino. Il progetto, promosso tra gli altri da Confcommercio, Ascom, Ministero dell'Ambiente, Legambiente e Federazione Ciclistica Italiana, è stato recentemente inserito nella rete delle ciclovie nazionali e finanziato con 2 milioni di euro per realizzare la cartellonistica di indirizzamento.

Il percorso interseca i comuni di **Tiglieto e Rossiglione**, rientra in CMGE a **Ronco Scrivia** per uscirne a **Isola del Cantone** verso l'appennino piemontese pavese ed emiliano.





## La rete di interesse regionale (Piano 2018)

A questi sono stati aggiunti i percorsi già in precedenza inseriti nella rete regionale 2018, e in particolare la 'via dei Monti' con le relative estensioni vallive (Polcevera, Scrivia, Bisagno, Casella, Entella-Lavagna), e connessioni esterne.





## I corridoi del pendolarismo e di accesso ai servizi

Le informazioni raccolte nel corso degli incontri e le analisi condotte hanno poi evidenziato le esigenze/opportunità di realizzare connessioni ciclabili di natura sovralocale a servizio della mobilità per motivi di lavoro e studio e per l'accesso ai servizi territoriali. Ne è derivato il disegno di una rete di breve raggio, essenzialmente concentrata attorno alle maggiori polarità urbane (Genova, Arenzano, Voltri, Recco, Chiavari, Sestri ecc.) o all'interno dei sistemi conurbati (Fontanabuona, Scrivia, Polcevera ecc.).







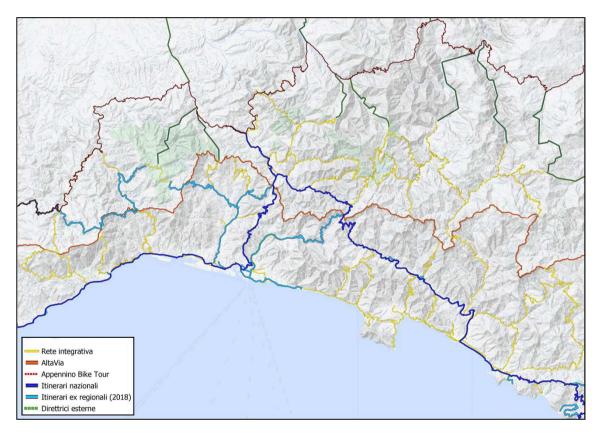
NB: le linee rappresentano corridoi di domanda e non necessariamente coincidono con la rete fisica



### Le connessioni integrative

Su questa rete iniziale si sono inserite le connessioni integrative capaci di creare una maglia regolare e continua, sistematicamente connessa con la costa e spinta a innervare il territorio di tutti i comuni della CMGE; maglia che diviene l'armatura alla quale riferire altri circuiti e connessioni locali, sia presenti che di possibile futura identificazione e sviluppo.

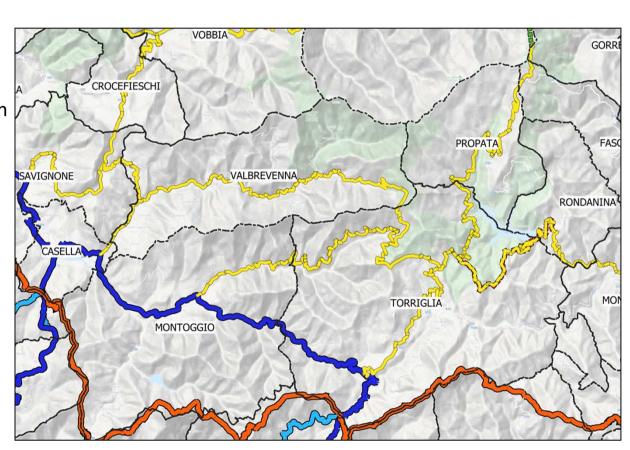
E' opportuno sottolineare come tale rete, per le parti non funzionali alla mobilità pendolare e/o di accesso ai servizi, rappresenti non un 'oggetto' da realizzare ma un 'sistema di opportunità', da concretizzare in funzione di progetti e iniziative che ne assicurino un pieno significato fruitivo



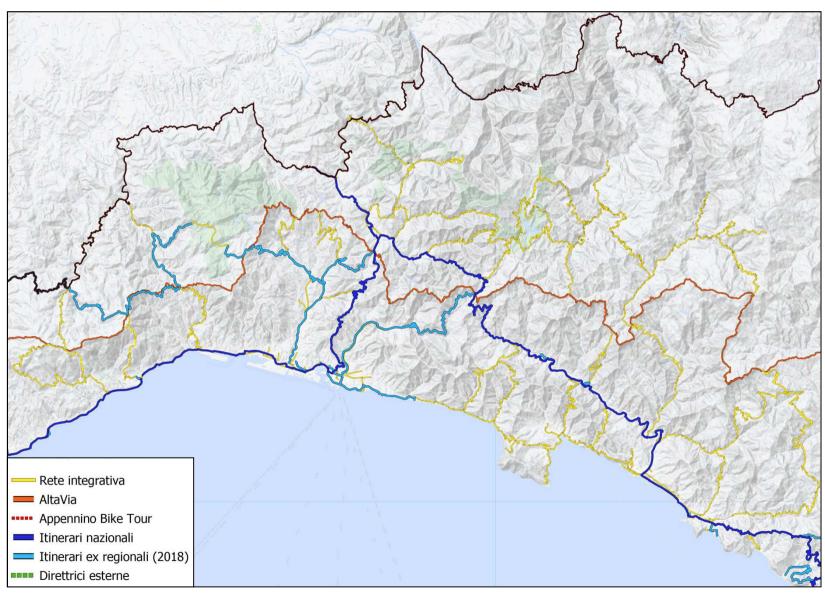


## Il 'prodotto cicloturistico'

Le connessioni proposte infatti possono assumere un ruolo rilevante più nello sviluppo economico che nella mobilità dei residenti, divenendo elemento di un 'prodotto cicloturistico' composto anche di servizi, infrastrutture, attrazioni, ricettività, ecc. La posizione tra mare e monti, la varietà dei percorsi, le valenze naturalistiche, la vicinanza con Genova, la ricchezza di borghi autentici, la storia, la gastronomia, ... rappresentano di per sé una vocazione cicloturistica del territorio metropolitano, da promuovere e rendere pienamente fruibile. Il Biciplan delinea una possibile strategia in questo senso, cui le azioni pubbliche e private si potranno riferire









## Tipologie dei tracciati

La maglia identificata svolge ruoli differenti: utilitario, escursionistico turistico, escursionistico sportivo (MTB e strada); sono ruoli che, ovviamente, pongono esigenze differenti in termini di prestazioni, protezione, confort e che si svolgono in contesti—da urbani densi a montani- e su tracciati —da strade a forte traffico a sentieri- altrettanto differenti.

L'esito progettuale della realizzazione di una tale maglia dovrà di conseguenza essere a sua volta differentemente articolato, ma dovrà presentare due caratteristiche comuni: quello di una segnaletica coordinata e omogenea, e quello della manutenzione, da intendersi soprattutto come qualità del fondo stradale.









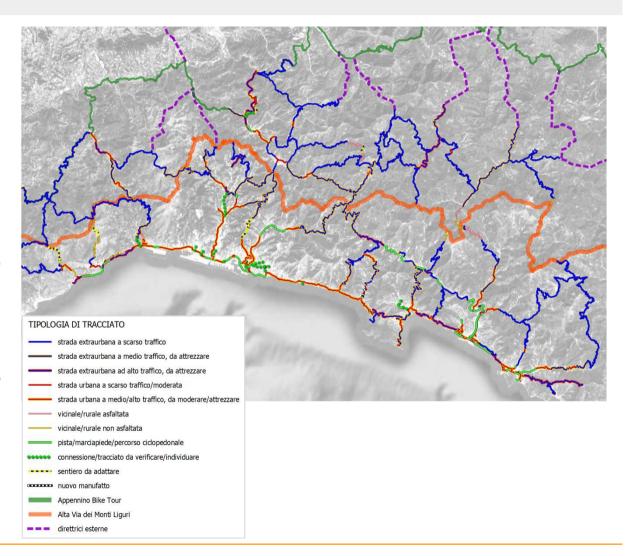


### Tipologie dei tracciati

I diversi tratti che compongono la rete disegnata dal Biciplan sono stati categorizzati secondo diverse tipologie di tracciato.

