



COMUNE DI GENOVA

**ORDINE DEL GIORNO
APPROVATO DAL CONSIGLIO COMUNALE
NELLA SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 2025
-140-**

OGGETTO: Proposta di Delibera di Giunta al Consiglio n. 45/2025 - Documenti previsionali programmatici 2026/2028 – Liberiamo lo Spazio pubblico a Genova, “Città 30 e lode” e verde “3-30-300”.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- la progettazione della Città di Genova, non sempre organizzata e coordinata, si è basata sulle proiezioni demografiche che mostravano una Città che andava per gli 800 mila- 1 milione di abitanti, mentre ad oggi si registra un trend demografico debolmente decrescente: si è passati dai 620 mila abitanti del 2005 ai 580 mila del 2017 per trovarsi negli ultimi 3 anni attorno ai 565-560 mila abitanti; con un numero di nascite debolmente decrescente attorno alle 3,3mila persone per ciascuno degli ultimi 6 anni, e con un numero di decessi annuali stabile -salvo il 2020- attorno alle 8 mila persone;
- sebbene l'Italia con 694 auto ogni 1000 abitanti sia il Paese più motorizzato d'Europa (media UE è 572/1000), e sorprendentemente rispetto alla percezione comune e diffusa, Genova ha un rapporto di 48 auto ogni 100 abitanti, facendo della nostra Città la seconda meno automobilizzata d'Italia, appena dopo Venezia (44/100);
- il dato della densità veicolare -ovvero, il numero di mezzi rapportato non alla popolazione ma alla superficie- utile ad analizzare la pressione del traffico (e dei mezzi in sosta) sullo spazio urbano, evidenzia che a Genova vi sono 1.951 veicoli per chilometro quadrato (quando la media è nazionale è ben più alta: 3.970), sensibilmente inferiore ad altre grandi città quali Napoli (6.684) e Milano (5.545). Prendendo in considerazione solo la superficie urbanizzata, a Genova vi sono 5.438 veicoli al chilometro quadrato: sensibilmente meno che a Napoli (7.523), Milano (7.306), e Torino (7.099); poco meno che a Bologna (5.865), ma più che a Roma (4.948);
- già oggi, coi volumi di traffico esistenti (e che ci inducono in smentite percezioni di realtà), la velocità media di percorrenza è di 28 km/h;
- in tutta Italia sempre più giovani o non sostengono il corso e l'esame per la patente di guida -sia per motivazioni economiche (si può arrivare a oltre 1.500€ di costi), sia per motivazioni ideali aderenti alle responsabilità ambientale e climatica-, o pur sostenendolo non acquistano successivamente un autoveicolo proprio;

1



Comune di Genova | Direzione di Area Organi Istituzionali
Via Garibaldi, 9 – Palazzo Tursi-Albini, 1° Piano | 16124 Genova
Ufficio Consiglio Comunale | tel. 0105572234 – 2273 - 2231
consigliocomunale@comune.genova.it



Considerato che:

