

Genova 4 marzo 2026

Genova e il divario 2030

Dove siamo e cosa manca



Introduzione

Il raggiungimento degli obiettivi ambientali, di sicurezza stradale e di qualità della vita urbana fissati al 2030 rappresenta una sfida cruciale per le città italiane. Genova non fa eccezione. Le trasformazioni richieste non riguardano singoli interventi settoriali, ma chiamano in causa il modello complessivo di uso dello spazio urbano, le politiche della mobilità e le priorità di investimento pubblico.

Negli ultimi anni il quadro normativo europeo e nazionale si è fatto progressivamente più stringente, spostando l'attenzione dalla semplice conformità ai limiti di legge alla tutela effettiva della salute, della sicurezza e dell'accessibilità per tutte le persone. In questo contesto, i dati disponibili consentono oggi di valutare in modo più chiaro la distanza tra la situazione attuale e gli obiettivi dichiarati, mettendo in evidenza ritardi strutturali e ambiti nei quali è necessario un cambio di passo.

Il presente documento nasce con l'intento di offrire una lettura integrata e comparativa dello stato della città di Genova rispetto a tali obiettivi, utilizzando indicatori ufficiali e fonti pubbliche consolidate. L'analisi non si limita alla qualità dell'aria, ma abbraccia l'insieme dei fattori che concorrono a definire una città sana, sicura e accessibile: traffico e incidentalità stradale, trasporto pubblico, mobilità condivisa, spazio pubblico e infrastrutture per la mobilità attiva.

Il confronto con i valori di riferimento al 2030 e con le esperienze delle città italiane più avanzate evidenzia come molte delle criticità emerse non siano riconducibili a limiti tecnici o geografici, ma a scelte di pianificazione e di governo della mobilità. Le specificità morfologiche di Genova, così come la presenza del porto, rappresentano fattori di complessità che richiedono risposte mirate, ma non giustificano l'assenza di una strategia coerente e strutturale.

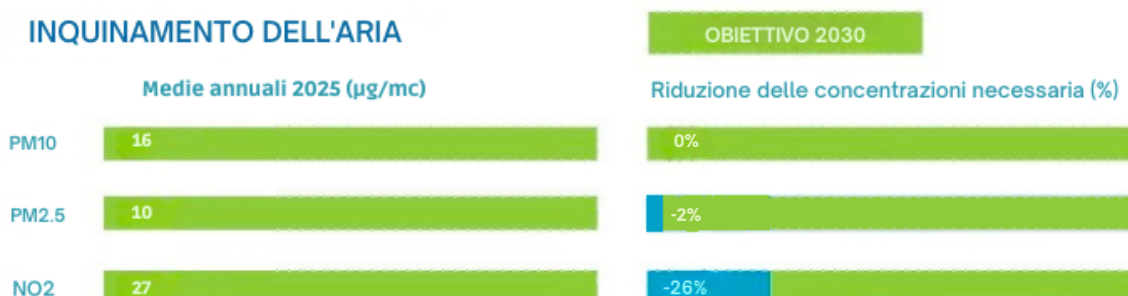
Accanto all'analisi dei dati, il documento propone un insieme di indirizzi e di proposte operative orientate a colmare il divario rispetto agli obiettivi al 2030. Tali proposte sono affiancate da esempi di progettualità civica e da approfondimenti tecnici, con l'obiettivo di dimostrare che le trasformazioni necessarie sono non solo auspicabili, ma già praticabili e, in parte, richieste dalla città stessa.

Questo lavoro si propone quindi come uno strumento di supporto al confronto pubblico e istituzionale, nella convinzione che la transizione verso una Genova più sicura, meno inquinata e più accessibile non sia una questione di possibilità, ma di priorità. I dati utilizzati e i criteri di confronto adottati sono descritti nella nota metodologica in chiusura del documento.

Inquinamento dell'aria

La qualità dell'aria è un indicatore centrale per la salute pubblica e per la sostenibilità urbana. Il nuovo quadro normativo europeo al 2030, ispirato alle raccomandazioni dell'OMS, rende necessario superare una lettura basata sulla sola conformità ai limiti di legge, orientando l'analisi verso la reale riduzione dell'esposizione della popolazione agli inquinanti.

In una città complessa come Genova, segnata dal traffico, dalla presenza del porto e da condizioni orografiche sfavorevoli alla dispersione, i dati consentono di valutare con chiarezza i progressi compiuti e le criticità strutturali ancora presenti rispetto agli obiettivi di medio periodo.