Per ciascuna tipologia è stata definita una modalità generale di trattamento per migliorarne le caratteristiche funzionali e di sicurezza. Ovviamente a tali indicazioni di massima dovrà seguire uno specifico approfondimento progettuale destinato a tradurre tali indicazioni generali in interventi puntualmente definiti anche in funzione delle eventuali criticità locali.

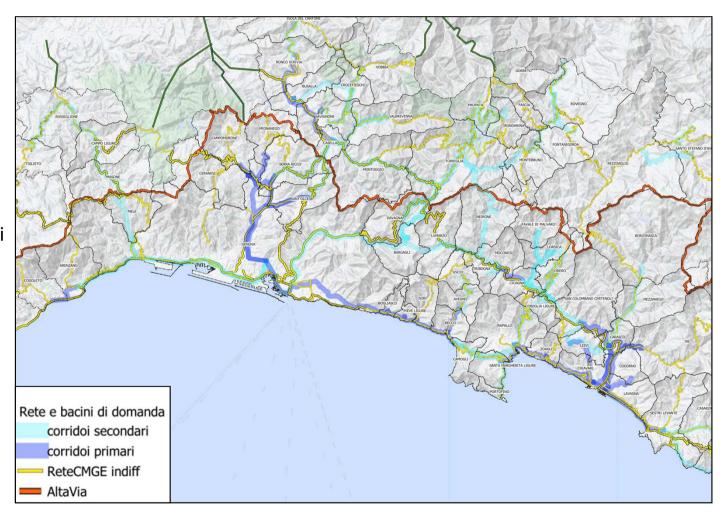
A ciascuna tipologia è stata anche associata una stima di massima dei costi, così da poter pervenire a una valutazione di prima approssimazione dell'impegno economico che la realizzazione della rete comporta.





## Tipologie dei tracciati

Una ulteriore fondamentale caratterizzazione della rete si ottiene sovrapponendo ad essa i corridoi interessati da una maggiore intensità di relazioni potenziali per attività lavorative, di studio o di accesso ai principali servizi





### Strade urbane a scarso traffico moderate

Si tratta di viabilità di ambito urbano intrinsecamente moderate, già utilizzabile in sicurezza da parte dei ciclisti, talchè gli unici interventi richiesti sono quelli dell'imposizione del limite di velocità a 30 km/h -se già non esistente- e dell'apposizione della segnaletica di indirizzamento.

Il livello di sicurezza della strada dovrà comunque essere confermato dall'assenza di incidentalità grave.

Di massima non si prevede l'introduzione di corsie ciclabili; nel caso di sensi unici si può invece adottare il dispositivo di doppio senso ciclabile di recente (re)introduzione.

Una verifica locale dovrà evidenziare l'eventuale necessità di prevedere interventi puntuali di messa in sicurezza del tracciato.

La classificazione formale della strada dovrà essere di tipo F, Fbis o Ebis: pertanto dovranno essere aggiornati in tal senso gli eventuali elaborati inseriti all'interno degli strumenti di pianificazione (PGTU o PUC).



Esempio di strada urbana moderata: via Terralba, Arenzano.



#### Strade urbane da moderare

Si tratta di viabilità urbana non strettamente locale, cioè a traffico di medio livello, per le quali va pertanto in genere previsto l'inserimento delle corsie e/o piste ciclabili laterali e degli altri usuali trattamenti di messa in sicurezza e protezione dei ciclisti.

È fortemente consigliabile prevedere la riduzione delle velocità a 30 km/h, possibilmente nell'ambito di una riduzione generalizzata di zona o di intera città (concetto di "città 30").

Nel caso di presenza di caditoie per le acque meteoriche lungo le corsie o piste laterali, andrebbe prevista e programmata la sostituzione di quelle standard 50x50cm con caditoie per ciclisti 100x25cm.

Le modalità di progettazione delle corsie ciclabili, così come l'opportunità o meno di adottare per queste strade la nuova classificazione prevista del CdS delle 'strade ciclabili E-bis' sono specificate nella guida tecnica allegata al Biciplan.



Esempio di strada urbana da moderare: via Ventimiglia, Voltri



### Strade extraurbane a scarso traffico

Le **strade a scarso o scarsissimo traffico** rappresentano la fattispecie prevalente delle tipologie di tracciato dalle quali è costruita la rete ciclabile CMGE.

In particolare il fitto e ben poco frequentato reticolo esistente delle strade provinciali e comunali minori, oltre a servire minutamente l'intero territorio metropolitano, offre di per sé un potenziale straordinario di 'narrazione' del territorio.

La loro piena fruibilità ciclistica richiede una particolare attenzione alla **condizioni manutentive**, aspetto particolarmente importante per garantirne una percorribilità confortevole e sicura anche per le biciclette.



Esempio di strada extraurbana a scarso traffico: SP.11 a Molino Vecchio.



### Strade extraurbane a scarso traffico

Il trattamento per queste strade, quasi sempre caratterizzate da ridotte o ridottissime ampiezze della piattaforma, prevede l'installazione nei punti di imbocco e in corrispondenza dei principali nodi intermedi di un cartello composito che:

- ✓ impone un limite ridotto di velocità (40 km/h);
- ✓ richiama il comportamento atteso da parte degli utenti motorizzati (attenzione ai ciclisti e rispetto delle distanze in sorpasso);
- ✓ specifica le limitazioni al transito, quando previste.

Il cartello andrà abbinato a quello di identificazione della rete e dell'itinerario.

La **segnaletica orizzontale** prevede il disegno sulla carreggiata del simbolo della bicicletta ad ampi intervalli regolari (500 mt. ca) e in prossimità dei punti a scarsa visibilità (curve strette, dossi ecc.).



mantenere la distanza nei sorpassi



### Strade extraurbane a scarso traffico

#### Il progetto dovrà infine prevedere:

- ✓ la verifica dello stato della pavimentazione, con l'individuazione degli interventi necessari per il ripristino di accettabili condizioni di transitabilità da parte delle biciclette;
- ✓ l'identificazione dei punti di particolare pericolosità (curve 'a stringere', pendenze molto elevate, versanti scoscesi ecc.) da attrezzare con segnaletica di pericolo e/o con barriere di protezione laterale.

Si ricorda che la categoria di 'strada ciclabile' è prevista per le sole strade urbane e non è pertanto applicabile a questi tracciati.





### Strade extraurbane a traffico medio/elevato

La rete ciclabile proposta interessa, anche se limitatamente, rami della rete viaria extraurbana appartenenti alla rete secondaria e, in alcuni casi, principale e comunque non qualificabile 'a scarso traffico'.

Si tratta in questi casi di rendere il più possibile sicura la percorrenza dei ciclisti anche su queste tipologie di strade sulle quali, è bene sottolinearlo, essi sarebbero comunque ammessi.



A tal fine è indispensabile, oltre a inserire una specifica segnaletica verticale di attenzione per gli automobilisti, poter tracciare le corsie ciclabili in carreggiata, come avviene nel resto d'Europa e come, finalmente, anche in Italia è possibile fare grazie alle nuove norme introdotte dalla L.120/2020. Serve a tal fine una specifica azione diretta ai responsabili degli Enti Proprietari, in primis ANAS e Città Metropolitana, perché le nuove norme vengano recepite e applicate.

Serve poi una rafforzata azione di controllo del rispetto dei limiti di velocità.





### Descrizione della rete

Nelle schede che seguono sono sintetizzati per singoli comuni o comparti territoriali i diversi itinerari di interesse individuati, sia a scala territoriale che, per i comuni maggiori, a scala urbana.

Per questi ultimi l'interesse è determinato dal fatto di garantire l'accessibilità a servizi e polarità di valenza sovralocale oltre che da mettere in connessione e garantire la continuità del grandi itinerari.

