

## Aspetti socio-economici

### L'economia ed il lavoro nella città – FONTE RAPPORTO CENSIS

#### Le dinamiche occupazionali

L'esigenza di far fronte al fenomeno della deindustrializzazione individuando nuovi indirizzi di sviluppo, ha determinato negli ultimi decenni un' intensa attività di riprogrammazione della città. Si può affermare che la sfida raccolta stia conducendo, progressivamente, ad una vera e propria "rifondazione" di Genova, che finalmente riscopre vocazioni e specificità (città d'arte, città antichissima, città di mare) in passato per gran parte offuscate dalla monocultura produttiva in campo industriale.

Tuttavia tra le ragioni che rendono critica e faticosa questa transizione tra passato e futuro è il gap che esiste tra la realtà genovese e quella delle aree più forti del Nord-Ovest del Paese in termini di intensità dell'attività economica e dell'occupazione.

La figura 25 mostra come il dato degli addetti alle unità locali, rapportato alla popolazione residente, vede Genova attestarsi su un valore (33,5) decisamente più basso di quello medio delle realtà urbane del nord-ovest (44,9), e comunque inferiore al valore medio delle grandi città italiane con più di 200mila abitanti (37,2).

Del resto Genova è oggi una città con una forte componente di redditi da pensione. Pensioni che peraltro sono, nel panorama nazionale, tra le più elevate. L'importo medio è infatti superiore a quello di gran parte delle grandi città italiane (fig.26).

L'elevata terziarizzazione del tessuto produttivo è certamente il segno distintivo delle dinamiche recenti dell'occupazione. Attualmente il settore dei servizi complessivamente assorbe circa l'80% degli occupati nel comune di Genova, mentre l'industria in senso stretto non arriva a rappresentare il 14% dell'occupazione locale (fig. 27).

Ed è in relazione alla dinamica di forte sviluppo dell'occupazione nel settore dei servizi, che negli anni Duemila è cresciuto il numero complessivo di occupati. La figura 28 mostra come il numero complessivo di occupati nella provincia di Genova, nel periodo 1999-2009, registri complessivamente un incremento di 40mila unità (+ 12,5%): un aumento legato per intero alla crescita degli occupati nei servizi, dato che il numero di occupati nell'industria, pur con oscillazioni, è rimasto sostanzialmente stabile. Osservando i dati sul tasso di occupazione per genere, si vede chiaramente come il processo di terziarizzazione sia andato di pari passo con la crescita dell'occupazione femminile. Con riferimento agli ultimi anni (periodo 2004-2009) tra gli uomini, infatti, il numero di occupati è cresciuto in misura molto limitata ed il tasso di occupazione è rimasto sostanzialmente stabile. Al contrario l'occupazione femminile è cresciuta, in termini assoluti di circa 20mila unità (tab. 15). Il tasso di occupazione femminile è passato dal 51,5% del 2004 al 58,5% del 2009.

In sostanza, anche a Genova, l'incremento di occupazione è stato tutto nei servizi e quasi esclusivamente legato al lavoro femminile.

