



GENOVA2030

Verso le Elezioni Comunali di Genova 2025
"Per una Genova più verde, giusta e resiliente"

In vista delle prossime elezioni comunali di Genova, Legambiente Liguria desidera presentare alle cittadine, ai cittadini e a tutte le forze politiche un'agenda di priorità ambientali e sociali indispensabili per costruire una città più sostenibile, inclusiva e resiliente.

Genova si trova oggi di fronte a sfide epocali: la crisi climatica, il dissesto idrogeologico, l'inquinamento atmosferico, la gestione dei rifiuti e la necessità di una transizione energetica ed ecologica giusta e partecipata. Ogni giorno la crisi climatica, l'inquinamento e il consumo di suolo avanzano, minacciando la salute, la sicurezza e il futuro della nostra città. Serve un cambio di passo radicale: scelte coraggiose, non slogan.

Come Legambiente Liguria vogliamo una città che tuteli le persone e il territorio.

INFRASTRUTTURE E DISSESTO

- **Funivia Lagaccio: collegamento funiviario tra la stazione Marittima e forte Begato**

La funivia di collegamento tra la stazione Marittima e Forte Begato è una **infrastruttura progettata senza considerare l'impatto ambientale, sociale e paesaggistico dell'opera che si inserisce in un tessuto urbano fragile**. Per la sua costruzione, il cui costo è **stimato intorno ai 40 milioni di €**, vengono drasticamente ridotte le risorse destinate alla riqualificazione del parco urbano delle mura che passano da 70 a 30 milioni di €.

La funivia viene descritta al contempo come opera di trasporto pubblico locale e come mezzo di spostamento dei turisti in arrivo al terminal crociere, ma **come per lo Skymetro, neanche per la funivia sono stati condotti studi trasportistici che dimostrino il reale utilizzo da parte degli abitanti dei quartieri che attraversa**, considerando che le fermate sono poste al di fuori del tessuto abitato. Come servizio dedicato ai crocieristi, stando ai dati sulla capienza dell'impianto, il numero delle persone che andrebbe a riversarsi sul

Parco Urbano supererebbe la capacità di carico della zona compromettendo il capitale naturale.

Il territorio in cui si inserisce l'opera è caratterizzato da un'urbanizzazione selvaggia su versanti scoscesi e una situazione idrogeologica complessa; nonostante questo la funivia è stata progettata senza condurre rilievi geognostici lungo il tracciato, in particolare, in alcuni punti dove verrebbero installati i tralicci di appoggio, dove invece sarebbe stato necessario. Inoltre **il progetto non è stato sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale.**

- **Skymetro: prolungamento della metropolitana in Valbisagno**

Ogni tentativo di migliorare la viabilità pubblica è apprezzabile, ma non è accettabile pensare di farlo senza tenere in considerazione il pericolo per la vita delle persone, per la **sicurezza idrogeologica del torrente Bisagno**, storicamente il più pericoloso di Genova, e senza tener conto della **vivibilità nei quartieri interessati dalla realizzazione dell'infrastruttura sopraelevata.**

A questo si aggiunga la totale mancanza di considerazione delle **conseguenze urbanistiche dell'impatto di una costruzione del genere**: che passerebbe **a 10 metri dalle case con piloni alti oltre 9 metri.** Da segnalare che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha già mandato indietro il progetto con una lunga serie di contestazioni, e tra le soluzioni proposte ci sono l'**abbattimento della Scuola Firpo, il trasferimento del carcere.**

Tutto questo senza uno studio trasportistico serio che ne dimostri l'utilità.

Inoltre le fermate previste sono poche e lontane dai luoghi abitati e per questo prevediamo sarebbe sottoutilizzata dai cittadini.

Infine, ha costi esorbitanti e poco chiari: inutile definirla una struttura a servizio di tutta la Valbisagno quando **la somma richiesta (400 milioni)** consentirebbe di costruire solo la prima metà dell'infrastruttura, **non arrivando neppure da Brignole a Molassana.**

Con meno di quella cifra sarebbe possibile costruire il tram su corsia dedicata nella parte più abitata della Valle, con più fermate, meno strada da percorrere a piedi, mezzi più efficienti. Ma anche la soluzione del filobus con corsia dedicata, coerente con la scelta dei 4 assi che noi abbiamo criticato, sarebbe comunque più efficiente dello Skymetro.

