

GENOVA SOSTENIBILE

Relazione tavolo
1° edizione - anno 2024

**GENOVA
FUTURA**
La città che costruiamo **insieme**

PD
Partito Democratico
GENOVA

S&D

DALLA PREMESSA DELLE CONFERENZA PROGRAMMATICA

Che effetto ha la crisi climatica sulle città? Possiamo dire che la città è sia vittima sia causa dei cambiamenti climatici.

Globalmente assistiamo a un progressivo e crescente inurbamento della popolazione.

Nel 2050 le aree urbane europee ospiteranno l'82% della popolazione. Il previsto cambiamento demografico richiederà una profonda trasformazione dell'ambiente urbano, del suo tessuto socio-economico e dei servizi pubblici offerti al cittadino

Nel quadro generale della transizione ecologica, lo sforzo delle città per la riduzione delle emissioni di gas climalteranti è fondamentale, considerando gli obiettivi dell'accordo di Parigi sul clima. Si tratta infatti di invertire una curva che è sempre cresciuta e di arrivare a emissioni nette zero in meno di trent'anni. All'interno dell'obiettivo dell'Agenda 2030 che definisce i traguardi per le città sostenibili si parla di garantire l'accesso ad alloggi adeguati ed efficienti a tutte e tutti, di investire in sistemi di trasporto accessibili e sostenibili, di pianificazione integrata e partecipativa dell'urbanizzazione, di attenzione alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti urbani, di fornire accesso universali a spazi verdi pubblici, di gestione del rischio di disastri con piani di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici. Tutti obiettivi definiti con la consapevolezza che ridurre le emissioni a livello urbano richiede interventi strutturali e culturalmente radicali e che per realizzare una transizione giusta si debba prestare attenzione alle fasce di popolazione più fragili e vulnerabili.

Le sfide più grandi riguardano il ripensare l'urbanistica, la mobilità, la gestione dei rifiuti e l'efficienza energetica degli edifici. Potenziare il trasporto pubblico, rendere agevole e sicura la mobilità attiva e scoraggiare il traffico automobilistico privato sono le principali strategie necessarie a ridurre le emissioni del settore. Promuovere l'autoproduzione di energia, l'elettificazione dei consumi, l'utilizzo di tecnologie rinnovabili per la generazione di energia termica ed elettrica, incentivare l'isolamento termico e ridurre gli sprechi, invece, sono le strategie necessarie a ridurre le emissioni prodotte dagli edifici. Un numero crescente di città del mondo ha stilato o sta stilando dei piani per ripensarsi ed affrontare la crisi climatica.

L'ATTUALE SITUAZIONE A GENOVA

Oggi Genova è investita da un elevato numero di progetti infrastrutturali e di cosiddetta rigenerazione urbana con svariati miliardi di euro di investimento.

Assistiamo quotidianamente all'annuncio di progetti inseriti in una visione di città "plastica", proprio come il plastico della "Genova del 2030" presentato dal Sindaco al Mipim di Cannes.

Tra gli interventi di "rigenerazione urbana" in atto troviamo tra gli altri il Water Front di Levante, l'area ex Miralanza, l'ex mercato del Pesce, la Rotonda di Carignano, P.zza Caricamento a cui si aggiungono Erzelli, Hannebique, Galliera, Forte Begato non ancora avviati.

Tra gli interventi infrastrutturali, oltre a quelli che coinvolgono le aree portuali come la Diga Portuale, il Porto petroli di Multedo, e l'Aeroporto, troviamo il Tunnel sub portuale, lo SkyMetro, la Funivia del Lagaccio, a cui si aggiungono le infrastrutture ferroviarie e autostradali come il Terzo Valico, il Nodo ferroviario di Genova e la Gronda.

Action Plan 2050

Nella pianificazione dell'attuale giunta, tutto ciò che riguarda la sostenibilità è contenuto nell'Action Plan 2050. Con Deliberazione della Giunta Comunale del 06/05/2021, infatti, la città di Genova si è dotata di uno strumento di pianificazione sostenibile con una visione al 2050: l'Action Plan Genova 2050[1]. Lo strumento comprende azioni concrete sulla sostenibilità ambientale, l'adattamento e la mitigazione dei cambiamenti climatici, in funzione di un miglioramento della qualità della vita dei residenti e non solo. L'obiettivo principale è la città resiliente, evoluzione della smart city per rispondere in modo coerente alle sollecitazioni interne ed esterne e diventare un modello di sviluppo urbano sostenibile.

L'Action Plan Genova 2050 si basa su un nucleo di azioni, partendo da un'analisi delle esigenze del contesto territoriale, condotta attraverso la costruzione di una governance multilivello e in collaborazione con altre città italiane ed europee.

