

GENOVA 2030

ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO

Medie annuali 2024 ($\mu\text{g}/\text{mc}$)

Riduzione delle concentrazioni necessaria (%)

NO₂

26,7

-25%

Le medie annuali dei principali inquinanti continuano a restare sotto i livelli di guardia nel capoluogo ligure. Questo dato, però, va contestualizzato guardando la situazione rispetto alla futura direttiva sulla qualità dell'aria, che farà proprie le raccomandazioni dell'OMS rispetto ai limiti di esposizione agli inquinanti atmosferici. Seppur in un quadro attualmente non emergenziale, occorre valutare la sfida posta dalla necessaria riduzione del 25% per quanto riguarda l'NO₂, un marker riconducibile alla combustione dei motori diesel che, secondo i dati del portale open di ACI sarebbero ben 87.762 su un totale di 266.651 (2023), dunque un terzo del totale. Genova dovrà puntare molto sulla trasformazione dell'attuale modal share urbano, incentivando massicciamente l'uso del TPL, della mobilità attiva e della riduzione della domanda di mobilità, affidandosi a formule con il DRT (demand responding transport) e formule di smartworking.

Fonte: elaborazione Mal'Aria - Legambiente 2024

TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)

48

OBIETTIVO 2030

al di sotto di 35

INCIDENTI: MORTI E FERITI (OGNI 1.000 AB/ANNO)

8,4

al di sotto di 2

Il tasso di motorizzazione di Genova è tra i più bassi d'Italia, ma, per le caratteristiche orografiche ed urbanistiche della città, si pone come una notevole zavorra per la trasformazione della città. D'altro canto, si conta un alto numero di moto e scooter che sono causa di occupazione di importanti porzioni di spazio urbano, spesso anche a danno delle utenze deboli. Elevato il numero degli incidenti stradali rispetto alla media nazionale. Questo ribadisce l'urgenza di misure da introdurre per raggiungere un altro importante obiettivo fissato al 2030, ovvero il dimezzamento delle vittime in strada (morti e feriti) secondo i dettami del PNSS.

Fonte: Ecosistema Urbano 2024



TRASPORTO PUBBLICO

DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)



BUS COMPLETAMENTE ELETTRICI



OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)



MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI



393/viaggi/abitante/anno su un obiettivo immaginato di 400: un chiaro indicatore di come i cittadini del capoluogo ligure intendano la mobilità quotidiana. In quest'ottica, la città dovrebbe valutare seriamente l'opportunità di potenziamento che potrebbe derivare da un progetto di rete tramviaria. Un vettore, il tram, che in molti capoluoghi del Paese sta tornando prepotentemente (Milano, Roma, Firenze, Padova) dimostrando come, a fronte di un relativo risparmio di costi, si riesca a garantire mobilità sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale e, cosa non da poco, un enorme potenziale di trasformazione dello spazio urbano, in gradi di incidere anche sul mercato immobiliare. Buona l'offerta dei bus, che compongono una flotta in progressiva elettrificazione, un traguardo spostato probabilmente al 2026. Tra bus e filobus, la città attualmente conta circa venti linee servite del tutto o in parte da mezzi elettrici, compreso il 20 che si avvale ancora dei vecchi filobus. In arrivo altri 38 bus acquistati con 17,8 milioni provenienti in gran parte dal Pnrr.

Rimane assai deludente, invece, la sharing mobility a Genova. Nella città italiana con il più alto numero di scooter/abitanti lo scooter sharing ha faticato a decollare; l'auspicio è che il nuovo servizio previsto per il 2025 possa realmente rappresentare un'alternativa al mezzo privato. Appena 57 le auto elettriche in sharing e circa 100 bici con sistema station based. Grandi assenti i monopattini elettrici che, come le e-bike, potrebbero consentire di coprire brevi distanze agevolmente, anche in presenza dei dislivelli cittadini. Con GogoGe Genova è una delle poche città a poter contare su un sistema di MAAS: l'app permette infatti l'accesso a tutti i servizi di mobilità presenti in città.

