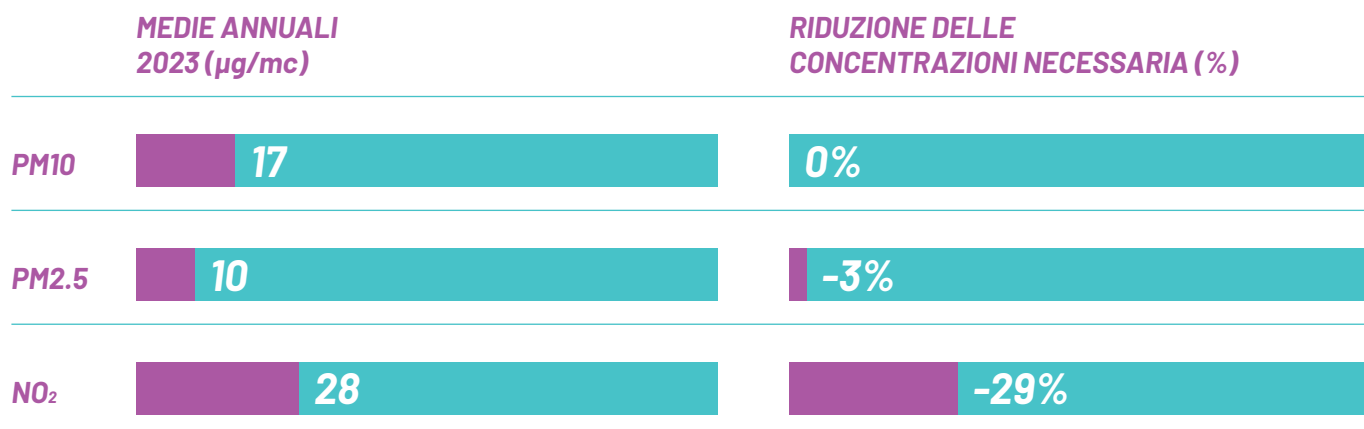


GENOVA 2030

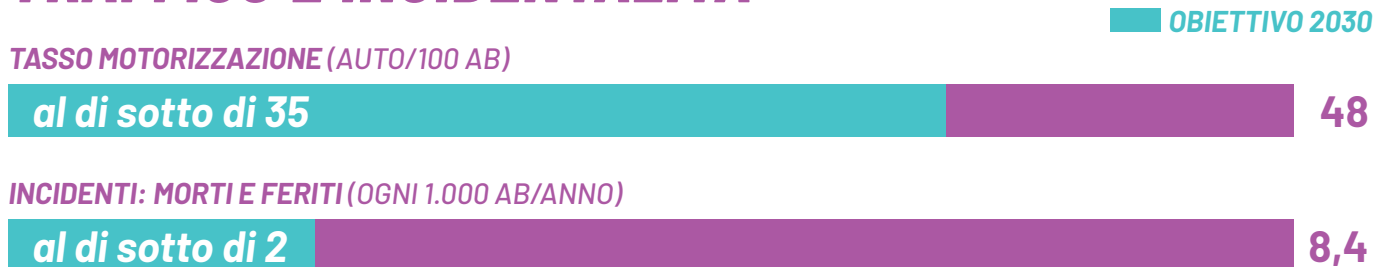
ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Nonostante le medie annuali dei principali inquinanti non allarmino, Genova ha di fronte a se un'ardua sfida: rientrare nei nuovi limiti di esposizione previsti dalla prossima direttiva sulla qualità dell'aria che dovrebbe entrare in forza nel 2030. Un lavoro tutt'altro che semplice, considerando che sarà necessario tagliare del 3% le attuali emissioni di PM2,5 e del 29% quelle di NO₂, e per farlo occorre mettere in campo, da subito, un piano di misure integrate che riesca a ridurre il traffico, in particolare la circolazione dei veicoli più inquinanti, e ad incrementare l'uso del TPL e della mobilità attiva.