[1]<https://www.investingenova.com/sites/default/files/Strategia%20Genova%20Lighthouse.pdf>

La città metropolitana e il PNRR

La città metropolitana ha il compito di occuparsi di importanti questioni ambientali e di mobilità.

Le iniziative finanziate con il PNRR dimostrano un'attenzione su gestione dei rifiuti e riforestazione urbana, prevedendo:

- 3 interventi per un valore di più di 4 milioni di euro per la forestazione di 110 ettari nei Comuni di Genova, Arenzano, Cogoleto, Ronco Scrivia, Bogliasco, Pieve Ligure[1]
- 13 interventi per circa 12 milioni sulla gestione del ciclo dei rifiuti, prevedendo la sostituzione con cassonetti di strada ad accesso controllato (in prevalenza sul comune di Genova, sembra), la realizzazione di diverse ecoisole, centri del riuso e centri di raccolta, compreso il miglioramento di quelli già in essere

[2] <https://www.cittametropolitana.genova.it/it/news/webnews/citt%C3%A0-metropolitana-genova-pnrr-s%C3%AC-del-ministero-alla-forestazione-urbana-i-comuni>

Rimettiamo al centro pianificazione, condivisione e trasparenza

Analizzando l'attuale amministrazione del Comune e della Città Metropolitana di Genova, emerge chiaramente come da diversi anni a Genova la pianificazione sia sistematicamente assente.

La città metropolitana con iniziative sostenute dal PNRR interviene principalmente nel territorio del comune di Genova. Oltre a finanziare copiosamente servizi pubblici per il Waterfront di Levante, non forniti dai cosiddetti investitori privati, si pone anche l'obiettivo di riqualificare il tessuto urbano in alcune aree del ponente genovese. Altri interventi riguardano l'adeguamento di edifici scolastici, piccoli impianti di depurazione e strade provinciali e regionali. Questa parte di finanziamento tuttavia appare come occasione per effettuare indispensabili interventi di manutenzione, più che risultato di una pianificazione integrata del territorio. E' anche riscontrabile una certa attenzione su miglioramento della raccolta dei rifiuti e riforestazione di aree urbane e suburbane, soprattutto in comune di Genova.

Nonostante il notevole numero di interventi, soprattutto in ambito comunale, ma anche "provinciale", in entrambi i casi è evidente la mancanza di una visione di futuro della città nel suo insieme.

L'Action Plan del Comune di Genova e gli interventi del PNRR della Città Metropolitana non rispondono alla necessità della città di dotarsi di un piano completo di adattamento al cambiamento climatico, in linea con le esigenze dell'Agenda

ONU 2030 e gli obiettivi nazionali in ambito sostenibilità, e come già adottato da tante città italiane ed europee.

Nella strategia della Città Metropolitana, ad esempio, manca la pianificazione per la difesa del suolo. Oltre ai grandi progetti, come la realizzazione delle gallerie scolmatrici dei torrenti Bisagno e Fereggiano (di cui gli interventi relativi ai rii Noce e Rovare beneficiano di 26 milioni di euro di finanziamenti del PNRR) e diversi interventi straordinari su rii locali e strade provinciali (sempre finanziati dal PNRR), manca una strategia di prevenzione complessiva sul tema del dissesto idrogeologico, con particolare attenzione ai comuni dell'entroterra.

Le Province/Città Metropolitane sono l'organo politico-amministrativo più vicino ai territori più fragili in quanto si occupano della tutela del territorio, della pianificazione della prevenzione e della protezione civile, e della manutenzione stradale. Sacrificate sull'altare della riduzione dei costi della politica e fortemente depotenziate, non riescono a mettere in campo azioni per contrastare il fenomeno dell'urbanizzazione e di abbandono dei territori meno urbanizzati.

L'assenza di pianificazione è ulteriormente esacerbata dalle significative differenze con cui vengono trattate le diverse parti della città: gli investimenti riguardano infatti prevalentemente il centro mentre le periferie sono più o meno lasciate a se stesse, e nei piani dell'amministrazione si ragiona solo di Turismo e grandi centri commerciali, trascurando il porto, l'università, il rinnovo produttivo e infrastrutturale della città, tutti elementi che permetterebbero un maggiore sviluppo della città e, se ben gestito, conseguenti opportunità di riduzione delle diseguaglianze.

Il lungo elenco di opere infrastrutturali e di rigenerazione urbana progettate in deroga al Piano Urbanistico Comunale (PUC) approvato nel 2015 e concepito in un contesto politico-economico e climatico diverso, con investimenti pubblici e privati nettamente inferiori, è un'altra chiara dimostrazione della mancata pianificazione di questi anni.