- Genova risulta 14esima su 102 Capoluoghi di Provincia e Città Metropolitane per quanto riguarda gli ossidi di azoto (NOx) che si producono durante la combustione dell'aria nei motori;
- la centralina di rilevazione della qualità dell'aria in Corso Europa -Levante- oscilla negli ultimi anni nell'essere la seconda o la terza (peggiore) in Italia per superamento del limite di legge di biossido di azoto (NO₂) con 51-48 µg/mc; specularmente, a Ponente, la centralina di Multedo-Pegli è l'undicesima (peggiore) in Italia per valori alti con il biossido di azoto al valore di 41 µg/mc, ricordando che la media annuale sancita come salutare dall'OMS è pari a 10 µg/mc. Grazie al vento la media annuale in tutta la Città è di 26,7 µg/mc per il biossido di azoto, cioè sotto i livelli di guardia, ma ancora sopra i limiti fissati dall'Europa per il 2030;
- Genova, quanto a pedoni investiti, è maglia nera: 577 nel 2023 (cioè 1,028 ogni 1000 abitanti), record negativo tra le grandi città italiane. Il tasso di incidenti con morti e feriti è alto: una media di 8,4 incidenti ogni mille abitanti ben oltre l'obiettivo fissato per il 2030, ovvero arrivare a meno di due. L'Unione Europea, infatti, ha indicato per il 2030 come obiettivo il dimezzamento dei morti su strada, per il 2050 l'azzeramento;
- Genova nel 2023 è al 103° posto su 107 città per numero di morti e feriti ogni 1000 abitanti (dati ACI-ISTAT). La Liguria nel 2022 è prima in Italia per incidenti ogni 100.000 abitanti: 521,5 rispetto alla media nazionale di 281,2; Genova è la prima provincia ligure con 593,9 (Centro Studi Autoscout su dati ISTAT). Nel 2023 è la peggior città italiana per numero di pedoni investiti (Report ASAPS). Sempre nel 2023 è la peggior città italiana per sinistri su due ruote: 123,9 ogni 10.000 veicoli coinvolti vs media nazionale di 61,9 (ACI-ISTAT). È inoltre terza città italiana come IPS, Indice di Pericolosità Stradale 2025 su dati 2016-2024. (ICSR - International Center for Social Research);
- tutta la Città di Genova evidenzia strade pericolose: in via Fereggiano (Marassi) sono avvenuti ben 56 investimenti di pedoni nel periodo 2013-2022; in via Assarotti (Centro) e sul Lungomare di Pegli 36; in via Oberdan (Nervi) 30; in piazza Montano (Sampierdarena) 29; in via Albaro 27; in via Puccini (Sestri Ponente) 26; in via Reta (Campasso) e in via Piacenza (Staglieno-San Gottardo) 25; dimostrando che non vi sono strade o incroci più pericolosi ma vi è una pericolosità diffusa e presente in tutta la Città;
- l'Assessora Comunale alla Sicurezza Stradale Arianna Viscogliosi ha recentemente manifestato la certamente condivisibile proposta di un Osservatorio sulla Sicurezza Stradale, uno dei più preziosi punti di partenza per mitigare il rischio stradale tendendo almeno alla soglia zero di persone morte;

Rilevato che:

