

## Centro Storico: 25 azioni strategiche per il primo quartiere Car Free e Smoke Free di una Genova proiettata verso il Futuro

### Obiettivo del piano

(Area del Centro Storico come definita dal P.U.C. vigente)

...Rivitalizzare il Centro Storico, restituire gli spazi alle persone, azzerare l'inquinamento, garantire la sicurezza e favorire il commercio e il turismo.

Come?

Facendo diventare il Centro Storico **il primo quartiere senz'auto (e senza fumo) della città** (car free & smoke free). Liberandosi dall'invasione di auto e moto e **restituendo gli spazi** occupati da auto e moto **alle persone** e quindi anche a commercio e turismo. Consentendo alle persone di andare **a piedi in sicurezza** e favorendo i mezzi sostenibili (biciclette, monopattini e mezzi pubblici) negli spostamenti dal Centro Storico al resto della città.

Premesso che...

### I danni della mobilità auto-centrica

- **Cambiamenti climatici:** ... i trasporti sono **la principale fonte europea di emissioni di carbonio**, contribuendo per il **27%** alle emissioni totali di CO<sub>2</sub> nell'UE, con **automobili e furgoni** che ne rappresentano **oltre i due terzi**. Sono l'unico settore in cui le emissioni sono aumentate dal 1990 (fonte Agenzia Europea dell'Ambiente).
- **Danni gravi alla salute:** i trasporti su strada sono anche una delle fonti maggiori di inquinamento atmosferico (dovuto a NO<sub>2</sub> e Particolato atmosferico) che causa ben **58.600 morti premature per anno solo in Italia** (fonte Agenzia Europea Ambiente - Rapporto AEA sulla qualità dell'aria 2019).
- **Violenza stradale:** i trasporti su strada causano anche **9 morti al giorno solo in Italia, di cui 2 pedoni, e 666 feriti** più o meno gravi.
- **Inutile occupazione di spazi:** le nostre città sono letteralmente invase dalle automobili che sono il mezzo, in città, meno efficiente e meno intelligente per spostarsi, che porta a code, intasa il traffico e crea lentezza negli spostamenti. Uno studio stima infatti che **una persona in auto in movimento occupi** infatti **140 mq** di spazio contro 7 mq di una persona in tram, 5 mq di una persona in biciclette e 2 mq di una persona a piedi.
- **Costi gravosi per il bilancio familiare:** l'automobile è, insieme alla casa, una delle principali voci di costo nel bilancio familiare. Le famiglie italiane spendono mediamente circa 3.200 euro l'anno. In un'epoca di crisi questi soldi potrebbero essere parzialmente reinvestiti nell'economia locale. I soldi spesi nelle assicurazioni delle auto potrebbero andare invece a tutelare chi perde il lavoro.

Proponiamo...

## 25 Azioni Strategiche

### ACCESSI AUTO, MOTO E FURGONI

- 1) **Accessi e sosta auto e moto** (privati e non commerciali): l'accesso può essere consentito esclusivamente in caso di: **disabilità, infortunio e malattia** (certificati o in attesa lo siano). La **sosta di veicoli privati non deve essere più consentita** a nessuna ora del giorno e della notte. Oggi moltissime vie e piazze del centro storico sono di fatto dei parcheggi. Non consentito in ogni caso l'ingresso ai veicoli di fascia inferiore a Euro 6 per le auto e Euro 5 per le moto.
- 2) **Carico/Scarico merci**: secondo **un piano commerciale ben definito** gli accessi auto e furgoni sono consentiti **solo in determinati orari e zone ben definite** e la sosta dev'essere breve e limitata al tempo per lo scarico/carico merci (oggi la situazione è fuori controllo nonostante i limiti). Non consentito in ogni caso l'ingresso ai veicoli di fascia inferiore a Euro 6 per le auto e Euro 5 per le moto.
- 3) Favorire al massimo le imprese di **delivery** (trasporti/consegne/traslochi) **con mezzi elettrici e a impatto zero**.