- **Forno crematorio: area cimiteriale di Staglieno**

Della cremazione a Genova si occupa dal 1897 la So.Crem. (Società Genovese di Cremazione), che è un Ente del Terzo Settore, regolarmente iscritto al RuntS. I proventi che realizza vengono investiti in attività sociali. Ha la capacità di arrivare fino a 14.000 cremazioni/anno, attualmente viaggia intorno alle 7-8.000 all'anno, **non ha avuto difficoltà a coprire gli aumenti di cremazioni che abbiamo avuto nel periodo del Covid. Non vi è quindi alcuna necessità di costruire un nuovo forno crematorio,** la scelta di costruirlo e di darlo in appalto ad una multinazionale estranea alla città è quindi una scelta che nulla ha a che vedere con le esigenze di Genova.

Non essendoci "mercato" cittadino l'unica spiegazione per questa scelta è che si punti sul **"turismo funerario"**, ossia che si voglia incentivare l'arrivo di salme da incenerire da altre città, specie fuori regione. Scelta estremamente discutibile, dal momento che porterebbe un **aumento del traffico senza alcun reale ritorno per la città, senza nessun servizio per i cittadini**. Una scelta incomprensibile considerato anche il luogo prescelto, all'interno del Cimitero Monumentale di Staglieno, in un'area pericolosa, sotto un **territorio franoso** e assolutamente inadeguato sia per la sicurezza dei lavoratori che per quella dei visitatori, nel momento in cui dovesse entrare in funzione l'impianto.

- **Tunnel subportuale**

Premesso che si prevede un ingente **impegno di spesa ancora una volta per infrastrutture al servizio del traffico privato**, il tunnel potrebbe rappresentare l'**opportunità di liberare il fronte mare** del centro cittadino dal traffico della Sopraelevata, offrendo un'alternativa meno impattante in termini paesaggistici, acustici, atmosferici e di sicurezza stradale.

Ci sono alcune criticità legate ad un possibile incremento di traffico su Lungomare Canepa e soprattutto l'impatto sul quartiere della Foce, dove lo sbocco orientale del tunnel si attesta su una strada di scorrimento, ma in pieno contesto urbano.

Occorre un confronto sul riassetto complessivo delle zone interessate all'opera e sul futuro della sopraelevata; su quest'ultima si deve aprire un ampio confronto pubblico propedeutico ad una progettazione che dovrà essere funzionale a reperire fondi per la riqualificazione.

Infine pur non entrando nel merito degli aspetti tecnici, **preoccupa la gestione del materiale di scavo**.

- **Dissesto idrogeologico**

Riteniamo necessario un **grande piano di prevenzione e messa in sicurezza della città in relazione al rischio del dissesto idrogeologico** e ai danni causati dai rii e torrenti spesso tombinati. I cambiamenti climatici rendono questa "grande opera" non procrastinabile e potrà portare ricadute positive anche in termini occupazionali.

MOBILITÀ SOSTENIBILE

Tutte le grandi città europee stanno andando verso la mobilità sostenibile, alcune con più coraggio, altre meno, ma il percorso è decisamente tracciato.

Anche per Genova questa è la **direzione da seguire: trasporto pubblico, piste ciclabili, marciapiedi accessibili, piazze e strade pedonali, città a 30 km/h, mobilità a 15 minuti realmente accessibili a tutti. Una città a misura di persona**.

È scientificamente provato che **la velocità sotto i 30 km/h riduce sia il numero degli incidenti** (per la maggior facilità di reazione agli eventi improvvisi) **che la gravità dei medesimi** (un'auto che viaggia a 30 km/h se colpisce una persona fa meno danni di un'auto che viaggia a 50 km/h).

Senza dimenticare che la velocità media attuale delle auto a Genova è di 28 km/h.