A fianco la legenda delle tavole che accompagnano la descrizione.

## TIPOLOGIA DI TRACCIATO strada extraurbana a scarso traffico strada extraurbana a medio traffico, da attrezzare strada extraurbana ad alto traffico, da attrezzare strada urbana a scarso traffico/moderata strada urbana a medio/alto traffico, da moderare/attrezzare vicinale/rurale asfaltata vicinale/rurale non asfaltata pista/marciapiede/percorso ciclopedonale connessione/tracciato da verificare/individuare sentiero da adattare nuovo manufatto Appennino Bike Tour Alta Via dei Monti Liguri

direttrici esterne



### Cogoleto (co)

L'intervento principale è il completamento della ciclovia costiera, dall'arrivo del percorso ciclopedonale da Varazze sino all'inizio della passeggiata ciclopedonale che dall'altezza di via Rati si spinge sino al Porto di Arenzano (co1). In questo tratto il lungomare Govi è esclusivamente pedonale, e la ciclabilità deve poter avvenire sull'Aurelia.

Dato questo vincolo è opportuno proseguire con l'inserimento delle corsie ciclabili lungo l'Aurelia sino al confine con Arenzano (torrente Lerone), dove l'Aurelia piega verso monte e la ciclovia può invece proseguire lungo costa attraverso il lungomare De Andrè (co2).

I percorsi di salita al monte sono affidati a via Belvedere/Strada Romana, percorso senza traffico innestato sull'Aurelia e, attraverso un breve raccordo su via Isnardi (co7), con la Stazione. Affrontando pendenze impegnative consente di riconseguire la strada principale per Sciaborasca a Schivà (co3).

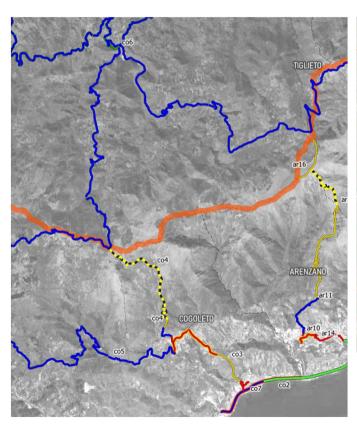
A Sciaborasca si aprono due alternative:

- ✓ un sentiero verso nord, parallelo al Rio Acquabona, per MTB, che raggiungerebbe l'AVML in corrispondenza del rifugio Pratorotondo (co4, da verificare);
- ✓ un percorso stradale attraverso via al Deserto, sino a raggiungere la sp57 bis (via Faie/Belvedere) in corrispondenza del passo del Muraglione sino ad Alpicella (co5). Di qui attraverso via Monte Beigua si raggiungerebbe sempre la AVML in corrispondenza del percorso precedente co4.



## Cogoleto (co)

Il percorso può proseguire in provincia di Savona verso Panpaludo e San Pietro d'Olba, dove incrocia la via dei Monti (co6), itinerario appartenente alla rete regionale, per rientrare in Città Metropolitana ddi Genova lungo la sp.41 e dirigersi verso Tiglieto e Rossiglione e la ciclovia dell'Appennino (be7,be6,be5).







### Arenzano (ar)

Analogamente a quanto visto per Cogoleto, la prosecuzione della costiera dall'attraversamento del rio S.Martino deve prevedere, in affiancamento al lungomare ciclopedonale esistente, la realizzazione di corsie lungo l'Aurelia (ar1). Al percorso ciclopedonale può infatti essere riconosciuta una più adeguata funzionalità solo a partire dall'attraversamento del Cantarena (ar2) sino ai Bagni Pizzo (ar3), dove tuttavia ha termine. E' pertanto opportuno proseguire comunque le corsie sull'Aurelia, portandole sino a Voltri. In corrispondenza della galleria del Pizzo la direzione est potrà utilizzare il percorso esterno.

Per collegare Arenzano a Voltri si è anche individuato un percorso alternativo a mezza costa che salendo da via Unità d'Italia (ar15) prosegue su via Terrarossa (ar4), via della Lupara (ar5), via Vesima(ar6), utilizzando tracciati carrabili anche se non asfaltati. L'itinerario deve essere completato da un raccordo –da ricercaretra via Vesima e via Gainotti (ar7) attraverso cui si raggiunge via Nuova di Crevari (ar8), via Romana di Voltri per reinnestarsi sull'Aurelia in corrispondenza del ponte sul Cerusa(ar9).

Le connessioni con l'interno sono affidate a via Pecorara (ar10), asfaltata e carrabile sino a Curlo (ar11), per proseguire lungo un tracciato sterrato sino al passo della Gava (ar12) da dove un sentiero da adattare dovrebbe poter portare sino all'AVML (ar16).

Gli itinerari interni alla nucleo urbano principale di Arenzano collegano la costa con la stazione attraverso il parco di Villa Pallavicini e piazza Rodocanachi (ar13) e, attraverso il sottopasso di stazione, la stessa con la zona dell'ospedale e la salita verso l'AVML (ar14).

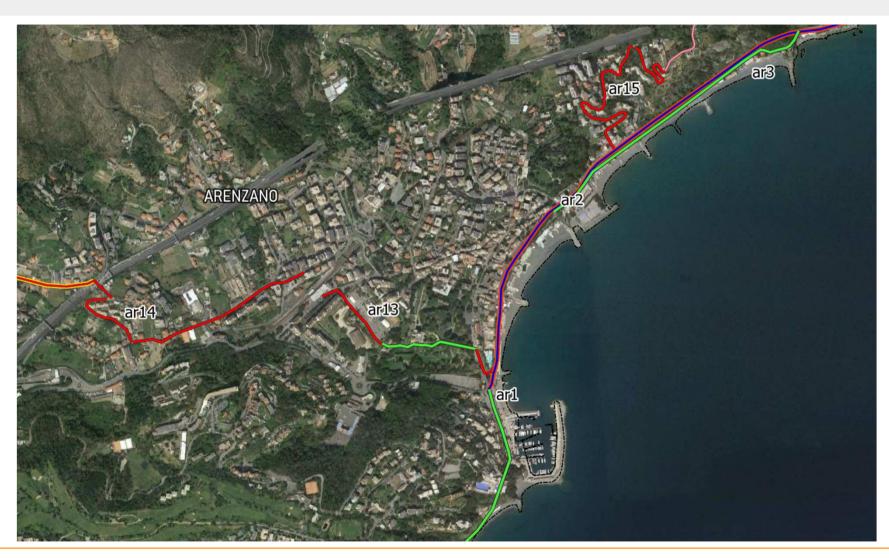


## Arenzano (ar)





## Arenzano (ar)





## Mele (me)

Sono avanzate due ipotesi di collegamento con Voltri. La prima utilizza via Molinetto di Voltri (me1), ipotesi che rende comunque necessario appoggiarsi alla Statale del Turchino nel tratto interno all'abitato per raggiungere il centro di Mele (me2).

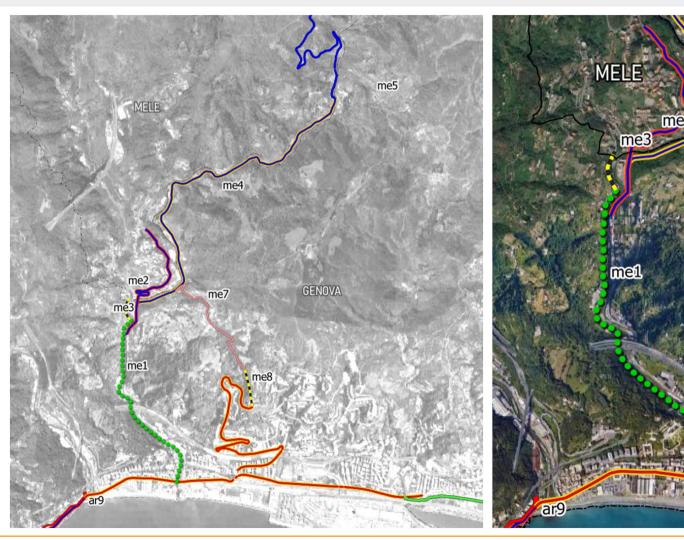
Da valutare anche la possibilità di prolungare via Molinetta sino ad agganciare via Ferriera (me3) e servire la frazione che vi si appoggia.