### SICUREZZA

- 4) **Istituire zona 20 con precedenza pedoni (in primis) e ciclisti** per tutto il centro storico salvo eccezioni al *Punto 5*.
- 5) **Istituire Zona 30 per tutte le vie di bordo e di scorrimento** dove passano i **mezzi pubblici** (limiti validi anche per i mezzi pubblici stessi).
- 6) **Zone scolastiche sicure**: nei pressi delle scuole i veicoli non possano accedere durante gli orari di ingresso/uscita della relativa scuola dei bambini e dove, al di fuori di questi orari, i veicoli devono procedere alla velocità massima di 10 km/h.
- 7) Apporre segnaletica evidente per ricordare che **la precedenza**, nelle zone pedonali e ZTL Centro Storico (salvo le vie di scorrimento dove passano i mezzi pubblici), **va data ai pedoni sempre** (anche da biciclette) e che anche le biciclette e monopattini pur appartenendo ad una mobilità da incentivare, devono procedere nei limiti previsti dalle norme vigenti o a mano in caso di intralcio o pericolo per i pedoni. A questo scopo potrebbe essere utile suggerire per la micromobilità, in forte crescita, **percorsi preferenziali di attraversamento del centro storico** (quelli a bassa presenza di pedoni o più ampi).

### BICICLETTE E MONOPATTINI

- 8) Installare **stalli biciclette diurni** in punti strategici, in prossimità di tutti i servizi cittadini.
- 9) Creare **parcheggi biciclette notturni** in fondi, piani terra e negli spazi sottratti alla mafia (dotati di opportuni sistemi antintrusione).
- 10) **Indicare** con segnaletica verticale o grafica **percorsi pedonali e ciclabili** con percorrenze in minuti così che le persone e i turisti siano invitati a percorrerli.
- 11) Favorire **pedibus e bicibus per le scuole**, finanziando o incentivandone la progettazione e realizzazione, con indicazioni chiare e segnaletica alle fermate (come richiesto da numerose famiglie nell'ambito della campagna #desideriodipedibus lanciata durante la SEM).
- 12) **Velostazioni di interscambio coperte e sicure in punti strategici che circondano il Centro Storico**: Stazione Principe, Stazione Brignole, Piazza Caricamento, Piazza Dante, Piazza Corvetto.
- 13) **Gestire in maniera moderna lo sharing comunale delle biciclette** e introdurre lo **sharing dei monopattini** con particolare attenzione a rifornire le zone strategiche di interscambio come stazioni, grandi piazze e grandi capolinea.
- 14) Sviluppare nelle loro potenzialità **assi ciclabili perimetrali** al centro storico per dare sia nuovo impulso al flusso turistico, sia supporto alla mobilità degli abitanti, sia la possibilità a chi lavora nel centro di poter utilizzare la bicicletta come mezzo di spostamento dall'abitazione di residenza:
  - un asse che collega il percorso a mare da Boccadasse a Sampierdarena superando l'ostacolo Fiera e riparazioni navali;

- altro asse collega Caricamento attraverso San Lorenzo e via XX Settembre alla stazione Brignole connettendo l'interno della città con la Val Bisagno.

### TRASPORTO PUBBLICO E TAXI

- 15) **Rimane ovviamente consentito (con richiesta di aumentarlo, potenziarlo e incentivarlo) il transito di mezzi pubblici nelle vie dove è previsto oggi:** piazza Principe, via Andrea Doria, piazza Acquaverde, via Balbi, piazza della Nunziata, via delle Fontane, via Bensa, largo Zecca, piazza Portello, piazza Fontane Marose, via XXV Aprile, via Roma, c.so Quadrio, piazza Cavour, via Gramsci, via Polleri, via Brignole De Ferrari, c.so Dogali e c.so Carbonara.
- 16) **È consentito l'ingresso ai Taxi** (rispettando i limiti di velocità sopra indicati) ma sono favoriti i veicoli elettrici e comunque non consentito in ogni caso l'ingresso ai veicoli di fascia inferiore a Euro 6.
- 17) Il **trasporto pubblico** va reso **più efficiente e funzionale**, incentivato nelle tariffe, nella modalità di fruizione e nella frequenza (devono esserci corse frequenti sia di giorno che di notte), a partire dagli assi del "pi greco" genovese, le vallate e la costa. È fondamentale perché l'arrivo alla zona centro storico possa e debba avvenire evitando mezzi privati inquinanti.