*Il conteggio non comprende lo scooter-sharing, il cui servizio deve ancora essere attivato.

Fonte dati: Ecosistema Urbano 2024, Comune di Genova

CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)



STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



Nel periodo pandemico l'amministrazione genovese aveva deciso di dare una forte spinta alla ciclabilità. Nel 2020, infatti Genova era stata la seconda città in Italia, dopo Milano, per nuovi km di piste ciclabili, oltre 30 chilometri (Milano 35 km).

Seppur ultimamente non si siano realizzati nuovi percorsi ciclabili, l'intenzione dell'amministrazione sembra essere quella, ben ambiziosa, di raddoppiare gli attuali 71 km entro la fine del 2025, per avere circa 150 chilometri di percorsi ciclabili.



Genova a 30km/h?

Il Tom Tom city index ci aiuta a superare la percezione circa l'impossibilità di poter percorrere le strade urbane a 30km/h, mantenendo inalterate le nostre abitudini e aumentando enormemente la sicurezza stradale. Genova non fa eccezione: attualmente la velocità media nelle ore di punta è di 29,5 km/h, dunque prossima al limite suggerito.

Tempo medio di percorrenza di una distanza di 10 km: 20 min

Velocità media: 28 km/h

A Genova, nel 2024 la polizia locale ha rilevato complessivamente 8.127 incidenti, 3.623 dei quali con lesioni a persone. Gli incidenti mortali sono stati 12: di certo lontani dalla necessaria "vision zero".

La città, così come mostrano i dati del sistema Tom Tom, già si muove ad una velocità media inferiore ai 30 km/h; dunque, una seria riflessione sulla possibilità di implementare una trasformazione diffusa dello spazio urbano partendo da limiti di velocità ridotti, non sembra convincere l'amministrazione. Infatti, è stato commissionato uno studio alla Direzione Mobilità con l'intento di individuare le vie dove il limite a 30 km/h "possa essere veramente un beneficio". Il limite diffuso a 30 km/h, come ampiamente dimostrato dall'esperienza bolognese, rappresenta certamente un beneficio per l'intera città, non solo per la salvaguardia della sicurezza, ma anche per la vivibilità dell'intero spazio urbano.

Interventi di riduzione della velocità sono già stati adottati a Quarto, in viale Quartara, dove è stata realizzata una strada scolastica, e in via V Maggio, teatro di frequenti incidenti.

Fonte dati: Comune di Genova, dati 2024

TRAFFICO E AREE "A ZERO EMISSIONI"

Le ZTL genovesi sono otto, la più estesa, "Centro Storico" misura un chilometro per qualche centinaio di metri di lato. Le altre sono sparse in diversi punti soprattutto delle zone portuali storiche o di accesso al mare.

L'AREA LEZ (limitazioni accesso veicoli inquinanti) riguarda la zona centrale (da corso Sardegna a San Teodoro, circa 4 km²), dalle 07.00 alle 19.00 di tutti i giorni feriali per i veicoli a benzina di categoria inferiore o uguale a Euro 1 e diesel di categoria inferiore o uguale a Euro 3, i ciclomotori e motocicli di categoria inferiore a Euro 1.

INFRASTRUTTURE DI RICARICA

ATTIVE



NON ATTIVE



Il parco auto elettrico del capoluogo ligure, al 2023, secondo ACI, è pari a 1056 BEV.

Purtroppo, ben poca cosa se confrontate all'intero parco veicolare di 266.651 unità in circolazione in città: l'elettrico, infatti, è solo lo 0,4%.

Sono ancora le endotermiche a benzina e diesel a farla da padrone.

Uno degli ostacoli da superare è certamente la presenza di una capillare rete di ricarica che possa incentivare alla scelta dell'elettrico, sia per i mezzi privati che per le flotte aziendali e in sharing. A tal proposito, l'investimento in colonnine elettriche è aumentato a livello nazionale, anche grazie al PNRR, ma non sufficientemente da poter essere un "game changer" per molti capoluoghi.