Fonte: Mal'Aria di città 2026 - Ecosistema Urbano 2025

Le medie annuali 2025 dei principali inquinanti atmosferici a Genova, come riportate dal Rapporto Mal'Aria di città 2026, risultano complessivamente contenute e, per alcune componenti, già entro i valori-obiettivo previsti dalla futura normativa europea. Questo dato va tuttavia interpretato nel contesto del nuovo quadro regolatorio, che recepirà in larga parte le raccomandazioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, rendendo più stringenti i livelli di tutela e spostando l'attenzione dalla sola conformità formale alla reale protezione della salute.

Per il PM10, Genova presenta nel 2025 un valore medio annuo pari a 16 µg/m³. In base ai nuovi limiti UE al 2030, questo valore non richiede una riduzione aggiuntiva. Si tratta di un elemento positivo, che tuttavia non può essere interpretato come risolutivo, poiché le principali sorgenti emissive urbane continuano a incidere sulla qualità dell'aria cittadina, in particolare in presenza di condizioni meteorologiche sfavorevoli e nelle aree a maggiore pressione veicolare.

Per quanto riguarda il PM2.5, Genova registra nel 2025 un valore medio annuo pari a 10 µg/m³. In base ai criteri adottati dal Rapporto Mal'Aria di città 2026, questo valore richiede una riduzione contenuta, pari a circa il 2%, per il raggiungimento degli obiettivi europei al 2030.

Pur collocandosi su livelli relativamente più favorevoli rispetto ad altre realtà urbane, il dato conferma come l'esposizione cronica a un inquinante di elevata rilevanza sanitaria resti un tema centrale, che non può essere considerato risolto in assenza di una riduzione strutturale delle sorgenti emissive.

Il nodo più critico riguarda il biossido di azoto (NO_2), un inquinante direttamente connesso ai processi di combustione e in larga parte attribuibile al traffico motorizzato. Nel 2025 il valore medio annuo a Genova si attesta a $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Per il raggiungimento del valore-obiettivo europeo al 2030 sarà necessaria una riduzione dell'ordine del 26%, un obiettivo che difficilmente potrà essere conseguito senza interventi strutturali. La riduzione dei volumi di traffico veicolare, il riequilibrio modale a favore del trasporto pubblico e della mobilità attiva, insieme a politiche di gestione della domanda di mobilità, rappresentano leve indispensabili.

Il quadro emissivo genovese è ulteriormente reso complesso dalla presenza del porto e dal contributo dei fumi delle navi, che incidono in modo significativo sulle concentrazioni di ossidi di azoto e di particolato nelle aree prossime allo scalo portuale. Questo elemento rafforza la necessità di affiancare alle politiche urbane sulla mobilità interventi specifici sul fronte portuale, quali l'elettificazione delle banchine, la riduzione dei tempi di utilizzo dei motori ausiliari e una maggiore integrazione tra le politiche ambientali della città e quelle del sistema portuale.

Nel loro insieme, i dati aggiornati al 2025 indicano che il miglioramento della qualità dell'aria a Genova non può essere affidato a dinamiche spontanee, ma richiede politiche strutturali e coerenti di riduzione del traffico motorizzato, un deciso riequilibrio modale e una piena integrazione tra politiche urbane e portuali. Senza un cambio di passo in questa direzione, il divario rispetto agli obiettivi di tutela della salute fissati al 2030 è destinato a persistere.

Merita infine un cenno anche l'inquinamento da ozono, anche se non presente nei dati 2025 di Mal'Aria. Dai dati 2024 Genova registra 41 giorni di superamento del valore obiettivo, un dato significativamente superiore alla media nazionale, pari a circa 25,5 giorni, sebbene inferiore ai valori più elevati osservati in alcune città del Centro-Nord. L'ozono si conferma così un inquinante problematico anche in contesti urbani relativamente meno esposti al particolato, fortemente influenzato da dinamiche climatiche e da processi di formazione e trasporto che agiscono su scale territoriali ampie.

Traffico e incidentalità stradale

Il traffico motorizzato rappresenta uno dei principali fattori di pressione sulla sicurezza e sulla vivibilità dello spazio urbano. Nonostante un tasso di motorizzazione relativamente contenuto, le caratteristiche urbanistiche e orografiche di Genova amplificano gli effetti negativi della circolazione veicolare.