Il Circolo Amici della Bicicletta di Legambiente – FIAB Genova ha suggerito di **iniziare a sperimentare il limite dei 30 km/h in una via per ogni Municipio, scegliendo quelle in cui negli ultimi anni ci sono stati il maggior numero di incidenti mortali di pedoni.**

Le vie suggerite sono: Via Lungomare di Pegli, Via Puccini, Piazza Montano, Via Reta, Via Assarotti, Via Fereggiano, Via Piacenza, Via Albaro, Via Oberdan. Possiamo, inoltre, aggiungere i nostri storici suggerimenti di **pedonalizzazione di strade come Piazza Colombo e relative vie di accesso**: l'ottimo esito della pedonalizzazione delle vie limitrofe rende chiara la fattibilità ed il probabile esito positivo.

Infine sono molto utili gli **strumenti di dissuasione della velocità**, molto meglio delle misure repressive come le multe. Si tratta di quegli ostacoli, come ad esempio i cuscini berlinesi, che costringono a rallentare la velocità senza creare contraccolpi a chi guida moto e biciclette.

Per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale sarebbe necessario **implementare le corse da e per il centro città soprattutto negli orari serali e notturni.**

OVERTOURISM

- **Turismo crocieristico**

Il turismo da crociera è il più impattante di tutti: si tratta di un turismo mordi e fuggi dove il turista fruisce della città senza introdurre risorse significative nell'economia locale. È un settore turistico con prevalenza di occupazione femminile e un'alta presenza di manodopera straniera; **è molto elevata l'incidenza del lavoro povero e irregolare** e, anche laddove ci sono forme contrattuali in regola, queste sono tendenzialmente a breve termine ed eccessivamente flessibili. Nel settore alberghiero, mentre i prezzi aumentano del doppio rispetto all'inflazione ingrossando i profitti dei titolari, gli stipendi già bassi e invariati dei lavoratori perdono sempre più potere d'acquisto. È necessario una redistribuzione collettiva delle entrate, **altrimenti il turismo diventa un settore che privatizza i guadagni nelle mani di pochi e socializza i costi sulle spalle di tutti i residenti.**

Le crociere inoltre si portano dietro innumerevoli problemi etici, ambientali, urbanistici ed economici, soprattutto per le città portuali che le ospitano. Per quanto riguarda l'ambiente si tratta di mezzi di trasporto impattanti, ma la gravità di questo impatto spesso viene sottovalutata: le 200 navi da crociera che circolano in Europa inquinano quanto un miliardo di automobili; in Europa ci sono "solo" 250 milioni di auto, quindi le crociere sono 4 volte più inquinanti rispetto a tutte le automobili d'Europa. **Si evidenzia inoltre come la mancata elettrificazione delle banchine nel porto di Genova**, costringa le navi a mantenere i propri motori accesi durante le soste in porto e di conseguenza a produrre notevoli emissioni industriali a due passi dai centri abitati.

- **Affitti brevi**

Negli ultimi anni, il fenomeno degli affitti brevi ha inciso profondamente sulla configurazione socio-economica del tessuto urbano genovese, determinando una polarizzazione tra i benefici derivanti dalla crescita dell'offerta turistica e le criticità legate alla contrazione della disponibilità abitativa per i residenti. L'espansione della turisticazione ha esacerbato le difficoltà di accesso al mercato locativo per fasce di popolazione vulnerabili, come studenti e lavoratori precari, comportando un incremento esponenziale dei canoni di locazione e una progressiva desertificazione demografica dei quartieri storici.

Per mitigare l'impatto degli affitti brevi sul mercato immobiliare e garantire una gestione sostenibile del turismo urbano, si rende necessaria l'introduzione di un regolamento comunale che disciplini in modo organico il fenomeno. L'assenza di una regolamentazione stringente sugli affitti brevi ha portato allo spopolamento del centro storico, alla perdita del presidio abitativo e al degrado del tessuto socio-economico.

Un ulteriore aspetto fondamentale riguarda la redistribuzione delle risorse derivanti dalla tassa di soggiorno. **Attualmente, l'introito annuo generato dagli affitti brevi ammonta a circa 7 milioni di euro, una somma che potrebbe essere più efficacemente reinvestita a favore della collettività.** Si propone di destinare una quota fissa, pari ad almeno 2,5 milioni di euro annui, al finanziamento di progetti utili alla cittadinanza come edilizia popolare e studentesca, garantendo un sostegno concreto alla disponibilità abitativa per le fasce di popolazione più vulnerabili.