Questa mancanza, mirata solo al perseguimento del "modello Genova" che vede come mantra la realizzazione di tutto ciò che è possibile senza una visione complessiva e senza considerare alternative più "sostenibili" e al contempo "utili", rischia di comportare un cattivo investimento dell'ingente quantità di denaro straordinariamente disponibile oggi per la trasformazione della città.

Oltre a questo rischio, un'altra importante conseguenza del mancato aggiornamento del PUC in luce dei numerosi interventi di questi anni è la riduzione della trasparenza, la mancanza di assunzione di responsabilità da parte dell'amministrazione e l'assenza di un dibattito pubblico condiviso in città.

Il silenzio della città e il basso coinvolgimento dei territori sono segnali pericolosi di una città che non "sogna insieme", ma subisce le scelte della classe dirigente economica e politica.

Infine, per quanto concerne la mobilità metropolitana, assistiamo frequentemente alla presentazione di nuove idee, tra loro sconnesse, come dimostra l'aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) avvenuto dal 2023. Nel PUMS oggi troviamo come prima strategia la realizzazione di ampi parcheggi di interscambio, soluzione vecchia di decenni per l'interscambio modale e che poco punta sull'integrazione treno-trasporto locale (ferro-gomma).

Per il rafforzamento del trasporto pubblico si parla contemporaneamente del progetto dei 4 assi, della metropolitana fino alla Fiumara (e in futuro fino a Sestri Ponente) e dello Sky Metro fino al Waterfront di Levante, senza una reale ambizione di riprogettare i flussi cittadini.

Come mobilità alternative si descrivono la Funivia dei Forti e il people mover centro-waterfront di Levante, opere impattanti, poco sostenibili, funzionali più ai turisti e ai croceristi che ai cittadini.

Altri servizi come lo sharing di auto e mezzi a due ruote vengono citati come da rafforzare, ma come ci dimostra il fallimento di MiMoto, è necessario ripensare ed integrare questi servizi per renderli realmente fruibili ed accessibili.

A tutto questo noi contrapponiamo una città che pianifica, utilizzando gli strumenti messi a disposizione dalle norme, affinché Genova diventi realmente una città policentrica e allo stesso tempo una città competitiva a livello europeo e internazionale.

La pianificazione oltre ad essere giusta è un metodo che ha conseguenze positive e verificabili.

Prima di tutto è un antidoto efficace alle degenerazioni verticistiche, spesso opache e corrotte della politica.

In secondo luogo **permette di coinvolgere i cittadini sugli aspetti determinanti e di interesse collettivo della città, con l'obiettivo ultimo di migliorare la qualità della vita di tutti i territori.**

La prima opportunità si presenterà l'anno prossimo, quando, in ottemperanza alla legge, **sarà avviata la stesura del nuovo PUC, un'opportunità importante per coinvolgere cittadini, operatori economici, sociali e culturali nell'immaginare insieme all'amministrazione la pianificazione e la regolazione della città.**

Piano Urbanistico Comunale (PUC)

Genova è naturalmente, per conformazione orografica del territorio, per ragioni storiche e per sentito dei suoi cittadini una città policentrica e lineare. Una città "arcipelago metropolitano", caratterizzata da tante tipologie di aree urbane, dai centri urbani costieri, alle vallate industrializzate e residenziali, fino ai quartieri collinari.

Concretizzare realmente una città policentrica e al contempo competitiva sul piano internazionale significa prima di tutto **elevare il livello della qualità urbana dei singoli territori**. È necessario garantire la diffusione a livello di Municipio e di Quartiere dei principali servizi e centri di aggregazione urbana (dalla sanità alla cultura e al tempo libero) senza dimenticare le esigenze delle comunità immigrate, passando dalla scuola fino all'immagine urbana. Ciò si traduce nel progettare in modo completo e diversificato la localizzazione dei servizi essenziali come ad esempio aree verdi, trasporto pubblico, asili e scuole, centri culturali, strutture sanitarie con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita dei cittadini di tutte le aree territoriali, dal Levante al (soprattutto) Ponente, comprese le vallate, e limitando fortemente il consumo di ulteriore suolo e con il verde urbano al centro, in contrapposizione a tutte le trasformazioni di questi anni che si sono invece basate sulla grande distribuzione e sulla concessione di lunga durata di grandi aree a privati.

Per la fase di riscrittura del PUC lanciamo l'idea che per avere un reale cambiamento dello stato attuale occorra mettere a fuoco dei veri e **propri progetti simbolo per il "riscatto delle periferie"**. Progetti per Servizi e Aree Pubbliche anche in sinergia con interventi di soggetti privati, pensati per valorizzarne le identità e definirne nuovi ruoli non in competizione col centro "nobile" di Genova ma in sinergia e in complementarietà con la sua attrattività.