I dati sull'incidentalità consentono di valutare la distanza rispetto agli obiettivi di riduzione delle vittime della strada fissati al 2030 e mettono in evidenza la necessità di interventi strutturali orientati alla moderazione del traffico e alla protezione delle utenze più vulnerabili.



Fonte: Ecosistema Urbano 2025 e ISTAT-ACI elaborati nel 2025 e riferiti al 2024

Il tasso di motorizzazione di Genova, pari a 47 auto ogni 100 abitanti, si conferma tra i più bassi d'Italia. Tuttavia, per le caratteristiche orografiche e urbanistiche della città, il traffico motorizzato continua a rappresentare una zavorra per la trasformazione dello spazio urbano.

A questo si affianca una fortissima incidenza di motocicli e scooter, che colloca Genova stabilmente tra i capoluoghi con il più alto numero di veicoli a due ruote per abitante. Con 28 motocicli ogni 100 abitanti, Genova presenta un valore quasi doppio rispetto alla media nazionale, che si attesta intorno a 14,3 moto ogni 100 abitanti. Questo posizionamento conferma il ruolo strutturale dei veicoli a due ruote nel sistema di mobilità cittadino, ma evidenzia al tempo stesso una criticità rilevante.

L'elevata diffusione di motocicli e scooter contribuisce in modo significativo all'occupazione dello spazio pubblico, alla conflittualità tra le diverse utenze della strada e all'aumento dell'esposizione delle utenze più vulnerabili – in particolare pedoni e ciclisti – ai rischi della circolazione. In un contesto urbano complesso e morfologicamente vincolato come quello genovese, questa componente accentua le tensioni sulla sicurezza stradale e rende ancora più urgente una strategia di riequilibrio modale, capace di ridurre il peso del traffico motorizzato privato a favore del trasporto pubblico e della mobilità ciclistica.

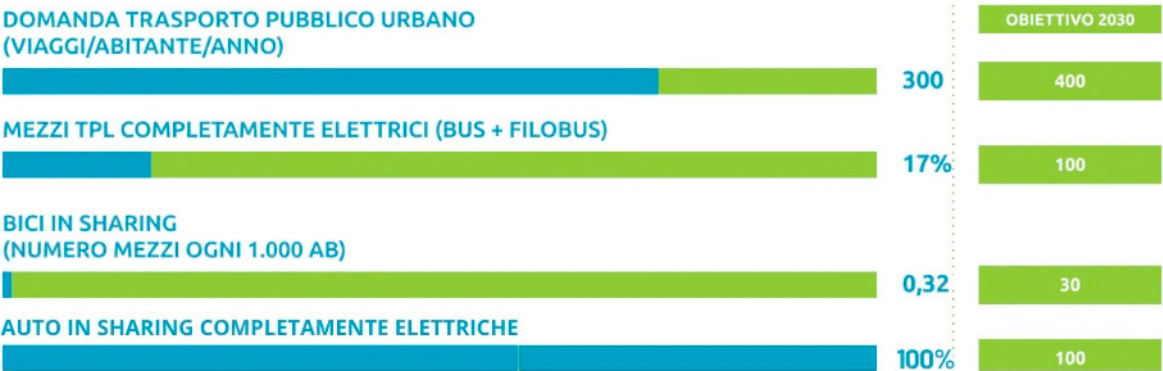
I dati ISTAT più recenti sull'incidentalità stradale (anno 2024) indicano un valore pari a 8,17 morti e feriti ogni 1.000 abitanti, sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente. Un dato nettamente distante dall'obiettivo fissato al 2030 dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, che prevede una drastica riduzione delle vittime della strada.

Trasporto pubblico e mobilità condivisa

Il trasporto pubblico e i servizi di mobilità condivisa costituiscono elementi chiave per la riduzione delle emissioni, il riequilibrio modale e l'accessibilità urbana. La loro efficacia dipende dalla capacità di offrire un'alternativa credibile all'uso dell'auto privata e di integrarsi tra loro e con la mobilità attiva.

I dati disponibili consentono di valutare il livello di utilizzo del trasporto pubblico e il contributo effettivo dei servizi condivisi nel sistema della mobilità genovese, mettendo in evidenza la distanza dagli obiettivi al 2030 e le criticità legate all'attrattività complessiva dell'offerta.