La Liguria, come nel paper ISPRA **"Incidenza del turismo sui rifiuti"** (Finocchiario, Iaccarino, 2024), si colloca tra le regioni italiane in cui l'impatto del turismo sulla produzione di rifiuti urbani è particolarmente rilevante. Per rendere Genova una città più sostenibile e meno impattata dalla produzione di rifiuti legata al turismo, è fondamentale adottare strategie che non si limitino solo alla gestione dei rifiuti, ma che ne promuovano attivamente la riduzione alla fonte. Un primo passo potrebbe essere l'introduzione di un **divieto della plastica monouso nelle zone turistiche**, imponendo a bar, ristoranti e stabilimenti balneari l'utilizzo di materiali riutilizzabili o compostabili. Parallelamente, si potrebbe ampliare la rete di **fontanelle pubbliche e dispenser di acqua filtrata** per ridurre l'acquisto di bottiglie di plastica, incentivando il riutilizzo attraverso l'uso di borracce. Anche le attività commerciali e ristorative potrebbero svolgere un ruolo cruciale: offrire incentivi fiscali ai locali che adottano politiche **plastic-free**, favorire l'uso di **imballaggi ridotti o biodegradabili** nei mercati alimentari e nei supermercati, e incoraggiare la vendita di prodotti sfusi sarebbero passi concreti verso un turismo a basso impatto ambientale. Un'azione altrettanto utile potrebbe essere la distribuzione di **eco-kit per turisti**, contenenti borracce, posate riutilizzabili e borse in tessuto, magari in collaborazione con hotel e strutture ricettive.

QUALITÀ URBANA E PARTECIPAZIONE

Le città devono essere multipolari e devono avere al proprio centro il benessere dei cittadini. Per questo **va rivoluzionato il modo di vivere gli spazi urbani, ponendo al centro l'accessibilità equa e universale** e garantendo ad ogni abitante la possibilità di raggiungere i servizi essenziali in massimo un quarto d'ora, a piedi, in bici o con mezzi pubblici efficienti.

Per attuare in modo concreto la partecipazione alla vita pubblica dobbiamo garantire che tutti i gruppi sociali, incluse minoranze e categorie vulnerabili, siano coinvolti nei processi decisionali, rendendo accessibili informazioni, processi e risultati delle politiche pubbliche.

Occorre fornire strumenti e competenze per una partecipazione consapevole e propositiva integrando i contributi dei cittadini e delle associazioni nella definizione di servizi e progetti urbani con un dialogo permanente tra istituzioni e comunità.

Le nuove tecnologie consentono di coinvolgere le persone in modo semplice ed efficace, la formazione sulle competenze civiche e la cittadinanza attiva consentono alle persone di partecipare alle scelte in modo consapevole.

Riteniamo utile creare un ufficio dedicato alla partecipazione con risorse stabili e personale formato.

I municipi devono avere un ruolo centrale, valorizzando il decentramento per avvicinare l'amministrazione ai cittadini in un'ottica di partecipazione, coinvolgimento, trasparenza. Dare loro una maggior autonomia finanziaria per una programmazione di interventi più puntuale e una miglior cura nella manutenzione del territorio.

Per quanto riguarda invece le commissioni consiliari, farle svolgere in orari compatibili per lavoratori e studenti, diversamente da come accade oggi.

La città accogliente e inclusiva ha bisogno di un sistema culturale inclusivo e diffuso che si ottiene strutturando una rete diffusa di offerta culturale accessibile da un punto di vista sociale, economico e geografico.

È inoltre necessario: potenziare la rete di spazi pubblici attrezzati, accessibili e gratuiti, integrandola con la creazione di **centri sportivi nelle periferie; favorire lo sviluppo di spazi culturali e** sociali dedicati alla sperimentazione e allo studio, riconoscendo il ruolo dei centri sociali come poli di innovazione culturale; interrompere gli sgomberi di questi luoghi e valorizzarne le potenzialità culturali e sociali; rivedere la normativa per semplificare le attività musicali e culturali sia all'interno che all'esterno dei locali.