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

L'altro elemento fondamentale per rendere Genova una città policentrica e competitiva, e contemporaneamente sostenibile sia da un punto di vista sociale sia ambientale, superando le tante difficoltà di oggi, è la mobilità.

La mobilità è una necessità e un diritto e per questo è fondamentale garantire un servizio pubblico efficiente, che consenta l'interscambio fra le diverse parti della città e fra la città e il territorio regionale ed extra regionale, con tempi e condizioni di viaggio competitive.

La trasformazione della linea ferroviaria Voltri-Principe, grazie al quadruplicamento dei binari, in una linea a prevelente uso cittadino è essenziale per ben collegare i vari centri costieri della città, almeno dal Ponente al Centro. La medesima soluzione a Levante sarebbe quanto meno auspicabile, ma richiederebbe un grande progetto da valutare insieme a RFI e ai governi regionali e nazionali. Sicuramente il Terzo Valico, opera fondamentale per l'elettrificazione dei trasporti, e il conseguente spostamento verso Milano di una parte del traffico verso Roma, potrebbero almeno in parte liberare la linea e aiutare ad incrementare il trasporto locale e regionale.

La prosecuzione della metro rimane un tema centrale, con la prosecuzione in Val Polcevera (Campasso) in corso e la necessità di prosecuzione anche verso il Levante (Terralba). Per quanto concerne la Val Bisagno è necessario un nuovo sistema di trasporto rapido. Il progetto Skymetro dell'attuale amministrazione solleva forti dubbi dal punto di vista idrogeologico, paesaggistico, di gestione economica e, infine, a causa delle pochissime fermate, di utilità al fine di scoraggiare l'uso del mezzo privato.

PIANO CLIMA

Genova Consapevole per essere Sostenibile

Per implementare un Piano Clima, è prima di tutto essenziale che ogni obiettivo sia affiancato da programmi informativi e di sensibilizzazione. Questo approccio mira a garantire che le scelte culturalmente più radicali non escludano nessuno, soprattutto le fasce di popolazione più vulnerabili. Per realizzare una transizione equa, è fondamentale prestare particolare attenzione alle categorie più fragili, promuovendo scelte consapevoli e accompagnando la popolazione in questa transizione.

Il coinvolgimento dell'intera città nel raggiungimento di ambiziosi obiettivi di riduzione dell'impronta carbonica e di neutralità climatica passa tramite la partecipazione di tutti gli attori cittadini, a partire dagli abitanti e dagli utilizzatori della città.

Fondamentali in questo senso l'informazione sul cambiamento climatico e la creazione di **consapevolezza, incoraggiamento e sensibilizzazione** di stili di vita più corretti e positivi per l'ambiente.

Esempi concreti sul tema della corretta raccolta differenziata, del riuso per la riduzione dei rifiuti urbani, dell'utilizzo di mezzi alternativi al mezzo privato, pubblicizzando e migliorando le soluzioni di mobilità pubblica, etc.

Riduzione inquinamento atmosferico

Un aspetto fondamentale per la salute dei cittadini è la riduzione dell'inquinamento atmosferico. Non è facile discernere tra le fonti di inquinamento, le centraline monitorano la qualità dell'aria in continuo, ma va ricordato che l'inquinamento da riscaldamento civile è l'unico facilmente determinabile in quanto stagionale. Ad esempio le centraline ARPAL evidenziano in città solo due superamenti relativi agli ossidi di azoto, in via San Martino e in via Bruno Buozzi, generati sicuramente dal traffico veicolare, ma si registrano anche altrove frequenti superamenti in relazione al traffico delle navi e dei traghetti nel porto.

Bisogna aggiungere che il monitoraggio è soggetto ad alcuni limiti. Analizza l'aria in modo puntiforme, ma i venti prevalenti convogliano l'inquinamento (in particolare le polveri sottili) in diversi e circoscritti quartieri dove si accumulano e dove l'aria risulta assai più inquinata. Bisogna poi tener conto delle polveri che penetrano negli ambienti chiusi e dove si accumulano.

Per quanto riguarda il particolato è molto importante ricordare che i limiti di legge in vigore sono oggi meno restrittivi di quelli fissati dall'OMS considerati come sicuri (eppure in Europa, secondo i dati dell'Agenzia europea per l'ambiente, nel 2021 i decessi imputabili al PM_{2,5} sono stati 253.000, con l'Italia al secondo posto per numero di morti (46.800), dopo la Polonia (47.300). In media in Italia oltre 53 mila decessi annui prematuri ed evitabili nell'ultimo decennio, parliamo di oltre 140 morti premature al giorno)

Il Comune di Genova, nell'anno 2009, ha costituito, con delibera di Giunta Comunale (Vincenzi), n. 293/2009 del 10/09/2009, l'Osservatorio Ambiente Salute: uno spazio di confronto istituzionale che incrocia ed integra i dati ambientali con quelli relativi allo stato di salute dei cittadini genovesi, dati che vengono, di norma, tenuti separati a causa dei diversi enti preposti e dei diversi assetti organizzativi e istituzionali.