TRASPORTO PUBBLICO



Fonti: Ecosistema Urbano - AMT Genova - Comune di Genova - Genova Parcheggi - Elettra Car Sharing / Duferco Energia, comunicato stampa 2024 - ISTAT

Il trasporto pubblico rappresenta un asse strategico per la riduzione delle emissioni e per il riequilibrio modale della mobilità urbana. I dati più recenti mostrano tuttavia una significativa contrazione della domanda di trasporto pubblico urbano, che a Genova scende a circa 300 viaggi per abitante all'anno, contro i circa 390 viaggi/abitante dell'anno precedente, allontanandosi ulteriormente dall'obiettivo 2030 fissato a 400 viaggi/abitante. Si tratta di un segnale critico, che evidenzia come il sistema del TPL non sia ancora riuscito a recuperare pienamente attrattività e centralità rispetto all'uso dell'auto privata.

Sul fronte della transizione energetica del parco mezzi, Genova presenta una quota pari a circa 17% di mezzi elettrici sul totale di autobus e filobus attualmente in servizio. Il dato include esclusivamente mezzi a trazione elettrica effettivamente operativi (autobus

elettrici a batteria e filobus) e non considera i nuovi autobus a ricarica rapida (flash charge), che, pur previsti nell'ambito dei progetti di potenziamento del TPL, non risultano ancora entrati in esercizio. La distanza dall'obiettivo europeo del 100% di mezzi a zero emissioni al 2030 resta quindi molto ampia e richiederà un'accelerazione significativa nei prossimi anni.

Siamo consapevoli delle difficoltà economiche e strutturali in cui versa il trasporto pubblico genovese. Proprio per questo riteniamo necessarie politiche coraggiose, che intervengano anche sul lato della domanda di mobilità privata, introducendo forme di tariffazione dell'accesso in auto al centro urbano, i cui proventi dovrebbero essere vincolati al miglioramento e al potenziamento del servizio di trasporto pubblico, contribuendo a rafforzarne qualità, affidabilità e capacità attrattiva.

Accanto al trasporto pubblico tradizionale, la mobilità condivisa può svolgere un ruolo di supporto, in particolare per gli spostamenti di primo e ultimo miglio. Limitando l'analisi ai servizi per i quali sono disponibili dati pubblici e verificabili, la dotazione di bike sharing a Genova risulta estremamente ridotta, pari a circa 0,32 biciclette ogni 1.000 abitanti, un valore lontanissimo dagli obiettivi di riferimento al 2030. Questo dato conferma come il bike sharing, allo stato attuale, abbia un ruolo ancora marginale nel sistema della mobilità urbana e nella sua integrazione con il trasporto pubblico.