Una seconda ipotesi utilizza via Piccardo (me7), da connettere a via Calamandrei attraverso un sentiero da riattare (me8), da dove poi proseguire verso la stazione e l'Aurelia attraverso la viabilità esistente (via Ventimiglia, via Pietra Ligure).

In direzione opposta, attraverso via Acquasanta, me4 si può raggiungere l'omonima stazione ferroviaria (me5) e la via Giutte, attraverso cui si può raggiungere l'AVML (me6).



## Mele (me)







### Sori (so) – Recco (re)

#### Sori

Sori è raggiunta dall'itinerario costiero in sede Aurelia da Nervi, da dove prosegue verso Recco sempre lungo l'Aurelia Da Sori attraverso la sp71 parte un collegamento con la val Fontanabuona (so4) servendo Capreno (so1), Camporotondo (so2) e, proseguendo lungo la sp76, Uscio (so3).

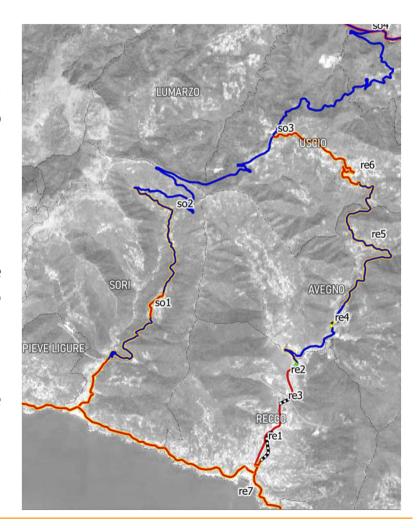
#### **Recco**

Il collegamento verso monte (val Fontanabuona) utilizza la viabilità di sponda destra del Recco: via dei Fieschi (re1), raggiunta attraverso un percorso su viabilità urbana ordinaria, e via dei Ponti Romani (re2). La continuità tra i due tratti richiede la realizzazione di un tratto di percorso arginale (re3).

Un ulteriore nuovo tratto è richiesto per connettere via dell'Industria con Avegno Chiesa (re4).

Da qui il percorso si reimmette sulla sp333 verso Salto (re5) e Uscio (re6), dove confluisce sull'itinerario di collegamento tra Sori e val Fontanabuona.

Il collegamento verso Camogli non utilizza l'Aurelia ma la sp.30 (re7)





## Recco (re)

### Recco (continua)

Oltre al tema del collegamento con Avegno, il Comune di Recco sta valutando la possibilità di servire ciclabilmente il fronte commerciale che si snoda lungo la sp.333 dal centro sino all'innesto del raccordo con il casello autostradale.

Sarà in tal senso prossimamente svolto uno studio di fattibilità per la realizzazione di una pista in sede separata ricavata in aggetto sul torrente Recco.

Si valuterà in particolare se risalire con la pista sino ai confini comunali, ovvero se realizzare solo il tratto sino al raccordo con il casello autostradale di cui è previsto il completo rifacimento dell'innesto sulla provinciale per portarsi in sponda destra e riprendere il tracciato in precedenza descritto.





## Camogli (so) – Santa Margherita Ligure (sm)

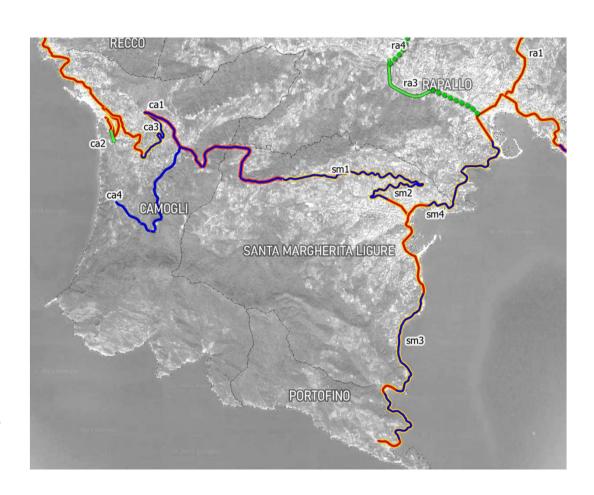
#### Camogli

Il tracciato lungo la sp.30 (via Figari, ca3) si riporta sull'Aurelia in corrispondenza del rio del Boschetto (ca1). Una diramazione collega l'Aurelia ai poli scolastici e alla stazione, nonché all'attacco del sentiero verso punta Chiappa (ca2) e una seconda diramazione a S.Rocco (ca4).

#### **Santa Margherita**

La discesa dall'Aurelia verso S.Margherita utilizza via S.Lorenzo, v.Cuneo (sm1) e v.Rainusso (sm2)

Il collegamento con Paraggi e Portofino non può che utilizzare la sp.227 (sm3), previa adozione di efficaci interventi di limitazione/moderazione e di schemi intermodali con bus e bike sharing/ renting. La stessa provinciale offre il collegamento verso Rapallo (sm4).





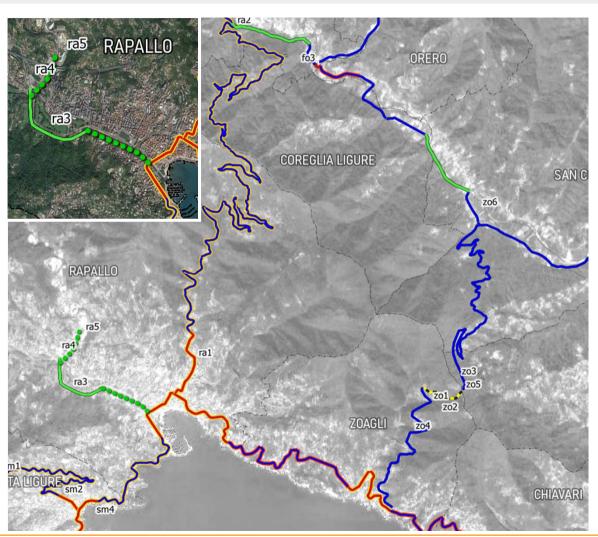
### Rapallo (ra)

### Rapallo (ra)

La ciclabile costiera si reimmette sull'Aurelia, sulla quale prosegue verso Zoagli e Chiavari.

Il collegamento con l'interno è affidato a via Betti (ra1) e alla sua prosecuzione lungo la valle del torrente S.Francesco per raggiungere val Fontanabuona e la ciclovia dell'ardesia all'altezza di Cicagna (ra2)

In ambito urbano la nuova viabilità prevista a contorno del campo da golf prevede la realizzazione di un tratto ciclabile (ra3) che consente di raccordare la zona del casello (ra4), il relativo parcheggio, il centro sportivo e l'ospedale (ra5) con il centro di Rapallo. L'individuazione precisa di tali connettori richiede ovviamente la conoscenza del progetto del nuovo collegamento.

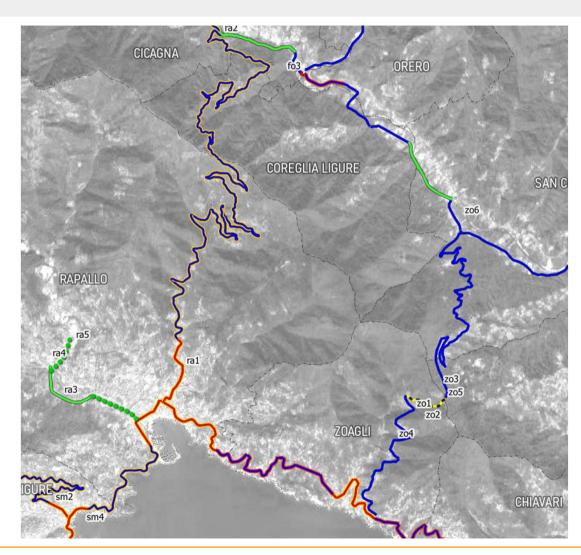




## Zoagli (zo)

### Zoagli (zo)

La connessione, ciclisticamente molto interessante, con Semorile (zo1) e val Fontanabuona utilizza via Queirolo (zo4). Da Semorile un sentiero porta al passo dell'Anchetta (zo5) che mette in comunicazione con villa Oneto in comune di Leivi (zo2). Di qui si raggiunge val Fontanabuona in corrispondenza del campo volo Glorialanza (zo6).