I Componenti dell'Osservatorio sono rappresentanti di varie istituzioni (Università, IST, ARS, ARPAL, ecc.) che, a vario titolo, si interessano della tutela dell'ambiente e della salute.

L'Osservatorio, Istituito nel 2009 e ricostituito nel 2016 (giunta Doria), **dal 2017 (giunta Bucci) non viene più convocato perché considerato "superfluo" e di poca rilevanza.**

Pensiamo sia importante rimettere al centro il ruolo dell'Osservatorio, per promuovere un'indagine epidemiologica che fotografi la condizione della salute pubblica per le aree sottoposte all'inquinamento atmosferico e per rivendicare l'istituzione di presidi sanitari nei diversi ambiti territoriali che estendano in modo continuativo l'indagine epidemiologica.

Come già evidenziato, la nuova pianificazione sostenibilità della Mobilità, deve prevedere una riduzione del traffico veicolare in favore del trasporto pubblico, comportando benefici immediati sull'inquinamento della città. Anche interventi di efficienza energetica ed elettrificazione dei consumi degli edifici (come sviluppato nei punti specifici del documento) concorrono in modo significativo.

Un'azione concreta che l'amministrazione comunale e l'Autorità Portuale (AdSP del Mar Ligure Occidentale) possono mettere in campo è l'introduzione dell'obbligo di utilizzo di carburanti a basso tenore di zolfo per le navi (soprattutto i traghetti), sia per le manovre sia per la produzione di energia elettrica sulle imbarcazioni. A Livorno per esempio l'utilizzo di carburanti a basso tenore di zolfo è già obbligatorio mentre a Genova solo facoltativo.

Contemporaneamente è necessario procedere con l'elettificazione delle banchine (Cold Ironing). Per le navi da crociera, infatti, il problema è la produzione di energia per i servizi. Una nave da crociera è equivalente, dal punto di vista del fabbisogno energetico, alle necessità di un piccolo paese, ed è valutata in media per ogni imbarcazione a 10 MW/h. La riduzione del danno infatti dipende in larga parte dall'utilizzo di carburanti, tuttavia, la vera risoluzione del problema è l'elettificazione delle banchine. Il problema sta nei costi, non tanto per realizzare la rete per cui sono anche previsti fondi PNRR, ma per la fruizione da parte degli armatori, in quanto l'energia costerebbe loro molto di più di quanto non costi quella prodotta dai generatori di bordo.

Piano del Verde...e Blu

Riteniamo fondamentale tutelare e valorizzare le aree verdi collinari, che svolgono la funzione di cintura verde, fondamentale per aumentare la forestazione della città, tenendo conto delle difficoltà oggettive ad aggiungere aree verdi estese nell'area strettamente urbana.

L'attuale Piano del Verde, ancora in costruzione e di cui abbiamo potuto leggere solo l'introduzione, appare debole e più funzionale a giustificare le infrastrutture in corso di realizzazione come la Funivia dei Forti, presentata come la grande opportunità di accesso al verde per i Genovesi, che a ripensare gli spazi verdi al servizio della città per ridurre inquinamento, calore, ecc.

Riteniamo fondamentale l'integrazione di un Piano del Verde con un Piano del Blu che si occupi del nostro mare e delle sue spiagge e litorali.

Riteniamo importante prevedere nel piano l'introduzione nei regolamenti edilizi obblighi in merito alle opere di urbanizzazione, con attenzione alla pianificazione interventi di forestazione urbana e incremento di superfici verdi dove possibile e alla modifica dell'albedo (potere riflettente) e l'emissività degli elementi urbani ed edilizi, con l'aumento delle superfici drenanti per un minore calore trattenuto ed una riduzione del rischio allagamenti.

Queste misure comporterebbero un miglioramento del cosiddetto raffrescamento urbano, con la riduzione del fenomeno "isola di calore", che rientra negli interventi di mitigazione e adattamento al riscaldamento globale per la tutela della salute dei cittadini, soprattutto fragili come i numerosi anziani presenti nel nostro territorio urbano.

Eventi estremi di pioggia, rischio idrogeologico, siccità e carenza idrica

È necessario un piano di prevenzione con mappatura di tutte le situazioni a rischio in città metropolitana, con sviluppo di opere idrauliche per la messa in sicurezza del territorio, non solo per la sistemazione successiva ad eventi di dissesto, ma in ottica di prevenzione.