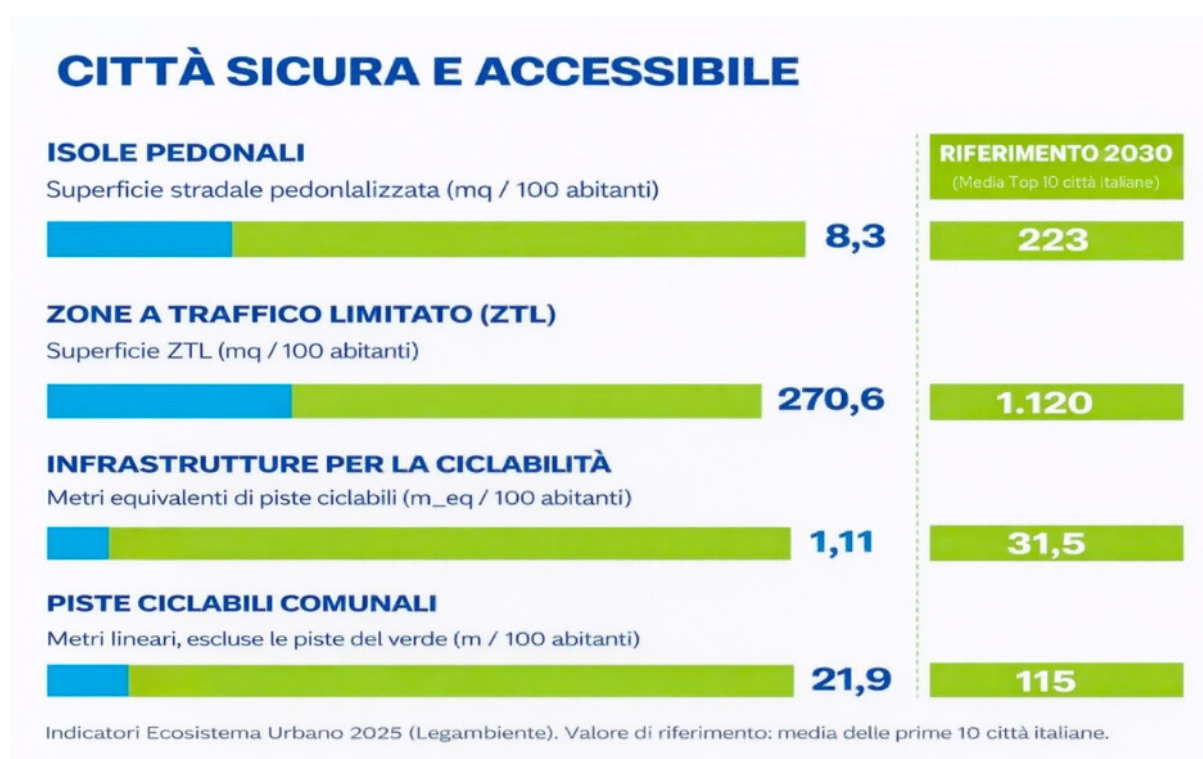
Diversa è invece la situazione del car sharing, che a Genova si caratterizza per una flotta interamente elettrica. Secondo un comunicato stampa del 2024, Elettra Car Sharing, servizio lanciato da Duferco Energia, gestisce 155 vetture full electric, disponibili sia in modalità station based (a stallo fisso) sia in modalità free floating. Si tratta di una dotazione numericamente significativa, che rappresenta un elemento positivo in termini di decarbonizzazione della mobilità privata, ma che deve essere inquadrata all'interno di una strategia complessiva di riduzione dell'uso dell'auto, evitando effetti di sostituzione modale sfavorevoli al trasporto pubblico e alla mobilità ciclistica.

Nel loro insieme, questi elementi indicano che la trasformazione del trasporto pubblico genovese non può essere affidata al solo rinnovo tecnologico dei mezzi. Elettificazione del parco veicoli, incremento dell'offerta, affidabilità del servizio e integrazione con la mobilità ciclistica e condivisa devono procedere in modo coordinato. Senza un rafforzamento strutturale del TPL e senza un deciso riequilibrio delle politiche di accesso alla città, il divario rispetto agli obiettivi al 2030 rischia di rimanere sostanziale.

Città sicura, accessibile e ciclabile

La sicurezza stradale e l'accessibilità dello spazio pubblico sono elementi centrali della qualità della vita urbana e risultano strettamente legati alla possibilità di muoversi in modo attivo e sicuro. Ridurre velocità e volumi di traffico, riequilibrare l'uso dello spazio stradale e garantire condizioni adeguate per pedoni e ciclisti sono obiettivi tra loro inseparabili.

Gli indicatori disponibili mostrano come Genova presenti un ritardo strutturale rispetto alle città più avanzate, evidenziando carenze sia nella regolazione dello spazio urbano sia nella dotazione e nella qualità delle infrastrutture ciclabili, elementi essenziali per un reale riequilibrio della mobilità.



Gli indicatori di Ecosistema Urbano 2025 mostrano con chiarezza che Genova presenta un ritardo strutturale su tutti gli elementi che definiscono una città sicura e accessibile: spazio pubblico, regolazione del traffico e infrastrutture per la mobilità attiva.

La superficie pedonalizzata è estremamente limitata: 8,3 mq ogni 100 abitanti, a fronte di un valore di riferimento pari a 223 mq/100 abitanti, calcolato come media delle prime dieci città italiane (1. Lucca; 2. Venezia; 3. Verbania; 4. Rovigo; 5. Cosenza; 6. Rimini; 7. Firenze; 8. Mantova; 9. Siena; 10. Varese). Lo spazio urbano continua quindi a essere fortemente sbilanciato a favore del traffico veicolare, con poche aree realmente dedicate alla permanenza, alla socialità e alla sicurezza dei pedoni.