Fonte: Agenzie Regionali, elaborazione Mal'Aria - Legambiente 2024

TRAFFICO E INCIDENTALITÀ



Il tasso di motorizzazione di Genova è tra i più bassi d'Italia, ma sono ancora **TROPPE LE AUTO** per le caratteristiche orografiche ed urbanistiche della città. Il minor numero di auto, però è compensato dal più alto numero di moto e scooter d'Italia. Pesanti, decisamente superiori alla media nazionale, le conseguenze degli incidenti stradali. Un altro traguardo all'orizzonte del 2030 è il dimezzamento dei sinistri gravi (morti e feriti) secondo i dettami del PNSS.

Fonte: Ecosistema Urbano 2023



TRASPORTO PUBBLICO

DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)

OBIETTIVO 2030



MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI



OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)



MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI



Elevato l'utilizzo del tpl da parte dei genovesi; ben 360/ viaggi/abitante/anno su un obiettivo immaginato di 400. Chiaro indice di come i cittadini del capoluogo ligure intendano la mobilità quotidiana. Importante l'offerta di trasporto pubblico a Genova, con 21 stazioni ferroviarie servite da 114 corse giornaliere, certamente da potenziare. La linea metropolitana è di appena 8 fermate servita da ben 25 convogli. Un progetto di implementazione di rete tranviaria ad integrazione dell'offerta attuale sarebbe auspicabile.

Buona l'offerta dei bus, ma ancora lontana dallo standard full electric che ci si aspetta da una città europea. Ad oggi appena 49 bus dei 630 operativi sono elettrici, ma se ne attendono ulteriori 95 entro la fine del 2025.

Deludente, invece, la sharing mobility. Nella città italiana con il più alto numero di scooter/abitanti (accanto a Napoli) il servizio di scooter sharing è stato

sospeso dopo poco tempo dalla sua attivazione. Si contano 100 auto elettriche in sharing e appena 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: eventuali problemi legati al decoro urbano potrebbero essere facilmente gestiti attraverso la definizione di aree di stallo come fatto dal comune di Bergamo. Nel prossimo futuro sarà necessario lavorare sull'integrazione dei servizi, anche a Genova, includendo ascensori, sharing e TPL nella digitalizzazione dell'offerta. Interessante l'avvio del sistema GoGoGe che, seppur ancora poco noto e utilizzato, si pone nella direzione dell'implementazione MAAS. A proposito di integrazione intermodale, una menzione speciale va certamente riservata agli 11 bike parking e velostazioni di recente inaugurazione.

Fonte: Ecosistema Urbano 2023



CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030



STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



Il Comune di Genova dal periodo pandemico ad oggi è impegnato nella realizzazione di nuovi percorsi ciclabili, seguendo gli indirizzi del PUMS approvato nel 2019. La città si attesta intorno ai 70 km di ciclabili realizzate e ha in cantiere altri interventi tesi ad incrementare l'infrastruttura ciclabile, seppur attraverso il sistema delle bike lane. In particolare, una serie di corsie ciclabili e vie a 30 km/h tra Albaro e Sturla, interventi che da una parte hanno consentito di allungare la pista di corso Italia e dall'altra creare un nuovo percorso tra la stazione ferroviaria e il polo universitario. Via Pisa è divenuta interamente una strada a 30 km/h con attraversamenti ciclopedonali. Novità anche per via Boselli che ha conservato una sola corsia veicolare verso levante. Un breve tratto 30 km/h si è definito anche in via Guerrazzi. Proprio sul fronte delle vie a velocità calmierata Genova dovrebbe fare di più. Buona parte della città, per conformazione urbanistica, ben si presta alla trasformazione che il modello della città30 potrebbe garantire.

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 28 km/h, dunque prossima al limite suggerito.

Tempo medio di percorrenza di una distanza di 10 km: 18 min
Velocità media: 28 km/h

TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

Due le aree con limitazioni a seconda della categoria dei veicoli.

AREA 1, che va da San Martino a San Teodoro. Qui, il divieto di circolazione è nella fascia oraria dalle 07.00 alle 19.00, giorni feriali.