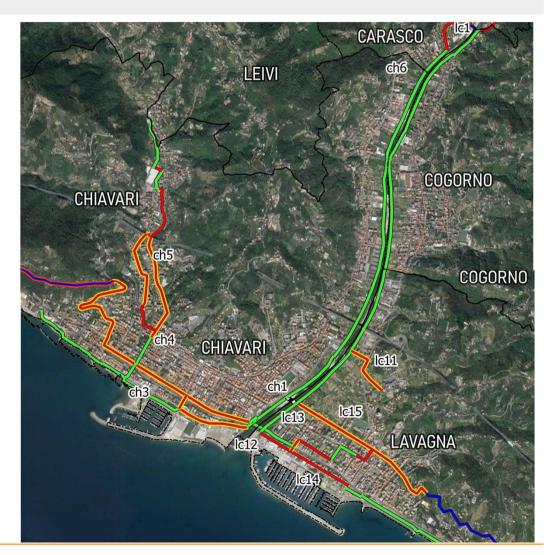




### Chiavari (ch)

Chiavari dispone di un piano di completamento della rete ciclabile che prevede di attrezzare come ciclopedonale la passeggiata esistente in sponda destra Entella sino al confine comunale (ch6), di realizzare un ponte di collegamento tra le due sponde all'altezza di Corso Lavagna e di inserire un collegamento verso Rostio, frazione del comune di Leivi.

Nel PUC è anche inserito un collegamento estovest interno, parallelo all'Aurelia. E' invece in fase di completamento il percorso fronte mare, unitamente al suo collegamento con la stazione ferroviaria e l'area pedonale centrale (ch4), anche in previsione della trasformazione del parcheggio di piazza Giovanni Paolo II in piazza pedonale.





## Chiavari (ch)

Il Biciplan inserisce nelle sue previsioni il collegamento tra le due sponde dell'Entella(ch1), ma ritiene di dover valutare anche una alternativa 'bassa' per realizzare tale collegamento(ch2), allineata con il percorso fronte mare che utilizza in alternativa all'Aurelia (ch3) sino alla stazione.

Una tale ipotesi è peraltro oggetto di un progetto di fattibilità, approvato in linea tecnica a fine 2020 dal Comune di Chiavari. Sempre in corrispondenza della stazione e di piazza Leonardi si inserisce il collegamento previsto dal PUC con Rostio(ch5), da dove si può eventualmente proseguire verso Leivi, previa verifica della consistenza della domanda.





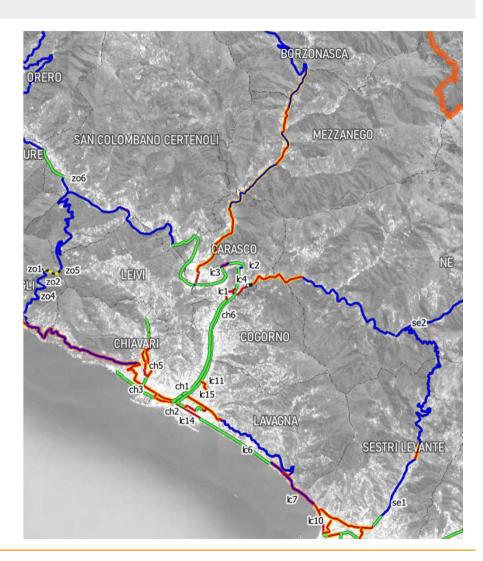
#### Lavagna e Carasco (lc)

Le connessioni con l'interno e l'hinterland sono già garantite dalla ciclovia dell'ardesia, della quale vanno migliorati e messi in sicurezza alcuni passaggi oggi ancora non pienamente risolti (i.e. lc3). I punti di accesso alla ciclovia (lc12, lc13) sono connessi con percorsi rispettivamente al lungomare Labonia (via dei Devoto, lc14) e alla Basilica S.Stefano (via Garibaldi, lc15). Quest'ultimo percorso è posto in continuità con quello verso Cavi più oltre descritto.

Un breve raccordo consente di raggiungere l'Ospedale dal percorso arginale (lc11).

A Carasco si innesta il percorso lungo il Graveglia, verso il parco dell'Aveto e l'alta val di Vara, dove è individuato un piccolo intervento di cucitura di un tracciato secondario parallelo alla provinciale (lc4).

Sempre a Carasco parte il percorso lungo la sp586 verso Mezzanego/Borzonasca/Rezzoaglio, dove intercetta l'AVML (lc5).



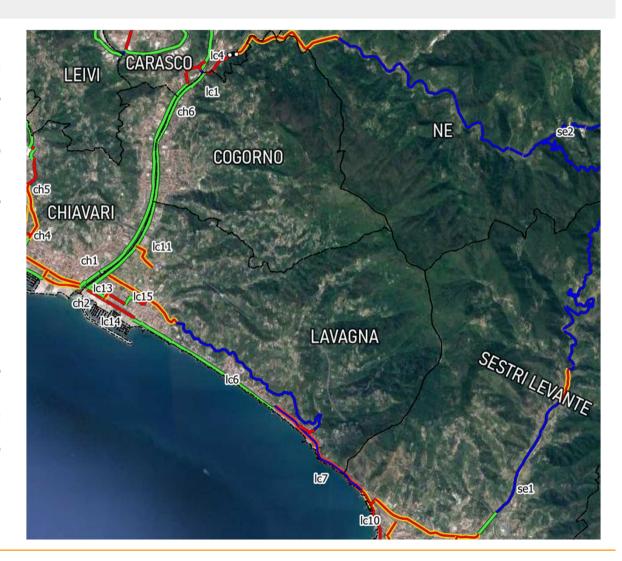


#### Lavagna e Carasco (lc)

In Lavagna al tratto litoraneo (lc14) si aggancia il percorso ciclabile all'interno del porto turistico e sulla sovrapiastra portuale, percorso inserito e valorizzato all'interno del progetto in corso di "rigenerazione urbana".

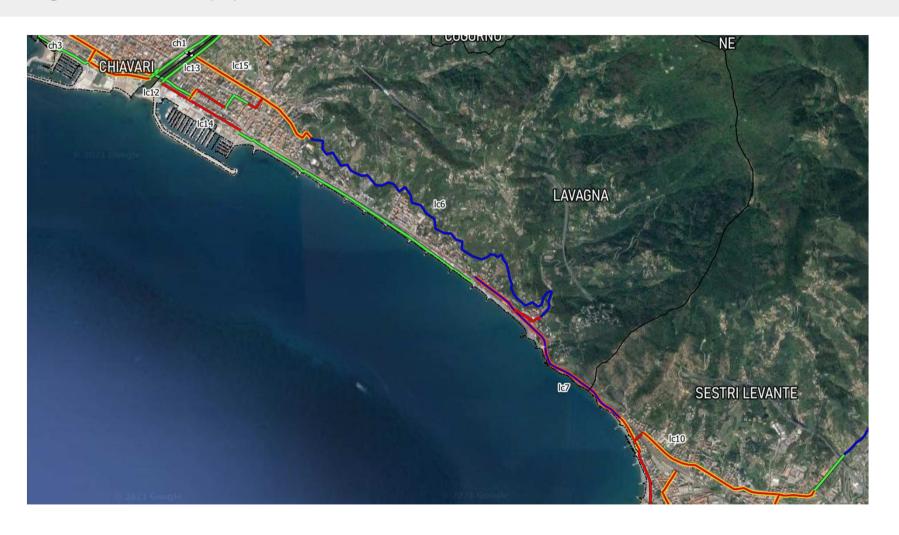
Il collegamento verso Sestri sino a Cavi può sfruttare sia la passeggiata a mare, sia un itinerario a mezza costa (via Tigula, lc6).