Anche sul fronte della regolazione degli accessi, la città si colloca lontano dai livelli delle realtà più avanzate. Le Zone a Traffico Limitato raggiungono 270,6 mq ogni 100 abitanti, contro una media di riferimento di 1.120 mq/100 abitanti delle prime 10 città italiane (1. Rimini; 2. Mantova; 3. Pisa; 4. Firenze; 5. Aosta; 6. Ferrara; 7. Catania; 8. Reggio Emilia; 9. Bergamo; 10. Bologna). Le ZTL esistenti risultano prevalentemente concentrate in ambiti ristretti e non configurano uno strumento diffuso di moderazione del traffico urbano.

Il quadro è particolarmente critico per quanto riguarda la mobilità ciclistica. Gli indicatori evidenziano non solo una carenza quantitativa, ma soprattutto qualitativa. I metri equivalenti di infrastrutture ciclabili si attestano a 1,11 mq ogni 100 abitanti, contro un valore di riferimento di 31,5, calcolato come media delle prime dieci città italiane (1. Reggio Emilia; 2. Cosenza; 3. Cremona; 4. Mantova; 5. Modena; 6. Cesena; 7. Ferrara; 8. Pisa; 9. Brescia; 10. Milano), un divario che segnala l'assenza di una rete continua, protetta e riconoscibile. Anche in termini di estensione fisica, le piste ciclabili comunali raggiungono 21,9 metri ogni 100 abitanti, a fronte di una media delle prime dieci città italiane pari a 115 metri (1. Reggio Emilia; 2. Modena; 3. Cosenza; 4. Ferrara; 5. Ravenna; 6. Pisa; 7. Mantova; 8. Padova; 9. Trento; 10. Verona).

Nel loro insieme, questi dati indicano che la sicurezza stradale e l'accessibilità urbana a Genova non possono essere affrontate con interventi puntuali o sperimentali. È necessario un cambio di paradigma, che metta al centro la riduzione dello spazio e della velocità del traffico motorizzato, l'ampliamento dello spazio pubblico pedonale e la costruzione di una rete ciclabile realmente funzionale agli spostamenti quotidiani.

Il confronto con le città italiane più avanzate dimostra che questi risultati non sono teorici, ma già raggiunti altrove. La distanza che emerge non è quindi tecnica, ma di scelte e priorità.

Uno sguardo alla CO₂

La sicurezza stradale, la qualità dell'aria e l'accessibilità urbana non sono ambiti separati dal tema climatico. Le politiche sulla mobilità incidono direttamente anche sul bilancio delle emissioni climalteranti della città.

Secondo l'Inventario Regionale delle Emissioni in atmosfera (INEMAR – edizione 2021), ultimo anno disponibile consolidato, nel Comune di Genova le emissioni complessive di anidride carbonica ammontano a circa **2,25 milioni di tonnellate annue**, pari a circa **4 tonnellate per abitante**.

Il solo comparto dei **trasporti stradali** genera circa **916.000 tonnellate di CO₂ all'anno**, corrispondenti a circa il **40% delle emissioni urbane complessive**. La combustione non industriale (riscaldamento civile) rappresenta circa un ulteriore terzo del totale. Nei mesi

invernali di maggiore utilizzo, il contributo del riscaldamento può superare il 50% delle emissioni urbane complessive, rendendo strategico il progressivo rinnovo del parco caldaie e la diffusione di sistemi ad alta efficienza e a basse emissioni (pompe di calore, reti di teleriscaldamento, soluzioni ibride), insieme agli interventi di riqualificazione energetica degli edifici.

Tornando alla mobilità urbana, il dato evidenzia come questa componente costituisca uno dei principali ambiti di intervento per la riduzione delle emissioni, in coerenza con gli obiettivi europei di decarbonizzazione al 2030 e al 2050.

In via puramente indicativa e a parità di condizioni tecnologiche, una riduzione del 20% delle emissioni da trasporto su strada comporterebbe una diminuzione nell'ordine dell'8% delle emissioni urbane complessive. Tali stime non hanno valore previsionale, ma rendono evidente il peso strutturale del settore mobilità nel bilancio climatico cittadino.

La progressiva elettrificazione del parco veicolare, già avviata nel trasporto pubblico e nel car sharing, costituisce una condizione necessaria per la riduzione delle emissioni allo scarico. Tuttavia, la sola transizione tecnologica non è sufficiente a garantire il pieno raggiungimento degli obiettivi climatici. Una riduzione strutturale della dipendenza dall'auto privata negli spostamenti urbani brevi, insieme al rafforzamento del trasporto pubblico e della mobilità attiva, rappresenta una leva complementare e immediata.