AREA 2 che comprende tutto il territorio comunale. Qui il divieto di circolazione è per la fascia oraria 07.00 - 19.00, tutti i giorni feriali dal lunedì al venerdì per le categorie emittive più inquinanti.

Le deroghe concesse sono troppe. Attualmente, l'ordinanza prevede ben 11 categorie di veicoli esenti, tra cui quelli iscritti nei registri nazionali dei veicoli storici. A Genova, città della Vespa, si osserva ancora la circolazione frequente di molte di esse, utilizzate non solo per motoraduni dedicati ai veicoli storici, ma anche come mezzi di trasporto giornaliero



LE PROPOSTE

ZTL LEZ E ZEZ, TRASFORMARE LA CITTÀ PER SALVAGUARDARE LA SALUTE E LA QUALITÀ DELLA VITA

Misure come ZTL ambientali, Low Emission Zone o, addirittura Zero Emission si stanno dimostrando determinanti nell'abbattimento drastico degli inquinanti atmosferici prodotti dai trasporti. Londra, Bruxelles, Parigi, ovunque impiegate le LEZ garantiscono una riduzione di polveri sottili e biossido d'azoto da traffico del 30 o 40%. Non solo, contribuiscono anche a ridurre le emissioni climalteranti, l'inquinamento acustico e a ridisegnare lo spazio urbano a misura di cittadino. Sono strumenti semplici, relativamente economici e di grande efficacia che vanno applicati in maniera capillare e strutturata e senza un eccessivo ricorso a deroghe.

INVESTIMENTI MASSICCI NEL TPL E INCENTIVI ALL'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

Certamente ridurre le emissioni prodotte dal traffico significa limitare la circolazione dei veicoli più inquinanti. Ma solo grazie alla creazione di una efficiente e capillare rete composta da TPL, in grado di assorbire la domanda di mobilità, sarà possibile rimodulare il modal share in favore del trasporto collettivo e a zero emissioni. Inoltre, accanto ad una nuova dotazione trasportistica, è fondamentale incentivare l'uso del TPL. Abbonamenti integrati, flessibili, calibrati non solo su base annuale, mensile e settimanale ma anche su un nuovo concetto di "orario" e giornata lavorativa, con prezzi differenziati, accessibili per tutti - o gratuiti, ad esempio, per studenti o redditi bassi - possono rappresentare un efficace incentivo all'uso del TPL. Per far questo, è necessario potenziare il Fondo Nazionale per il trasporto pubblico e dirottare almeno parte degli incentivi per l'acquisto di nuove auto che, negli ultimi anni, si sono dimostrati inefficaci nel risollevare il mercato dell'automotive e incrementare il numero di veicoli elettrici circolanti. Anzi, hanno assecondato i trend nocivi nel mercato dell'automotive, sempre più spostati a favore dell'acquisto di SUV e veicoli generalmente più pesanti ed ingombranti, con crescita dei consumi di combustibili e aumento della frizione a carico di pneumatici e freni, che hanno neutralizzato gran parte dei miglioramenti emissivi conseguiti dalle nuove motorizzazioni.

DIGITALIZZAZIONE DEI SERVIZI DELLA PA E HOME WORKING. RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ

L'esperienza della pandemia ha accelerato i processi di digitalizzazione in atto e creato nuove modalità di lavoro e interazione. Secondo un noto studio realizzato dalla Cornell University e da Microsoft, chi lavora a distanza può arrivare ad avere un'impronta di carbonio inferiore del 54% rispetto a chi si reca in sede. Continuare ad investire nello smartworking e nel potenziamento dei servizi digitali della PA, quindi, garantirebbe una notevole riduzione degli spostamenti, in ambito urbano ed extraurbano, del consumo di energia e dei combustibili fossili. Tali evidenze si avevano già da tempo. Infatti, secondo uno studio ENEA sull'impatto ambientale dello smart working a Roma, Torino, Bologna e Trento, elaborato nel quadriennio 2015-2018, il lavoro a distanza permette di evitare l'emissione di circa 600 chilogrammi di anidride carbonica all'anno per lavoratore (-40%) con notevoli risparmi in termini di tempo (circa 150 ore), distanza percorsa (3.500 km) e carburante (260 litri di benzina o 237 litri di gasolio).