Da qui il percorso a mezza costa deve rientrare sull'Aurelia e affrontare la galleria di Sant'Anna (lc7), per il cui bypass è richiesto un impegnativo passaggio da ricavarsi in aggetto sulla scogliera.





## Lavagna e Carasco (Ic)

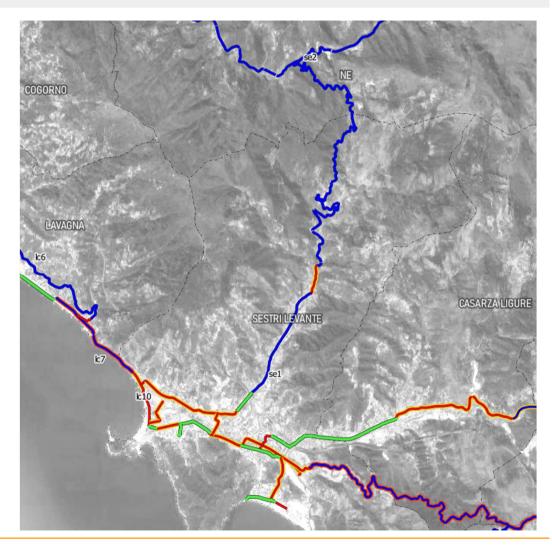




#### Sestri Levante(se)

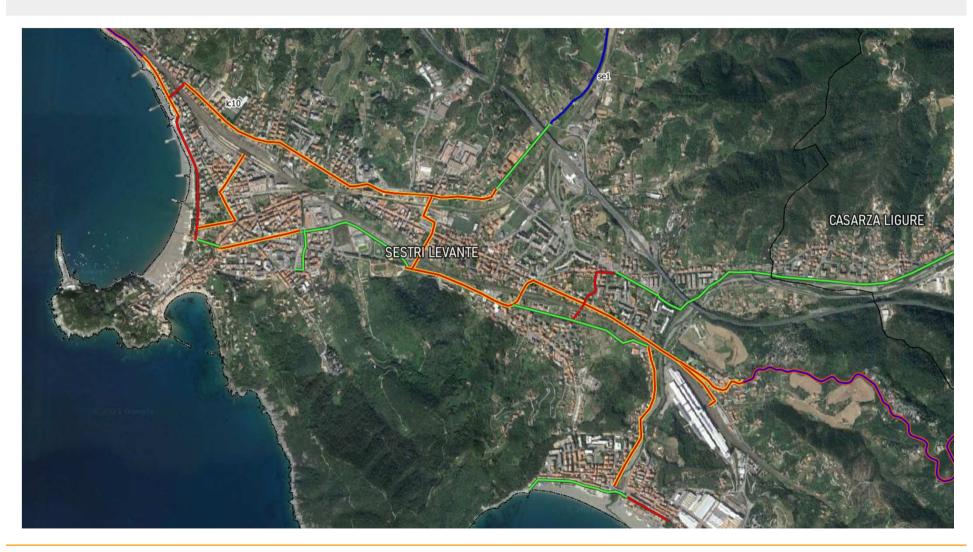
La struttura della ciclabilità di Sestri, come disegnata degli strumenti di programmazione e in parte attuata, offre una connessione completa tra le diverse direttrici (Aurelia levante e ponente, Casarza/Castiglione ss523, Riva) con il centro, la stazione e gli altri poli attrattori.

Si è aggiunto il prolungamento del percorso in sponda destra del Gromolo (se1) verso Santa Vittoria e Ne, dove raggiunge la SP26 (se2). Attraverso quest'ultima si raggiunge verso ponente Carasco e la val Fontanabuona, e verso levante l'AVML.





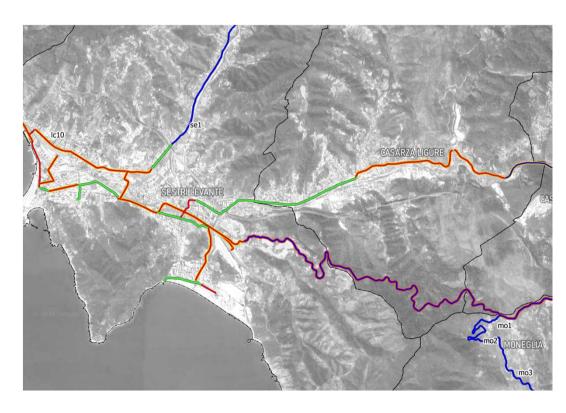
## Sestri Levante(se)

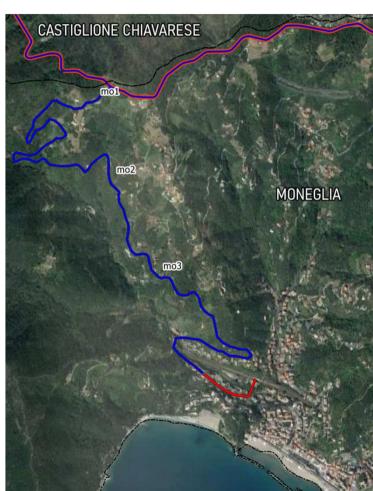




## Moneglia (mo)

E' individuata una connessione tra l'Aurelia e l'abitato attraverso una viabilità minore che serve le località di Peiro (mo1), Beleasco (mo2), Crovetta (mo3).





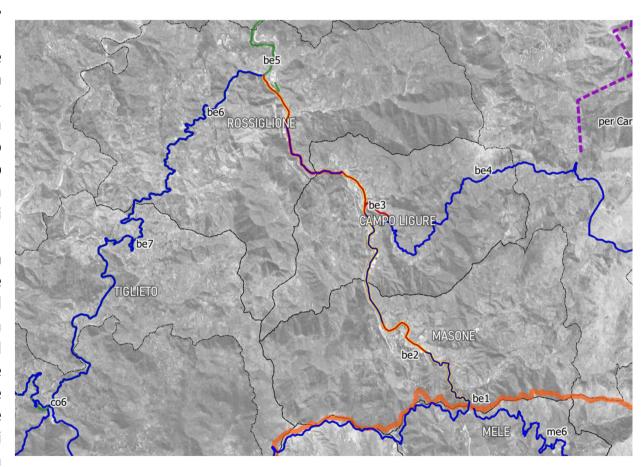


#### Comuni del Beigua (be)

# Masone, C.Ligure, Rossiglione, Tiglieto

Il percorso che da Voltri sale a Mele (me6) al confine con Masone incrocia sia l'AVML che la Via dei Monti (be1). Da questo nodo quest'ultima piega verso nord lungo la ss456 del Turchino raggiungendo Masone (be2) e Campo Ligure(be3), dove si trovano la stazione ferroviaria e alcuni poli scolastici.

A Campo Ligure un ramo abbandona la statale e si dirige verso Ceranesi e Campomorone (be4), mentre il percorso Biciplan prosegue sino a Rossiglione dove viene raggiunta dal lungo percorso che da Cogoleto sale verso l'AVML, la via dei Monti e Tiglieto (be6, be7), dove si sovrappone alla ciclovia dell'Appennino. Da qui prosegue, sempre assieme alla ciclovia dell'Appennino lungo la sp79 (be5) direzione di Ovada.





#### Alta Val Polcevera (vp)

#### Ceranesi, Mignanego, Campomorone, S.Olcese, Serra Riccò

Proseguendo da Campo Ligure la Via dei Monti, entrata nel territorio di Ceranesi si sovrappone all'AVML nel tratto in cui quest'ultima percorre la sp.4 (vp1). In località Caffarella (vp2) la Via del Monti imbocca la sp.50 attraverso cui raggiunge il Polcevera e la sp.6 (vp3) poco dopo aver ricevuto il percorso che da Sestri Ponente sale verso Ceranesi (gese2).

Quest'ultimo percorso prosegue verso nord verso Isoverde (vp4) e Crevasco (vp5), e raggiunge l'AVML in corrispondenza del confine regionale (vp6), da dove si può proseguire verso Novi Ligure.