VERDE URBANO

È necessario creare un vero Piano del Verde, che non sia un mero documento redatto per adempiere a obblighi istituzionali, ma un vero e proprio strumento di pianificazione strategica, **con risorse dedicate e un approccio multidisciplinare** che coinvolga esperti del settore. **Bisogna incrementare le aree verdi urbane per mitigare l'effetto isola di calore**, garantendo luoghi di ristoro anche a chi, soprattutto tra la popolazione anziana (la più numerosa d'Europa), non può spostarsi verso Righi o le aree boschive circostanti. **Serve**

un monitoraggio costante dello stato di salute del patrimonio arboreo, per prevenire rischi e pianificare correttamente le sostituzioni e i reimpianti. È inoltre indispensabile **adottare un sistema di gestione del verde che privilegi specie vegetali adatte al contesto mediterraneo che favorisca** essenze resilienti e poco idroesigenti, con un conseguente risparmio economico ed ecologico.

QUALITA' DELL'ARIA (dati 2023)

Il 2030 si avvicina, e con esso arriveranno nuovi standard europei per la qualità dell'aria. Più severi di oggi, ma ancora più tolleranti rispetto ai limiti suggeriti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), che raccomanda soglie più basse per tutelare davvero la salute delle persone. Respirare aria pulita è un diritto, non un privilegio, ed è oggi una battaglia di giustizia sociale. I più colpiti dall'inquinamento sono sempre i più vulnerabili: bambini, anziani, persone con patologie croniche, chi vive vicino alle arterie di traffico e alle aree industriali. Per Genova la sfida è concreta. Non possiamo permetterci di aspettare: i dati ci dicono che siamo già al limite, e in alcuni casi oltre. Vediamoli nel dettaglio.

- **PM 10 / PM 2.5 — Polveri Sottili e Ultra Sottili**

Le PM10 sono polveri sottili emesse da riscaldamenti a combustibili solidi, industrie, agricoltura e traffico stradale. Il nuovo limite UE scenderà da 40 a 20 µg/mc (15 secondo l'OMS). Genova oggi è a **17 µg/mc**: siamo sotto il futuro limite, ma ogni microgrammo conta, e bisogna consolidare questo risultato considerando le indicazioni dell'OMS. Le PM2.5 presentano le stesse fonti del PM10, ma particelle ancora più piccole e dannose. Limite UE in arrivo: da 25 a 10 µg/mc (OMS dice 10). Genova è a **10,3 µg/mc**, appena sopra la futura soglia europea. Siamo sul filo del rasoio.

- **NO2 — Biossido di Azoto**

Generato soprattutto dai veicoli diesel, dai fumi delle navi, dall'industria e dai sistemi di riscaldamento.

Il nuovo limite UE sarà 20 µg/mc (OMS raccomanda 10). Genova ha una media di **26,7 µg/mc**, con punte critiche

In Corso Europa: 48 µg/mc, Via Buoizzi: 41 µg/mc, Multedo-Pegli: 41 µg/mc

Siamo l'unica provincia in Liguria con sforamenti. Serve **abbattere del 25% le emissioni di NO2**.

- **O3 — Ozono**

Seconda città in Italia per sforamenti con 88 giorni (primo posto Piacenza, tra le città più inquinate d'Europa, con 90 giorni). Il doppio degli sforamenti rispetto all'anno precedente.

Per migliorare la qualità dell'aria a Genova prima di tutto, serve un **deciso potenziamento del trasporto pubblico locale, puntando su mezzi a emissioni zero, moderni ed efficienti**. Allo stesso tempo, è fondamentale **limitare la circolazione dei veicoli più inquinanti**, accompagnando questo processo con incentivi per aiutare cittadini e imprese a **rinnovare il proprio parco mezzi**. Nei quartieri e nei tragitti brevi dobbiamo rendere davvero conveniente lasciare l'auto a casa, sviluppando una **rete capillare di percorsi ciclo-pedonali sicuri e piacevoli**. Anche il porto, snodo cruciale per Genova ma grande fonte di inquinamento, deve fare la sua parte: **l'elettificazione delle banchine** permetterebbe alle navi di spegnere i motori durante la sosta, riducendo drasticamente le emissioni nocive.