Le misure proposte nei capitoli precedenti – riequilibrio dello spazio stradale, Zone 30, potenziamento del TPL, elettrificazione delle banchine portuali, integrazione modale – assumono quindi anche una chiara valenza climatica.

Accanto alla mitigazione delle emissioni, resta imprescindibile il rafforzamento delle misure di adattamento urbano, volte a ridurre la vulnerabilità della città agli effetti già in atto del cambiamento climatico. Verde urbano, ombreggiamento, superfici permeabili e rifugi climatici rappresentano interventi complementari e coerenti con una strategia integrata.

Uno sguardo alla CO₂ non aggiunge un tema ulteriore al dibattito, ma mette in relazione quelli già affrontati: sicurezza, qualità dell'aria, trasporto pubblico e spazio urbano sono anche politiche climatiche.

INQUINAMENTO DELL'ARIA

LE PROPOSTE



PORTO ELETTRIFICATO

Emissioni zero
in banchina

Accelerare e
completare
l'elettrificazione
delle banchine



MENO DEROGHE AI VEICOLI

Troppe deroghe
concesse

Più efficaci le
limitazioni alla
circolazione



MENO TRAFFICO PIÙ SALUTE

Aria, mobilità
e salute insieme

Potenziare il trasporto
pubblico locale,
soprattutto elettrico,
e favorire la
mobilità attiva

TRAFFICO E INCIDENTALITÀ STRADALE

LE PROPOSTE



RIDURRE LA VELOCITÀ

Zone 30 e strade
più sicure

Interventi
strutturali
sulle strade



RIEQUILIBRARE LO SPAZIO STRADALE

Ridurre la superficie
destinata al traffico
Ampliare marciapiedi
e attraversamenti

Prima l'utenza
vulnerabile



RISPETTO DELLE REGOLE, PIÙ CONTROLLI

Sanzioni, senza
remore, a chi mette
a rischio gli altri

Eccesso di velocità
Mancata precedenza
Distrazione, ecc.

TRASPORTO PUBBLICO E MOBILITÀ CONDIVISA

LE PROPOSTE

PEDAGGIO URBANO



Far pagare l'accesso al centro e finanziare il trasporto pubblico

Aumentare il ticket per sostare in centro destinando le maggiori risorse al TPL

PIÙ CORSIE PER BUS E... TRAM



Favorire corsie riservate, fluide e veloci per il TPL

Accelerare la transizione al 100% elettrico e considerare il tram per la Val Bisagno

INTERMODALITÀ E SHARING



Integrare il TPL con bici, monopattini e veicoli condivisi

Accesso semplice ed efficace all'ultimo miglio

CITTÀ SICURA, ACCESSIBILE E CICLABILE

LE PROPOSTE

PRIORITA' A PEDONI E UTENTI VULNERABILI



Accessibilità universale
Spazio pubblico fruibile da tutti

Camminare senza ostacoli. Percorsi pedonali continui, sicuri e non intralciati da auto e moto

UNA RETE CICLABILE SICURA E CONTINUA



Basta piste isolate e frammentate

La bici non è un ospite. È un mezzo di trasporto come gli altri

RIEQUILIBRIO MODALE



Mobilità attiva sicura e dignitosa

Chi non inquina ed occupa poco spazio deve essere favorito

CITTÀ RESILIENTE CLIMATICAMENTE ADATTATA

LE PROPOSTE



PIÙ ALBERI E OMBREGGIAMENTO URBANO

Piano strutturale di forestazione urbana lungo assi stradali, piazze e quartieri ad alta densità.

Priorità a scuole, fermate del trasporto pubblico e percorsi pedonali.



RIFUGI CLIMATICI DI PROSSIMITÀ

Rete diffusa di spazi climatizzati o ombreggiati accessibili gratuitamente durante le ondate di calore, integrati con servizi sociali e informazione pubblica.



SUPERFICI PERMEABILI E VERDE URBANO

Riduzione delle superfici asfaltate, incremento delle pavimentazioni drenanti e del verde pubblico per contrastare isole di calore e allagamenti urbani.

Approfondimenti tematici e dossier dedicati

Accanto alle proposte sintetiche qui presentate, Legambiente e FIAB Genova sviluppano approfondimenti tematici specifici, raccolti in dossier dedicati e separati dal presente documento.