La Via dei Monti invece, raggiunto il Polcevera, prosegue verso mare lungo la sp.6, attraversa il nucleo principale di Campomorone (vp7) per attestarsi a Pontedecimo in prossimità della stazione ferroviaria (vp8). Sul lato opposto la Via dei Monti prosegue lungo via Domenico Carli (vp9) sino al torrente Secca (vp10) da dove piega verso nord seguendo il Secca sino alla località Pedemonte in Serra Riccò (vp11). Da qui segue il tracciato della SP.3 (vp 12) sino a Casella (vp 13) dopo aver incrociato al Passo Crocetta d'Orero l'AVML (vp14).

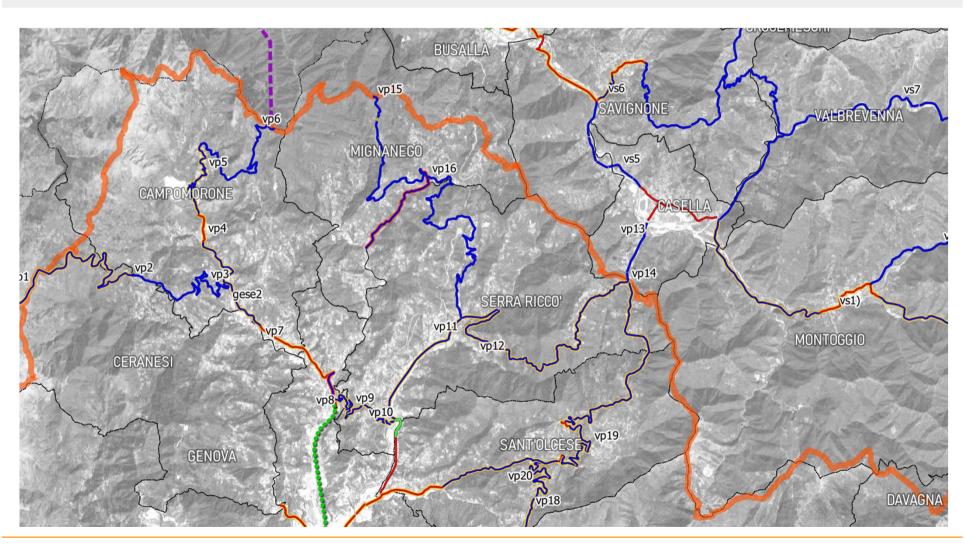
Sempre in località Pedemonte arriva il percorso che dall'AVML (vp15) scende a Mignanego (vp16) e quindi a Serra Riccò (vp11).

Dal Passo Crocetta (vp14) arriva anche il percorso, parte dell'itinerario Tirrenico che da Genova risale verso Sant'Olcese attraverso il sentiero dell'Acquedotto (vp17), la sp.80 (vp18) e la sp.2 (vp19).

Sempre attraverso la sp.2 il territorio di Sant'Olcese, in località Piccarello, è collegato a Manesseno (vp20).



## Alta Val Polcevera (vp)





#### Valle Scrivia (vs)

#### Montoggio, Savignone, Crocefisechi, Vobbia, Valbrevenna, Busalla, Ronco, Isola del Cantone

Da Casella (vp13) verso levante il tracciato della ciclovia Tirrenica si dirige lungo la sp226 verso Montoggio (vs1) e la statale della Valtrebbia che raggiunge in località Laccio di Torriglia (vs2). Sempre da Montoggio un secondo itinerario segue la valle del Pentemina (vs3) per raggiungere Donnetta di Torriglia (vs4).

In direzione nord il percorso ciclabile discende la valle Scrivia lungo il tracciato della sp266 (vs5).

A Savignone (vs6) si innestano i percorsi verso Valbrevenna (vs7), Crocefieschi (vs8) e Vobbia (vs9).

A Busalla il percorso si immette sulla ss35, dove potrà sfruttare la ciclabile prevista in affiancamento alla variante della statale (vs10) sino al confine comunale. Si prosegue lungo la statale sino a Borgo Fornari, sede dell'istituto scolastico superiore Primo Levi (vs11).

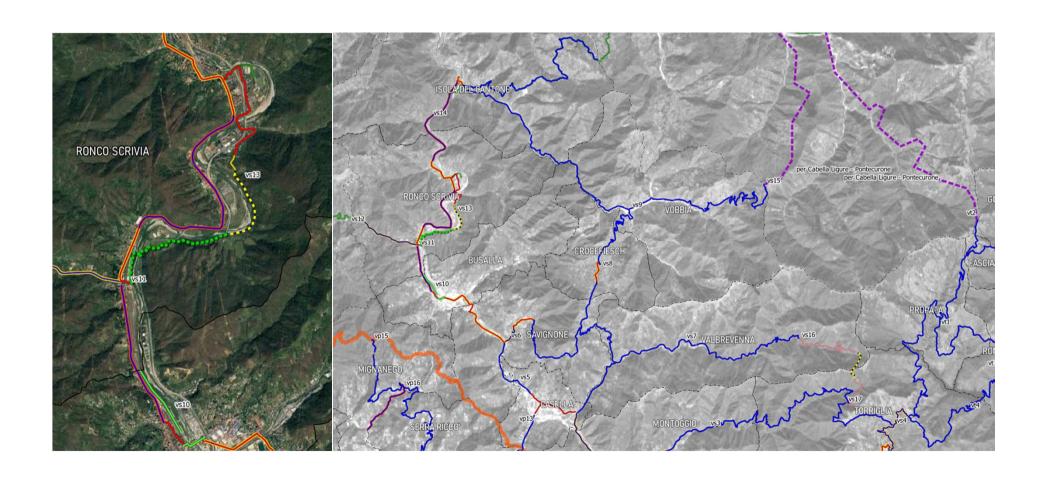
La "penetrazione valliva" della rete nazionale, destinata a connettere la Tirrenica con Novi Ligure si stacca qui per seguire la sp7 sino al confine regionale (vs12). Sempre in questo punto sarebbe possibile individuare un tracciato alternativo alla statale per raggiungere l'abitato di Ronco (vs13), tracciato che tuttavia richiede un manufatto di attraversamento dello Scrivia e che interessa un ambito di elevato dissesto idrogeologico.

La prosecuzione verso Isola invece deve necessariamente utilizzare la SS.35 (vs14). Da Isola un tracciato riporta a Vobbia (vs9), da dove si prosegue lungo la sp.81 verso il parco dell'Antola, il confine regionale (vs15) e la valle del torrente Borbera (dir.Serravalle Scrivia o Varzi). Integra il sistema un possibile raccordo, da verificare, tra la Valbrevenna (vs16) e la valle del Pentemina (vs17) attraverso il Passo del Colletto.

Dal confine regionale della sp.7 sino a quello della sp.46 la ciclovia dell'Appennino si sovrappone alla rete individuata.



# Valle Scrivia (vs)





#### Val Trebbia (vt)

Da Torriglia (vs4), raggiunta da Montoggio a ovest (vs3), dalla val Bisagno (gebi1) a sud ovest e dall'alta val Fontanabuona (fo1) a sud est, e si aprono due itinerari:

- ✓ il primo a nord verso Propata (vt1) e il confine regionale (vt2) da dove raggiunge il Borbera ricongiungendosi all'itinerario da Vobbia (vs15) ;
- ✓ il secondo raggiunge il lago del Brugneto (vt4) per riportarsi sul Trebbia a Montebruno (vt5).