Riteniamo poi necessaria una conversione del sistema di drenaggio urbano verso soluzioni sostenibili, tenendo conto della condizione di "sali-scendi" del nostro territorio, e dei numerosissimi bacini idraulici, che espongono a maggiori e diversi rischi rispetto per esempio a territori pianeggianti. Proprio gli interventi pubblici o le opere di urbanizzazione sono occasione fondamentale per intervenire in modo straordinario sui sistemi di raccolta delle acque piovane, per renderli più resilienti e per migliorare la risposta idrologica del territorio impermeabilizzato.

Il clima caratterizzato da un aumento significativo delle ondate di calore e degli eventi atmosferici estremi porta con sé anche problemi di siccità.

Genova negli ultimi anni ha vissuto alcune carenze idriche, soprattutto nel ponente cittadino e nell'area metropolitana, a causa delle condizioni climatiche estreme e complici i lavori di manutenzione ai bacini e alle dighe dei laghi del Gorzente.

La soluzione più giusta oltre che più economica per mitigare questo rischio è la riduzione degli sprechi tramite campagne informative per la cittadinanza, l'analisi dei consumi

non domestici per identificare i più rilevanti (a partire dalle utenze della PA) e pianificare opere di compensazione e di utilizzo di acqua non potabile, la manutenzione degli acquedotti esistenti per ridurre le perdite dirette che oggi si attestano intorno al 25%.

Più a lungo termine, ripensare l'uso dell'acqua potabile e realizzare una rete duale per il recupero delle acqua pluviali e lo sfruttamento delle acque depurate per usi non potabili sarebbero passi avanti fondamentali per affrontare in modo sistematico il problema della carenza idrica. Queste sono generalmente soluzioni complesse e costose, ma meno care e più sostenibili ad esempio della dissalazione dell'acqua di mare.

Efficienza energetica ed energie rinnovabili

Riteniamo importante l'individuazione di una strategia per accelerare la riqualificazione energetica profonda degli edifici privati e del patrimonio edilizio pubblico.

Sosteniamo poi la promozione dell'utilizzo di fonti rinnovabili attraverso accordi per lo sviluppo di comunità energetiche, soprattutto nei territori della città metropolitana, aiutando nello sviluppo i Comuni sotto i 5mila abitanti a godere dei finanziamenti in conto capitale previsti dal PNRR (bando regionale di 100 mila euro davvero poco...).

È necessario progettare la decarbonizzazione dei consumi, a partire dagli edifici comunali, attraverso una riqualificazione del patrimonio edilizio comunale (ERP, Scuole, Uffici, musei...) e favorendo ove possibile l'installazione di pannelli fotovoltaici. La riqualificazione del patrimonio edilizio privato

va favorita mediante accompagnamento, supporto, bonus e incentivi, con una mappatura delle aree prioritarie, mentre per l'efficientamento degli usi energetici nel terziario è possibile richiedere in fase di autorizzazione edilizia una classificazione energetica dell'edificio più stringente.

Nell'area metropolitana è infine urgente realizzare la mappatura delle aree idonee e delle superfici disponibili per una razionale installazione di impianti rinnovabili e definire procedure di approvazione veloci rispetto ai vincoli paesaggistici, tenendo conto che la Liguria oggi è ultima in classifica con l'8% di produzione di energia rinnovabile rispetto a quella che consuma (da piano nazionale dovremmo già essere al 14%).

Decoro urbano e raccolta e gestione dei rifiuti

Una delle questioni più importanti per una città sostenibile e contemporanea che fa dell'economia circolare uno dei fari guida della conversione ecologica, in linea con gli obiettivi italiani ed europei, è la gestione dei rifiuti, totalmente di competenza dell'amministrazione comunale / metropolitana e pianificata a livello regionale.

Nella gestione dei rifiuti, si misura uno dei più clamorosi fallimenti della giunta Bucci: percentuali di recupero rimaste sostanzialmente al palo e la TARI più alta a livello nazionale tra le città metropolitane basterebbero da sole a documentare questo fallimento.

Ma non è solo questo: l'incapacità di realizzare nuovi impianti di trattamento, i ritardi nella riapertura della discarica di Scarpino, che ha consegnato a soggetti esterni la "polpa" degli introiti, la sciagurata nomina ai vertici di IREN,

che ha fatto perdere peso al comune di Genova in quella importante realtà, sono elementi che, nell'ottica "manageriale" tante volte invocata dal Sindaco, giustificherebbero un licenziamento in tronco.

Peraltro, la pulizia della città non è migliorata e, soprattutto nelle periferie, addirittura peggiorata.

Un decisivo intervento che porti la gestione dei rifiuti, in tutte le sue componenti, ad un livello decoroso si pone pertanto come obiettivo importante per una nuova amministrazione.