- sono tante le operazioni politiche che si possono -si devono- mettere in campo per agire un riequilibrio, una riduzione delle disuguaglianze nella nostra società: anche restituire spazio pubblico alla libera fruizione, anche costituire una piazza, creare una piazza, donarla alla comunità cittadina, alla comunità del quartiere, è pienamente un'azione politica di riduzione delle disuguaglianze. E lo è eccome: è una di alcune buone lezioni che possiamo apprendere dal triste periodo del Covid. E' una buona lezione il fatto che il distanziamento fisico ci renda tutte e tutti più poveri, umanamente, socialmente ed anche individualmente. La soluzione è creare spazi ampi liberamente fruibili da tutte e tutti, ovvero spazi e piazze pedonali. E' una buona lezione il fatto che questo spazio pubblico, queste piazze pedonali, compensano lo spazio privato, lo spazio di cui tutte e tutti noi disponiamo individualmente e come famiglie. Durante il lockdown, il distanziamento, il dover stare ciascuno a casa propria, abbiamo visto che per la serenità individuale e sociale non basta avere una casa ma serve quanto mai avere spazi da vivere e abitare in senso lato. Abbiamo visto che non tutte e tutti disponiamo di spazi ampi dove vivere, studiare, rilassarsi, passare il proprio tempo libero, giocare se più giovani. Abbiamo visto che non tutte e tutti abbiamo un terrazzo ampio, un giardino, una sala grande. È compito di chi si fa portatore e portatrice di politiche pubbliche volte alla riduzione delle disuguaglianze agire anche la pedonalizzazione degli spazi pubblici, restituendo spazi a tutte e tutti, compensando la quota di spazio privato individuale e familiare.
- l'utilizzo a strada per auto o a spazio pubblico pedonale di una via o di una piazza, preso di per sé, non cambia il destino della Città, ma cambia sì la vita quotidiana delle persone che abitano e vivono quello spazio, quel quartiere. E così è stato ove tali azioni di pedonalizzazione sono già state adottate: anzitutto in via San Lorenzo e via San Vincenzo, successivamente in via Cesarea e via Fiasella, nonché la più recente Piazza Sarzano, senza dimenticare (sempre in Centro) via Vallediaro e largo Zecca; piazza dei Micone, piazza Tazzoli e via Vado (Sestri Ponente); via D'Aste (Sampierdarena); la regolamentazione di via sant'Ambrogio (Voltri);
- spazi pubblici ampi ad utilizzo pedonale registrano un aumento della frequentazione, elemento peraltro positivo anche per il tessuto piccolo e medio commerciale dei Quartieri e della Città, in affanno in questi anni di diffusione incontrollata di insediamenti della grande distribuzione organizzata;
- in tutte le grandi Città Europee si sta da anni agendo sul recupero dello spazio pubblico adibito a strada verso invece una fruizione libera ciclo-pedonale accessibile a tutte e tutti, peraltro sempre più spesso agendo operazioni di riforestazione e/o depavimentazione, non solo quindi recuperando spazio ma anche riconvertendolo ad aree verde pubbliche libere, contribuendo con una sola azione a: rendere lo spazio pubblico decisamente più gradevole, diminuire significativamente i livelli di inquinamento dell'aria, contribuire significativamente alla riduzione delle aree di calore e in generale alla temperatura media in Città soprattutto nei periodi caldi dell'anno che sempre più oggi giorno registrano

picchi più alti e più duraturi di quanto non fosse abitudine registrare. L'esempio più recente è Parigi, dove la piazza dell'Hôtel de Ville è stata trasformata in una foresta urbana di 2. 500 metri quadrati con circa 150 alberi, e dove in generale con le misure messe in campo durante i più recenti cicli amministrativi dalla Sindaca Anne Hidalgo si sono appunto ridotte le soglie di inquinamento e di calore; e poi anche a Barcellona, Copenaghen, Amsterdam, Vienna, Berlino, Oslo;

- “3-30-300” è il principio matematico, la regola ideata da Cecil Konijnendijk, semplice, scientifica e rivoluzionaria, che aiuta a ripensare le città: 3 alberi da vedere dalla finestra, il 30% di chiome nel quartiere, un parco a 300 metri da casa: la regola. Vale a dire che: “ogni cittadino dovrebbe poter vedere almeno 3 alberi (di dimensioni decenti) dalla propria casa”; 30% è la percentuale minima di copertura arborea del territorio vale a dire il 30% di ombra e chiome è quello che serve per abbassare la temperatura, respirare meglio; 300 sono i metri massimi di distanza tra l'abitazione e l'area verde, ovvero cinque minuti a piedi, non di più. La regola “3-30-300” funziona perché è semplice, comunicabile, verificabile, è una metrica concreta per costruire città più giuste, sane, bioclimatiche, dove il verde non è il residuo di ciò che avanza, ma l'ossatura di ciò che resta: non c'è niente di più contemporaneo che progettare tenendo conto degli alberi, non come ornamento, ma come elemento strutturale;
- consapevoli della morfologia della nostra Città, si sa bene che non sempre è facile nei centri storici, nei quartieri densi, tra edifici anni '50 e strade decisamente sottostimate attuare la regola “3-30-300”, ma anche lì si può trovare qualche buona soluzione: corridoi verdi, viali alberati, piazze con alberature vere e non in vaso;
- potrebbe essere giunto il momento di adottare strumenti e modalità di mitigazione del rischio stradale nonché di pedonalizzazione o semi-pedonalizzazione quali: cuscini berlinesi (posizionati in 20 città italiane, il Politecnico di Bari nel 2021 ha rilevato in Bari una diminuzione dell'incidentalità del 60%, della velocità del 35%, e un passaggio agevole dei mezzi pubblici); attraversamenti pedonali rialzati (ovunque presenti in Italia, ad esempio a Roma se ne stanno realizzando 150 in questo ultimo anno), isole protese, restringimenti di carreggiata (tre soluzioni queste normativamente possibili e concretizzate in tutto il Paese, certamente “novità” per la nostra Città e che però avendo portato significativi miglioramenti per la sicurezza stradale in realtà le più disparate sono certamente da agire anche qui); aumento dei più di 20 attraversamenti pedonali “potenziati” già presenti, ben illuminati e visibili, prova della bontà dell'adozione di buone pratiche già applicate altrove, valutando anche l'estensione della durata del tempo semaforico per i pedoni;