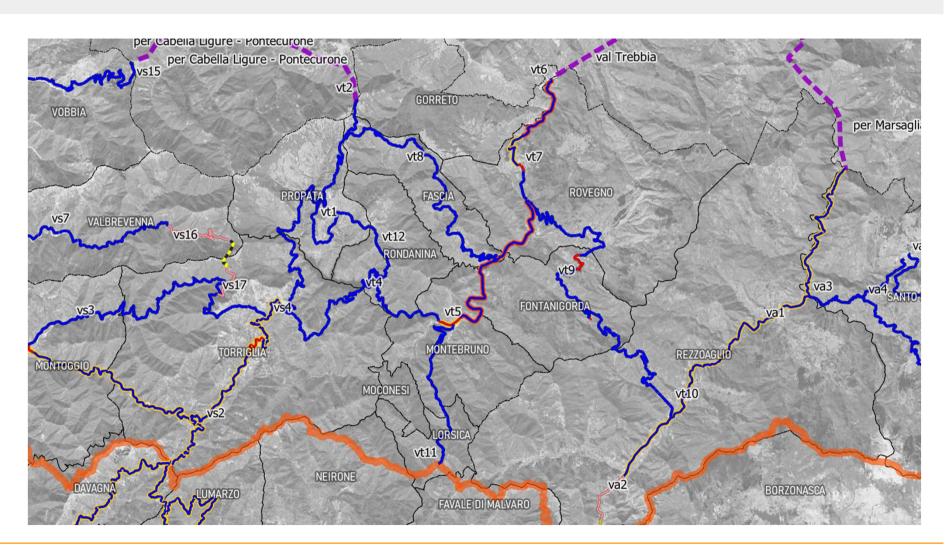
Un percorso trasversale chiude l'anello tra Propata e Brugneto (vt12).

A Montebruno il percorso segue il tracciato della ss.45 sino a Gorreto (vt6), a esclusione di una variante a Rovegno istradata sulla sp.18 (vt7).

Dalla ss.45 si diramano gli itinerari laterali per Fascia (vt8), da dove ci si riconnette al percorso per Cerreto Ligure (vt2), e Fontanigorda (vt9), con la prosecuzione verso la val d'Aveto (vt10).



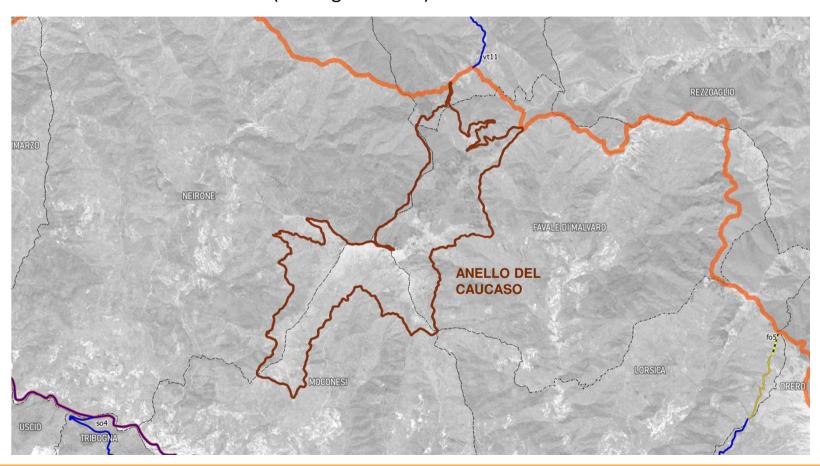
## Val Trebbia (vt)





## Val Trebbia (vt)

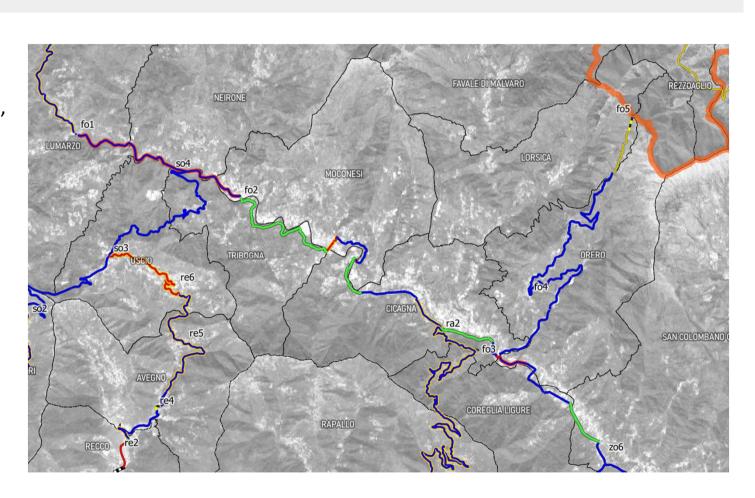
Una ulteriore diramazione collega Montebruno con l'AVML, raggiunta in località Barbagelata (vt11) dove si innesta l'anello del Caucaso (vedi figura a lato).





#### Val Fontanabuona (fo)

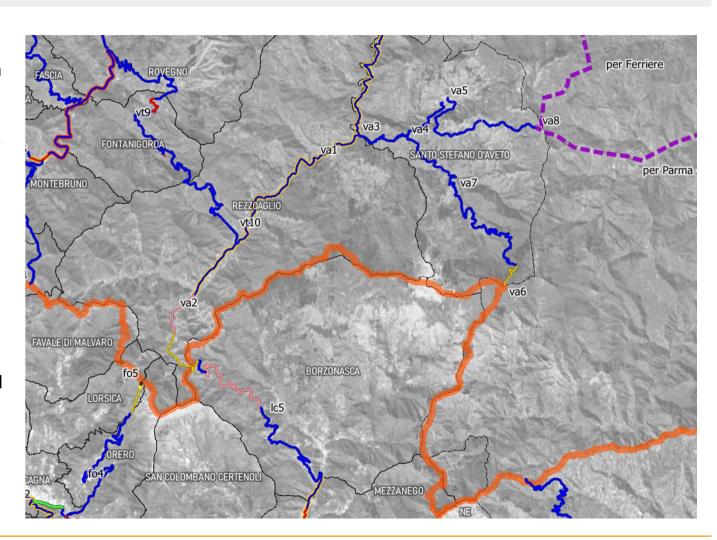
Il percorso lungo la Fontanabuona, parte dell'itinerario Tirrenico, è realizzato sino a Gattorna (fo2). Alle connessioni già in precedenza descritte (Sori, Rapallo, Zoagli con la costa, Mezzanego e Passo della Crocetta con l'interno) se ne aggiunge una da Piana (fo3) verso Orero (fo4) da dove potrebbe raggiungere l'AVML al Passo Ventarola (fo5).





#### Val d'Aveto (va)

Da Rezzoaglio (va1), raggiunto sia dalla Valtrebbia (vt10) che dalla Fontanabuona (lc5, 2) si prosegue lungo la sp586 sino al bivio (va3) per Allegrezze (va4), da dove ci si immette sulla sp654 della val d'Aveto sino a S.Stefano (va5). Da Allegrezze è individuata una connessione sino alla AVML (va6) passante per Amborzasco (va7). Proseguendo da S.Stefano lungo la sp.654 si raggiunge il confine regionale (va8) e le connessioni con il piacentino e il parmense.





#### Genova (ge)

Nel territorio del capoluogo la rete considerata nel Biciplan si compone:

- del tracciato di costa da Voltri a Nervi, oggi realizzato o in via di realizzazione tra Sampierdarena a Boccadasse e per un breve tratto a Prà;
- della penetrazione valliva del Polcevera (ge2), in corso di progettazione;
- della penetrazione valliva del Bisagno (ge1), anch'essa in corso di progettazione;
- dell'itinerario della ciclovia tirrenica che risale verso Casella (ge3), il cui tracciato riportato in figura è meramente ipotetico.

Sono poi stati inseriti i raccordi, tutti da individuare, di tale rete con i grandi servizi come l'Ospedale S.Martino (ge4), il polo universitario di Albaro (ge5) e gli altri poli scolastici superiori presenti tra Albaro e Borgoratti, l'ospedale Galliera (ge12), l'ospedale Villa Scassi (ge11), l'ospedale di Sestri Ponente (ge08), il Parco del ponte San Giorgio (ge10), il polo tecnologico degli Erzelli (ge09).

Si evidenzia il doppio tracciato individuato per l'attraversamento del centro dalla Foce a S.Giorgio: il primo attraverso via XX Settembre (ge7) e il secondo corrente lungo il Water Front (ge6). Si riesce in tal modo a servire gran parte degli attrattori presenti nell'area centrale.



# Genova (ge)