Grazie al PNRR e a fondi europei è in corso la sostituzione di tutti i cassonetti stradali.

L'attuale piano di AMIU tuttavia si sta limitando ad un cambiamento delle modalità di raccolta lasciando invariato il resto.

Se non si inquadra questa innovazione in un intervento complessivo, che **coinvolga profondamente la cittadinanza/utenza**, si rischia di "bruciare" anche questa opportunità.

Il coinvolgimento dell'utenza è infatti strategico almeno a quattro livelli:

- generale sotto il profilo del consumo consapevole (riduzione dei rifiuti); in tale direzione si muovono le attività educative e informative, da potenziare;
- domestico (separazione alla fonte) in questa direzione è pensabile una **revisione del regolamento edilizio** che preveda spazi di gestione a livello condominiale in una prospettiva di evoluzione del sistema;
- economico: è il tema della **tariffazione puntuale** (si paga per quanti rifiuti si produce), prevedendo anche importi differenziati in relazione alla qualità verificabile delle frazioni conferite;
- sociale: previene e segnala il degrado.

In tale prospettiva proponiamo pertanto un **nuovo Servizio Utenti** che operi con personale dedicato ad elevata professionalità e dotato di specifiche strutture e strumentazioni, che collabori con i gestori della tariffa e con la gestione dei servizi a territorio (raccolta e pulizia).

A livello tecnico, per cambiare veramente segno, al sistema dei cassonetti stradali con accesso controllato devono affiancarsi altre forme di raccolta.

In particolare: i centri di conferimento, che possono dare un apporto significativo alla raccolta, specie per le componenti non ricomprese tra le cinque maggiori (in base alla normativa possono ricevere 58 tipologie diverse di rifiuti).

La strategia di **un centro per quartiere** deve essere riproposta. In tale prospettiva, da un lato considerare le aree portuali (l'opportunità del coordinamento tra i rispettivi piani regolatori non può essere nuovamente mancata!), dall'altro, ancora, con norme urbanistiche (ad es. ogni nuovo insediamento della grande distribuzione organizzata deve essere dotato di un centro aperto al pubblico).

A differenza di ora, i centri di conferimento dovrebbero essere aperti anche alle piccole attività artigianali e commerciali nell'ambito di specifici contratti. Ciò consentirebbe, da un lato introiti aggiuntivi per AMIU, dall'altro limiterebbe il fenomeno degli "abbandoni".

La corretta gestione di questi centri rappresenta un elemento di criticità su cui porre la massima attenzione, per riacquisire una credibilità che al momento manca.

La scarsa disponibilità di aree ha, di fatto, impedito l'affermarsi di questa strategia e, almeno nell'immediato futuro, le difficoltà non mancheranno.

Per questo, l'estensione del servizio attraverso unità mobili

sul modello degli Eco-van, può essere una soluzione intermedia da perseguire. Anche in questo caso, il servizio deve essere ripensato mettendo in campo le nuove tecnologie disponibili.

Nell'ambito di questa nuova logica, può essere riconsiderata, in luoghi logisticamente favorevoli, anche una modalità di **raccolta domiciliare o di prossimità** (tutte le precedenti sperimentazioni sono state ad oggi chiuse nonostante anche buoni risultati). Ciò a patto che sia garantito, anche e soprattutto nel caso che tali servizi fossero appaltati, il pieno rispetto delle normative sulla tutela dei lavoratori.

In definitiva, il modello a cui pensiamo deve consentire al cittadino/utente la **massima possibilità di scelta** "ricompensando" l'impegno nella tutela del bene comune.

Per realizzare quanto sopra, non solo saranno necessarie profonde innovazioni nell'organizzazione dell'azienda e dei servizi comunali, ma, proprio in considerazione delle specificità territoriali e del coinvolgimento della popolazione, sembra indispensabile anche **un maggiore ruolo (e peso) dei municipi nella gestione del contratto di servizio.**

Ciclo dei rifiuti

L'Italia per diversi indicatori, dalla raccolta differenziata, al tasso di uso circolare di materia rimane leader in Europa.

Questo significa che in Italia il tessuto industriale del settore ambientale è di grande valore e va sfruttato anche in Liguria per migliorare la gestione dei rifiuti e ridurre la spesa di cittadini e imprese.

Per l'intera Regione Liguria, ma in particolare per Genova, è opportuno perseguire, per quanto possibile, la chiusura del ciclo dei rifiuti "in casa".

I rifiuti oggi vengono trattati interamente fuori città a causa dell'assenza di impianti in loco e di proprietà di AMIU, come impianti di trattamento, separazione e selezione dei rifiuti indifferenziati e differenziati.