IMPEGNA LA SINDACA E LA GIUNTA

A valutare la possibilità di progettare e mettere in campo nel corso del mandato elettorale 2025-2030 azioni mirate nei quartieri e piani diffusi in tutta la Città di:

- riduzione della velocità massima a 30km/h per tutti i veicoli, in particolare in strade e piazze a traffico e percorrenza di vicinato, ad esempio in prossimità di edifici sensibili, anche in fase sperimentale e/o verso ipotesi di semi-pedonalizzazione; anche adottando strumenti di urbanistica stradale quali implementazione dell'illuminazione pubblica, cuscini berlinesi, attraversamenti pedonali rialzati, ulteriori attraversamenti pedonali 'potenziati', moderatori del traffico, urbanistica tattica, nonché campagne di educazione stradale e una presenza capillare di agenti in strada, anche per far rispettare la precedenza sulle strisce pedonali;
- riappropriazione dello spazio pubblico all'uso pubblico, libero, accessibile, e quindi anzitutto all'uso pedonale e ciclopeditone delle strade e delle piazze, perseguendo: la riduzione degli incidenti e quindi dei feriti e dei morti sulle strade; l'aumento dello spirito di quartiere e del senso di comunità; la riduzione dei livelli di inquinamento cittadino e in particolar modo di alcuni quartieri; l'aumento della adozione di scelte di trasporto e/o pedonale (e quindi anche di trasporto pubblico locale) e/o ciclistico derivante sia dalla nuova conformazione urbanistica sia dall'aumento della sicurezza stradale.

Proponenti: Marangoni, Caputo, Alfonso, Canessa Cerchi, Caraffini, Chiarotti Finocchio Frigerio, Gregorio, Kaabour, Maccagno, Russo, Vassallo (Partito Democratico).

Al momento della votazione, sono presenti i Consiglieri: Alfonso, Bianchi, Bruzzone, Canessa Cerchi, Caputo, Caraffini, Casini, Chiarotti, Falcone Finocchio, Frigerio, Gambino, Garzarelli, Ghio, Gregorio, Kaabour, Maccagno, Marangoni, Maresca, Mascia, Mesmaeker, Piciocchi, Romeo, Russo, Sicignano, Tassara, Vacalebre, Vassallo, Venturini, Villa in numero di 30.

Esito della votazione: approvato con 23 voti favorevoli: Alfonso, Bruzzone, Canessa Cerchi, Caraffini, Casini, Chiarotti Finocchio, Frigerio, Gambino, Garzarelli, Ghio, Gregorio, Kaabour, Maccagno, Marangoni, Mesmaeker, Romeo, Russo, Sicignano, Tassara, Vassallo, Venturini, Villa.

Voti contrari n.ro 6: Bianchi, Falcone, Gambino, Maresca, Piciocchi, Vacalebre.

Presente non votante 1: Mascia.