SHARING MOBILITY E MOBILITÀ ON-DEMAND

Incentivare la mobilità elettrica condivisa (micro, bici, auto, van e cargo bike) anche nelle periferie e nei centri minori, realizzare 5.000 km di ciclovie e corsie ciclabili pensate come una rete che si integra nel sistema urbano di mobilità sostenibile, rendere l'80% delle strade condivise tra cicli e veicoli a motore, predisporre programmi di incentivazione alla mobilità attiva (bike to work, bike to school). Inoltre, è necessario accelerare nell'implementazione del MAAS (mobility as a service), così da garantire un accesso immediato ed integrato a tutti i servizi di trasporto pubblico e in sharing disponibili nelle aree urbane. L'approccio MAAS garantirebbe un servizio di mobilità "su misura" rapido e facilmente modulabile in base alle necessità dell'utente, garantendo un'ottima alternativa all'uso dell'auto privata.

RIDISEGNARE LO SPAZIO PUBBLICO URBANO A MISURA DI PERSONA

"Città dei 15 minuti" (in cui tutto ciò che serve sta a pochi minuti a piedi da dove si abita), sicurezza stradale (Vision Zero incidenti gravi, a cominciare dai minori), "Città 30" all'ora anche ridisegno delle strade obbligando la moderazione della velocità (urbanismo tattico, parklets), con quartieri car free, slow streets, strade scolastiche, smart city, incentivazione della ciclopedità, micromobilità elettrica. In Italia, oltre alle note Olbia e Bologna, altre grandi città, come Torino ad esempio, mirano a seguire l'esempio di Amsterdam, Copenaghen, Londra e Parigi, dove nell'80% circa delle strade non si potrà superare i 20 o 30 all'ora.

TUTTO ELETTRICO IN CITTÀ, ANCHE PRIMA DEL 2035

Grazie alla progressiva estensione delle ZEZ (Zero Emission Zone), alla triplicazione dell'immatricolazione di autobus elettrici per il trasporto pubblico, già oggi più convenienti nel costo totale (acquisto + gestione). Anche il trasporto delle merci nell'ultimo miglio deve diventare solo elettrico, promuovendo anche per queste il trasporto condiviso che riduce il numero di percorsi e di mezzi in circolazione. Indispensabile istituire distretti ZED (Zero Emissions Distribution), come a Santa Monica (California) o ad Oxford, dove possono entrare solo veicoli merci elettrici (dalle cargo bike ai camion). In Olanda una trentina di comuni hanno delimitato le aree urbane in cui saranno consentiti solo mezzi e camion a zero emissioni entro il 2025, si sono assunti la responsabilità di preavvisare cittadini e operatori con 4 anni di anticipo, mentre il governo centrale ha assegnato 185 milioni di contributi per le imprese di trasporto che convertono la propria flotta per tempo, anche con cargo bike elettriche. Amsterdam ha già definito un'area ZEZ (Zona a emissioni zero) di 70 chilometri quadrati. In Italia si spende oltre 1 miliardo all'anno di bonus auto (anche diesel) con risultati deludenti.



Città2030, un tour nazionale
organizzato da Legambiente
nell'ambito della Clean Cities Campaign

Un viaggio che dall'8 febbraio al 6 marzo 2024
farà tappa nei principali capoluoghi italiani.

La campagna, sostenuta da una coalizione
europea di ONG, e organizzazioni della società
civile, di cui fa parte anche Legambiente, **ha
come obiettivo una mobilità urbana a zero
emissioni entro il 2030.**

Legambiente, attraverso le attività di
Città2030 tornerà nelle nostre città per il
sostegno alle politiche di mobilità attiva,
condivisa, elettrica e giusta, per un futuro
urbano più vivibile e sostenibile.

***dall'8 febbraio
al 6 marzo 2024***

SEGUICI SU

 Legambiente Lab

 Legambiente

 Legambiente

legambiente.it

italy.cleancitiescampaign.org