Alcuni di tali approfondimenti riguardano progetti e iniziative promossi da altri soggetti, come il Gaslini Green Team, che Legambiente e FIAB Genova sostengono e valorizzano in coerenza con obiettivi di salute, sicurezza e mobilità sostenibile condivisi dalle due associazioni.

Sono due gli approfondimenti allegati al presente dossier:

Sicurezza stradale e mezzi pesanti

Un dossier specifico è dedicato al tema dell'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai mezzi pesanti in ambito urbano e alle tecnologie di prevenzione attiva.

L'approfondimento analizza il ruolo dei sensori e dei sistemi di rilevamento degli angoli ciechi, strumenti previsti dalla normativa europea e determinanti per la tutela delle utenze vulnerabili, in particolare pedoni e ciclisti.

Città accessibile e sicura – il caso Gaslini Green Team

Un secondo dossier è dedicato al progetto promosso dal Gaslini Green Team per la realizzazione di un collegamento ciclabile continuo e sicuro tra Corso Italia ed il Gaslini con prospettiva di prosecuzione verso Nervi.

Il progetto è presentato come caso studio di infrastruttura urbana a servizio della salute, dell'accessibilità e della mobilità quotidiana, in un'area caratterizzata da un'elevata concentrazione di funzioni sanitarie e scolastiche.

Nota metodologica

Il presente documento è stato elaborato con l'obiettivo di fornire un quadro sintetico e comparabile dello stato di avanzamento di Genova rispetto agli obiettivi ambientali, di mobilità e di sicurezza urbana al 2030, utilizzando esclusivamente fonti pubbliche, consolidate e verificabili.

Fonti dei dati

Le principali fonti utilizzate sono:

- Ecosistema Urbano 2025 (Legambiente), che raccoglie e armonizza dati ufficiali comunali e nazionali;
- Rapporto “Mal’Aria di città 2026” (Legambiente), , che raccoglie e armonizza dati delle Agenzie Regionali per l’Ambiente;
- ISTAT e ACI, per incidentalità stradale e indicatori di mobilità;
- Inventario Regionale delle Emissioni in atmosfera (INEMAR – edizione 2021)
- dati e comunicazioni ufficiali di Comune di Genova, AMT Genova, Genova Parcheggi ed operatori di mobilità condivisa, limitatamente agli elementi pubblicamente documentati .

Tutti i dati fanno riferimento all’anno 2024, salvo quelli relativi all’inquinamento dell’aria, che sono aggiornati al 2025, e rappresentano l’ultimo anno disponibile in modo omogeneo per il confronto.

Scelta degli indicatori

Gli indicatori selezionati coincidono con quelli utilizzati nei principali rapporti nazionali, al fine di:

- garantire comparabilità temporale e territoriale;
- evitare rielaborazioni arbitrarie o stime non verificabili;
- ancorare l’analisi a metriche già riconosciute nel dibattito pubblico e istituzionale.

Per ciascun ambito (qualità dell’aria, traffico e incidentalità, trasporto pubblico, mobilità condivisa, spazio pubblico, mobilità ciclistica) sono stati messi a confronto:

- il valore osservato a Genova;
- un valore-obiettivo al 2030, quando disponibile;
- in alternativa, un valore di riferimento costruito sulla media delle città italiane più avanzate.

Obiettivi 2030 e criteri di confronto

Gli obiettivi al 2030 non rappresentano previsioni, ma soglie di riferimento derivate da:

- futura normativa europea (per qualità dell'aria);
- piani e strategie nazionali (sicurezza stradale, trasporto pubblico);
- benchmark nazionali (media delle prime 10 città italiane per specifici indicatori).

Limiti dell'analisi

Il documento:

- non intende sostituirsi ai piani tecnici o agli strumenti di pianificazione ufficiali;
- non propone modelli previsionali o scenari di simulazione;
- non include indicatori per i quali non siano disponibili dati pubblici omogenei.

Alcuni fenomeni strutturali rilevanti per Genova – come il contributo del porto alle emissioni o le specificità orografiche – sono richiamati come fattori di contesto, ma non quantificati in modo autonomo per evitare sovrapposizioni o stime non ufficiali.

Finalità

La finalità del lavoro è valutativa e comparativa: misurare la distanza tra la situazione attuale e obiettivi già dichiarati o praticati altrove, evidenziando che il divario osservato non è di natura tecnica, ma riconducibile a scelte politiche, priorità di investimento e modelli di uso dello spazio urbano.