È altresì urgente intervenire sugli impianti di riscaldamento: bisogna **accelerare l'abbandono delle vecchie caldaie alimentate a gasolio o metano**, e favorire la diffusione di sistemi a zero emissioni per il riscaldamento domestico e degli edifici pubblici.

UN NUOVO MODELLO ECONOMICO

Sarà centrale per la Città Metropolitana di Genova il potenziamento del settore produttivo, **un sistema industriale "green"**, in grado di creare occupazione ed attrarre investimenti.

Partendo dalle eccellenze attive nei settori dell'innovazione quali IIT, il CNR, il Genova Blue District, l'Università ed i professionisti e le imprese attive nei settori strategici per il nostro territorio, farsi promotori di un network mediterraneo sulle tecnologie legate alle economie del mare, implementare un pool di progettazione strutturata per partecipare a programmi UE per la transizione ecologica del settore marittimo e incentivare le imprese per l'elettificazione dei piccoli natanti da lavoro e da diporto.

Utilizzare le nuove tecnologie come intelligenza artificiale, big data e reti ultra veloci per monitorare e rigenerare il territorio, gli ecosistemi costieri e la prevenzione dei rischi legati al dissesto e alla convivenza con il rischio legato ai cambiamenti climatici.

Promuovere la produzione di energie rinnovabili anche con il supporto alla costruzione di comunità energetiche rinnovabili solidali (CERS)

ECONOMIA CIRCOLARE

Per implementare l'economia circolare nel Comune di Genova riteniamo necessario attuare una serie di misure oggi sempre più urgenti. Tra queste segnaliamo: la definizione di una **strategia e pianificazione** che preveda la definizione di obiettivi progressivi e misurabili; l'istituzione di **una Consulta dedicata** all'interno dell'amministrazione con la partecipazione degli stakeholder (attività economiche e associazioni); la realizzazione di **un'analisi approfondita dei flussi di materiali e rifiuti** per identificare le priorità di intervento. La comunicazione resta elemento fondamentale al fine di attuare politiche di incentivi per la riduzione della produzione dei rifiuti prevedendo misure per la promozione delle merci sfuse e per il sostegno alle imprese che adottano pratiche circolari, a

partire dagli appalti pubblici, privilegiando prodotti e servizi da imprese dell'economia circolare.

Particolarmente importante è **l'implementazione della raccolta differenziata e il recupero e riciclo dei rifiuti a partire dagli imballaggi** attraverso accordi con il CONAI e su filiere come i RAEE ed i rifiuti tessili. Ottimizzare la raccolta per raggiungere il 65% previsto dalla legge sulla raccolta differenziata attraverso **l'aumento della raccolta della frazione organica**, l'adozione del porta a porta spinto e la **tariffazione puntuale per il calcolo della TARI riducendo la pressione sui cittadini** tramite il raggiungimento degli obiettivi evitando penali e raccogliendo bonus e incentivi. Promuovere la realizzazione di nuovi impianti per l'economia circolare iniziando con la **realizzazione di un biodigestore anaerobico per la FORSU**, implementare il compostaggio, supportare centri di riparazione e riuso e tutte le forme presenti di riutilizzo, proporre la realizzazione di un impianto per la chiusura del ciclo nella filiera del tessile. A margine di tutto ciò resta fondamentale la creazione di una piattaforma integrata per l'economia circolare che preveda la condivisione di beni e servizi circolari per i cittadini, una piattaforma di scambio per materie prime seconde per le imprese, programmi di eco-design per riconvertire le filiere industriali, offrire consulenze e luoghi di scambi alla PMI per adottare modelli di business circolari, programmare la formazione professionale sulle competenze richieste dall'economia circolare e monitorare in modo partecipato il ciclo dei rifiuti.

Conclusione

Genova ha l'opportunità e la responsabilità di trasformarsi in un modello di città mediterranea resiliente e sostenibile. È il momento di scelte coraggiose, concrete e partecipate. Legambiente si impegna a collaborare con tutte le forze vive della città affinché l'ambiente non sia un capitolo a parte, ma il cuore pulsante del progetto politico per il futuro di Genova.

Il tempo degli annunci è finito.

Vogliamo una Genova giusta, verde e coraggiosa.

Non c'è un Piano B. C'è un'unica scelta possibile: cambiare rotta, ora.