L'indifferenziata, una volta trattata in impianti fuori città o addirittura fuori regione, viene poi in quota parte smaltita presso la discarica di Scarpino, e la restante parte smaltita fuori regione, per esempio portata negli inceneritori (vedasi Piacenza). La quota differenziata viene recuperata in impianti di recupero anch'essi fuori città e più spesso fuori regione e genera un profitto esclusivamente in favore dei privati che la trattano.

Questa gestione porta la città di Genova ad essere la seconda in Italia per valore della TARI. In sintesi paghiamo una TARI altissima per una gestione del ciclo dei rifiuti ampiamente sotto le aspettative sia dal punto di vista del servizio che della sostenibilità ambientale.

Il più importante tra gli impianti, sparito dal piano industriale di AMIU ma promesso dall'amministrazione Bucci alla città all'inizio del suo primo mandato, rimane il biodigestore per il trattamento della componente umida, quota più rilevante dei rifiuti se ben differenziati.

I lavori dell'impianto di trattamento meccanico-biologico presso la discarica di Scarpino sembrano bloccati a causa delle prevedibili difficoltà realizzative legate alla stabilità del suolo su cui doveva sorgere.

Noi riteniamo che tale impianto debba essere completato a due condizioni:

- proponendo un prolungamento della vita della discarica (l'attuale autorizzazione scade tra cinque anni, ma un ampliamento volumetrico è tecnicamente fattibile) in modo che l'investimento possa essere economicamente sostenibile;
- modificando opportunamente il progetto in modo da renderlo coerente con un ciclo dei rifiuti ambientalmente sostenibile.

La valorizzazione del sito di Scarpino deve comunque costituire un elemento importante di un nuovo ciclo dei rifiuti, tenuto anche conto che il sito dovrà essere comunque presidiato per lungo tempo dopo la chiusura della discarica e Scarpino e il suo TMB rappresentano quindi per noi una soluzione solo in una logica di separazione del residuo indifferenziato, in cui sia previsto il conferimento del secco ed inerme, in ottica di chiusura del ciclo dei rifiuti della città di Genova senza ulteriori impatti ambientali, tenendo anche conto che Scarpino non potrà mai essere abbandonata e che la sua gestione sarà un costo per AMIU e le amministrazioni che si succederanno per i prossimi decenni.

Non riteniamo invece che un termovalorizzatore o inceneritore a Scarpino sia la soluzione di impianto appropriata per una gestione sostenibile dei rifiuti, anche se il Piano regionale di Gestione dei Rifiuti reintroduce questa possibilità.

Ciò per due considerazioni principali:

- i rifiuti residui a valle delle attività di recupero prodotti a livello di ambito non sono quantitativamente sufficienti per sostenere un investimento del genere (non ha senso considerare la produzione a livello regionale per ovvie motivazioni logistiche);
- a partire dal 2026 i termovalorizzatori rientrano nei meccanismi ETS (tassa sulle emissioni) con un significativo impatto sui costi, valutabile nell'ordine di 100€ per tonnellata di rifiuti. Ad esempio l'impianto di Roma, progettato per lo smaltimento di volumi nettamente superiori, prevede un impianto di cattura di Co2 per bilanciare il tema delle emissioni, che però non è applicabile su impianti di taglia piccola (tipo 200 mila tonnellate).

Un discorso specifico merita il ruolo di AMIU.

AMIU non è la più la società di 10 anni fa, non è più in grado di gestire in autonomia la gestione totale del ciclo dei rifiuti, sia per temi di capitalizzazione e di posizionamento di mercato, sia per struttura, e svolge quasi esclusivamente il compito di raccolta e trasporto dei rifiuti, per altro affidando in subappalto a molte cooperative la raccolta di quasi il 50% degli stessi al fine di ottenere un abbattimento dei costi.

Questo significa che AMIU è una società ormai non più in grado di effettuare investimenti su scala industriale economicamente sostenibili se non grazie ai proventi della TARI.

La necessità di realizzare impianti per la chiusura del ciclo dei rifiuti non può passare da un ulteriore investimento da parte dei cittadini e delle imprese con un ulteriore aumento delle tariffe.

La nostra ambizione è quella di far tornare AMIU una società capace di svolgere un ruolo nel settore ambientale, sia ampliando la tipologia dei servizi, non necessariamente legati alla TARI (manutenzioni dei servizi comuni, smaltimento acque meteoriche, verde, arredo urbano etc) sia individuando filiere impiantistiche non presidiate in ambito metropolitano (ad es. trattamento dei rifiuti elettici ed elettronici il cui mercato è previsto in forte espansione nei prossimi anni).

Claudio Chiarotti, Responsabile Partecipate, **Federazione PD Genova**

Paolo Gangemi, Responsabile Ambiente, **Federazione PD Genova**