### FUMO E SALUTE

- 18) **"Centro Storico primo quartiere di Genova SMOKE FREE"**: anche se non direttamente legato al tema mobilità è in realtà argomento che attiene alla vivibilità, civiltà, salute e inquinamento dell'aria nel Centro Storico, chiediamo che sia possibile percorrerlo senza respirare continuamente fumo passivo altrui, peraltro possibile vettore di covid-19. Una regola da applicare immediatamente per cui **non sia consentito fumare a meno di 10 metri da altre persone all'aperto** e un **divieto completo di fumo in tutte le aree pubbliche all'aperto a partire dal 2025, da estendere all'intero Comune di Genova** (prendere esempio dall'ordinanza di Milano). Un elemento fondamentale per l'aumento di qualità della vita, salute, igiene nel centro storico e per rimuovere alla fonte quello che è il rifiuto più gettato nell'ambiente al mondo.

### DISABILITA'

- 19) Favorire la **possibilità di movimento in autonomia dei disabili** all'interno dell'area per esempio creando **nelle scalinate e nelle salite, ove possibile, uno spazio senza gradini, con scivoli, per favorire il trasporto di disabili in carrozzina** (e di biciclette) e che comunque non impatti con l'impianto storico del luogo.

### CENTRO STORICO "ALLARGATO": ZONA A EMISSIONI ZERO

- 20) La **zona tra la stazione Principe e la stazione Brignole** dovrebbe diventare per Genova la prima **ZONA A EMISSIONI ZERO** (in tema di mobilità). Per la parte fuori dal centro storico sono consentiti accessi e sosta anche a veicoli privati ma **solo elettrici** salvo le solite eccezioni: disabilità, infortunio e malattia (certificati) ma esclusi in ogni caso i veicoli sotto euro 6 per le auto e sotto euro 5 per le moto. Sarà una grande zona 30 nelle vie principali e zona 20 nelle vie secondarie con precedenza pedoni e ciclisti. Ricordiamo la richiesta di pedonalizzare P.za Colombo e dintorni e Via XX Settembre (salvo mezzi pubblici).

Valgono anche qui le azioni strategiche 2,3,4,5,6,8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18,19.

- 21) Favorire maggiormente l'**integrazione tra treni e trasporto pubblico locale** in termini di sincronizzazione di orari, tariffe e frequenza e l'**interscambio tra mezzi sostenibili** (treno, bus, bici e monopattini) in particolar modo nei pressi delle stazioni Principe e Brignole.

22) Introdurre un “servizio pubblico on demand” attraverso lo **sharing motorini elettrici a bassa cilindrata** e comunque sottomessi a tutti i limiti di velocità sanciti sopra per poter muoversi **dai margini del centro storico all'esterno e non all'interno**.

23) Favorire il **car sharing elettrico** in modo da **sostituire di fatto le auto proprietà** e il loro uso non compatibile con la città (da utilizzare **dai margini del centro storico all'esterno e non all'interno**).

#### **ULTERIORI AREE LIMITROFE A MONTE**

24) Per evitare che il traffico si sposti dalla viabilità che ora passa nel Centro Storico verso la viabilità di cornice (circonvallazione a monte per esempio da Piazza Manin a Piazza Acquaverde e intorno a via Chiodo) **favorire e aumentare frequenza mezzi pubblici, istituire Zone 30 per tutte le vie di scorrimento e limitare ai 20 km/h la velocità nelle strade secondarie molto strette ed a doppio senso, istituire zone scolastiche sicure** nei pressi delle scuole.

#### **PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO AI MARGINI DELLA CITTA'**

25) Perimetrare la città in punti strategici (esterni alla città) con **parcheggi di interscambio** (uscite autostrade per esempio e NON utilizzando spazi verdi) per consentire una valida soluzione a chi si muove da zone isolate esterne alla città o dell'entroterra verso il centro ed invogliare (anche chi abita all'interno della città) a **lasciare il mezzo privato motorizzato a favore di mezzi pubblici, bici, monopattini e piedi** cosa che deve portare quindi, in contemporanea, ad una forte riduzione progressiva degli spazi occupati dai parcheggi all'interno della città liberandoli per piste ciclabili protette, corsie bus, marciapiedi e aree pedonali.