

COMUNICATO STAMPA

Tappa genovese della campagna “Città2030” di Legambiente

*Ancora troppi gli incidenti, Genova seconda in Italia dopo Firenze,
necessario ridurre la velocità*

*Bigliuzzi: «Genova per sua conformazione, potrebbe diventare città 30km/h
Chiediamo più coraggio agli amministratori»*

Genova 5 marzo 2024. Approda a Genova, dopo aver attraversato tutto lo stivale, la campagna “Città2030: le città e la sfida del cambiamento”, l’iniziativa **organizzata da Legambiente** nell’ambito della [Clean Cities Campaign](#) per promuovere una mobilità sostenibile e a zero emissioni.

Si è svolta questa mattina la conferenza stampa nella sala del MOG - Mercato Orientale alla presenza di **Stefano Bigliuzzi**, presidente Legambiente Liguria, **Romolo Solari**, presidente circolo Amici della Bicicletta Legambiente e Fiab Genova, **Elisa Paluan e Francesco Moleda**, Fondazione Unipolis e **Matteo Campora**, assessore all’ambiente del Comune di Genova, **per presentare i dati sull’inquinamento atmosferico, le performance locali sui principali indicatori di mobilità urbana e le proposte concrete per trasformare il capoluogo genovese in una clean city entro il 2030.**

Proprio per spingere i nostri amministratori ad azioni più efficaci per diminuire le emissioni climalteranti, durante il **flash mob di lunedì pomeriggio, abbiamo portato un palombaro in piazza De Ferrari** «la questione è molto seria - ha spiegato il **presidente di Legambiente Liguria Stefano Bigliuzzi** - se non si inverte subito la rotta, con il cambiamento climatico in atto, nei prossimi anni a De Ferrari potremmo veramente nuotarci».

Per quanto riguarda l’inquinamento atmosferico è necessario raddoppiare gli sforzi, perché anche se le medie annuali dei principali inquinanti non allarmano, Genova ha di fronte a sé 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 introdurre, 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 dati: Agenzie Regionali, elaborazione Malaria - Legambiente 2023).

Trasporto pubblico: 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. Mentre manca completamente una linea tramviaria che sarebbe invece auspicabile. La prima da istituire sarebbe in Valbisagno, strutturalmente ideale, dove eliminerebbe le gravi problematiche di sicurezza idraulica di altre proposte tipo lo SkyMetro. Va meglio per quanto riguarda le piste ciclabili: 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. Fonte dati: Ecosistema Urbano 2023

Traffico e incidentalità: Il tasso di motorizzazione a Genova è tra i più bassi d'Italia (48 auto/100 ab. ma al di sopra di **35** auto/100 ab., obiettivo UE per il 2030), 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.** Il dato preoccupante è quello riferito agli incidenti stradali, decisamente sopra la media nazionale. Nel 2022, solo nell'area urbana di Genova, si sono verificati **3.686 incidenti stradali con 4.350 feriti e 15 vittime.** Questo ci pone al secondo posto per tasso di incidentalità fra le 14 principali città italiane, superati solo da Firenze. Fonte dati: Ecosistema Urbano 2023

«Come ciclisti urbani, crediamo fermamente che la strada verso una mobilità sostenibile passi attraverso la riduzione del traffico - ha detto durante la conferenza stampa **Romolo Solari, presidente del Circolo Legambiente Amici della bicicletta** - Questo non riguarda solo le emissioni, ma anche la sicurezza dei cittadini. Quando le persone hanno paura di attraversare la strada o di pedalare in determinate vie, e il Trasporto Pubblico Locale non è adeguato, diventa difficile per loro abbandonare l'auto o lo scooter. Inoltre, vorrei sottolineare che gli interventi deliberati dalla Giunta Comunale il 1° giugno 2023, che includevano nuove semaforizzazioni di attraversamenti pedonali, la realizzazione di nuovi attraversamenti o il potenziamento di quelli esistenti, e la costruzione di nuovi tratti di marciapiede, non sembrano essere stati ancora attuati».

In occasione della tappa, **Stefano Bigliuzzi**, presidente Legambiente Liguria ha voluto sottolineare l'importanza del lavoro sul **modello delle Città30:** «Genova ha iniziato un percorso positivo sulle ciclabili, mentre è ancora indietro nella direzione della città 30 km/h. Le città, italiane e straniere, che hanno portato avanti il percorso della città 30 km/h - ne cito ad esempio tre molto diverse tra loro per dimensione e tipo di amministrazioni come Bruxelles, Bologna ed Olbia - hanno avuto risultati straordinari sulla riduzione della mortalità stradale ed ottimi sulla riduzione dei dati degli inquinanti. **La velocità media di un'autovettura a Genova è di 28 km/h, mettere il limite a 30 km/h significa soltanto ridurre le accelerazioni e le frenate, ossia ridurre consumi e rischi, ma non cambia niente sulla velocità.** Per gli utenti della strada ci sarebbero solo vantaggi e nessuno svantaggio. Genova ha una struttura con strade strette e trafficate assolutamente adatta a diventare città 30 km/h, escludendo dal limite solo le strade a grande scorrimento (Sopraelevata, Corso Europa), bisognerebbe soltanto avere un po' di coraggio. L'amministrazione genovese dovrebbe proseguire il percorso positivo iniziato sulla mobilità dolce e sulla sicurezza stradale e non inseguire le politiche del Ministro dei Trasporti che è diventato il nemico numero uno della sicurezza stradale con la sua antiscientifica guerra contro le città 30».



LEGAMBIENTE



Alla conferenza è stato anche presentato il **progetto Waix di Daniele Salvatori**, vincitore del [bando MOB nella categoria "Proposte per il presente"](#) di Fondazione Unipolis. Il progetto vincitore Waix punta a promuovere un'attenzione maggiore verso la mobilità sostenibile nella città di Genova attraverso diverse proposte che toccano temi quali: l'ampliamento dei sistemi di pagamento sui mezzi pubblici, la sicurezza, l'accessibilità, la sensibilizzazione, fino all'ottimizzazione della mobilità studentesca e l'accesso ai servizi sanitari.

Città2030 di Legambiente è un viaggio in 18 capoluoghi italiani, da Nord a Sud, per promuovere una mobilità a zero emissioni e per chiedere città più vivibili e sicure.

È possibile [seguire tutte le tappe di Città2030](#) sulle pagine [Facebook](#), [Instagram Legambiente Lab](#) e [Twitter GreenMobility](#). Legambiente lancia anche per quest'anno la petizione on line ["Ci siamo rotti i polmoni. No allo smog!"](#) con la quale chiede al Governo risposte urgenti nella lotta allo smog, a partire dagli interventi sulla mobilità e l'uso dello spazio pubblico e della strada. **Firmala anche tu >> <https://attivati.legambiente.it/malaria>**

Ufficio Stampa Legambiente Liguria

Ludovica Schiaroli | [349 4558035](tel:3494558035) | l.schiaroli@legambienteliguria.org

Ufficio Stampa Città2030

Ada Aliprandi | +39 3202794861 | a.aliprandi@legambiente.it