LEGAMBIENTE



LE PROPOSTE

Per uscire dall'emergenza smog, occorre intraprendere azioni e politiche mirate e strutturali, volte a ridurre le emissioni da tutti i settori che sono corresponsabili dell'inquinamento atmosferico, coinvolgendo e responsabilizzando decisori politici e cittadini verso un cambio di paradigma ormai non più rinviabile.

BISOGNA MUOVERSI SENZA INQUINARE

Chiediamo il potenziamento del trasporto pubblico locale, che deve essere sostenibile ed efficiente, aumentando anche le corsie preferenziali e il blocco immediato dei veicoli più inquinanti. Al 2030 i mezzi dovranno essere solo a emissioni zero come già previsto a Torino, Cagliari, Bergamo e Milano.

DOBBIAMO AVERE CITTÀ A MISURA D'UOMO E NON DI MACCHINE

Stop progressivo alla circolazione delle auto nei centri delle città. Senza deroghe e senza scappatoie, come quelle richieste per gli obsoleti euro4. Occorre ripensare allo spazio pubblico delle città, cominciando dall'estensione delle aree pedonali e dalla creazione di percorsi ciclo-pedonali che connettano intere porzioni di città e di quartieri. I cittadini devono sentirsi liberi di muoversi a piedi e in sicurezza nella vita di tutti i giorni.

È NECESSARIO MUOVERSI "LEGGERI"

Spazio alla mobilità attiva in tutte le sue forme (a piedi, in bici, col monopattino), favorendo come in programma a Parigi l'approccio "15 minuti": città, comuni e quartieri dove tutti i servizi essenziali sono raggiungibili a piedi in un quarto d'ora.

DOBBIAMO RISCALDARCI SENZA INQUINARE

Serve una mappatura degli impianti di riscaldamento domestici esistenti con un progressivo abbandono delle caldaie a gasolio e carbone da subito, a metano nel giro di pochi anni, puntando verso abitazioni ad emissioni zero servite da sistemi a pompe di calore a gas refrigeranti naturali.

BISOGNA CONSIDERARE ANCHE IL METANO NELLE POLITICHE SULL'INQUINAMENTO

Nell'ottica di integrare le politiche su clima, energia e qualità dell'aria, è necessario - oltre alle riduzioni necessarie ossidi di azoto (NOx) e composti organici volatili (COV), ridurre le emissioni metano (CH₄) per ridurre significativamente l'ozono troposferico (O₃).

DOBBIAMO RIDURRE GLI ALLEVAMENTI INTENSIVI

Andrebbe rivisto l'intero sistema agrozootecnico, specialmente quello nella pianura padana, mediante la riduzione del numero di capi allevati in maniera intensiva e attraverso l'implementazione di buone pratiche come la copertura delle vasche o ponendo dei limiti e dei controlli agli spandimenti di liquami. Ne beneficerebbe non solo l'intero comparto - che produrrebbe meno in termini quantitativi ma meglio in termini qualitativi - ma anche il territorio e la qualità dell'aria.





DAL 4 FEBBRAIO AL 18 MARZO 2025

Non ci può essere transizione ecologica senza un profondo cambiamento delle città: occupano il 4% della superficie europea, ospitano il 75% dei suoi abitanti e sono responsabili di oltre il 70% delle emissioni complessive di CO₂. Sono il nodo cruciale da cui partire per cambiare davvero il Paese.

Con la campagna itinerante Città2030, Legambiente prenderà in esame il percorso che i principali capoluoghi italiani hanno intrapreso per arrivare pronti alle scadenze del 2030, come la nuova direttiva sulla qualità dell'aria (AAQD), il taglio delle emissioni così come previsto dal Fitfor55 e il dimezzamento delle vittime della strada.



LEGAMBIENTE

Seguici su [legambiente.it](https://www.legambiente.it)