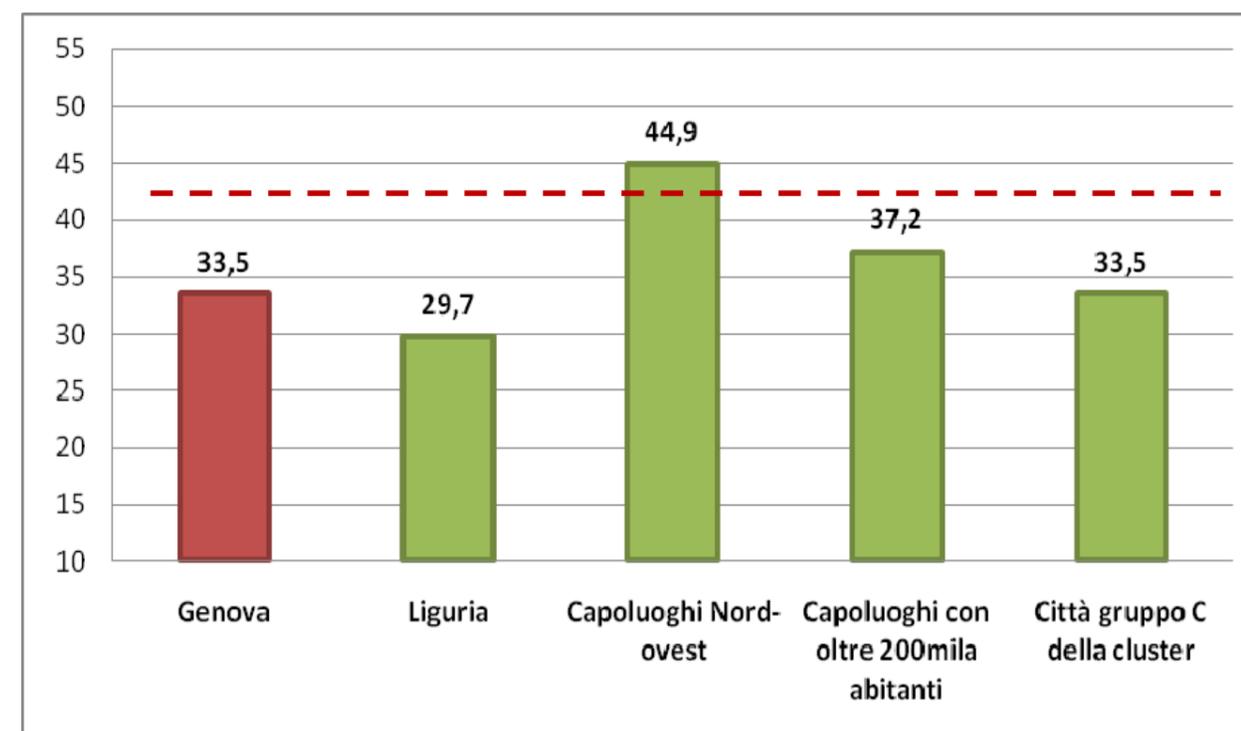
Il dato che caratterizza le dinamiche recenti, dal punto di vista imprenditoriale, è certamente la frammentazione e la moltiplicazione dei soggetti.

Nel periodo 2002-2008 complessivamente il numero delle imprese attive nel comune di Genova è aumentato del 5% (tab. 16). In realtà dietro a questa crescita c'è la riduzione del numero delle imprese nell'industria manifatturiera (-4,5%), nel commercio (-2,2%), e la fortissima crescita nel settore delle costruzioni (+22%) e dei servizi immobiliari-informatici (+25,8%).

Il numero delle imprese attive, rapportato alla popolazione, è più alto di quello della media delle città capoluogo del nord-ovest: 801 imprese ogni 10mila abitanti (fig. 29).

Tuttavia, guardando al settore dei servizi, è ancora bassa la quota di imprese attive nei segmenti più elevati: la percentuale di imprese attive nei servizi professionali e consulenziali (fig. 30) a Genova è pari a 4,9%, contro un valore medio delle città del nord-ovest pari al 7,6% ed un valore medio delle grandi città italiane pari al 6,1%.

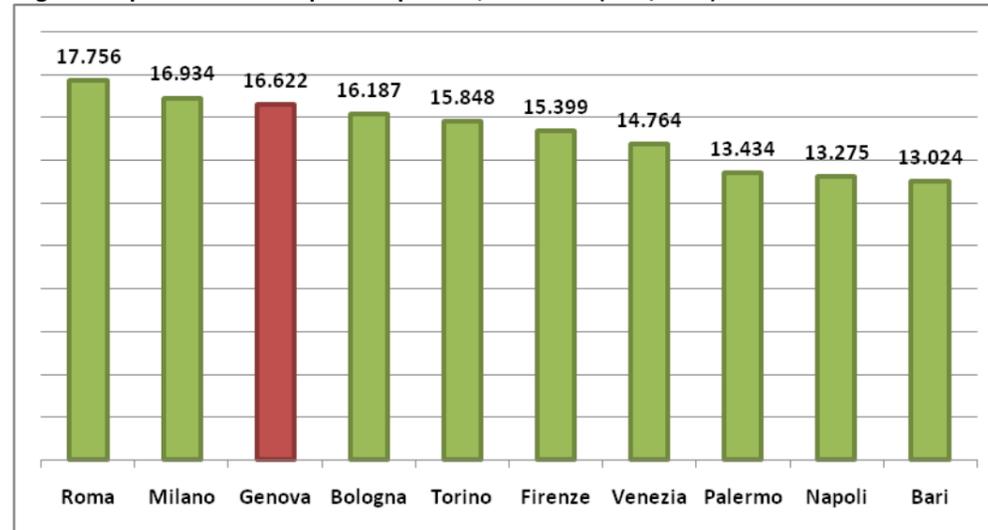
Fig. 25 - Addetti alle unità locali per 1.000 abitanti (in tratteggio rosso il valore medio di tutti i capoluoghi italiani)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

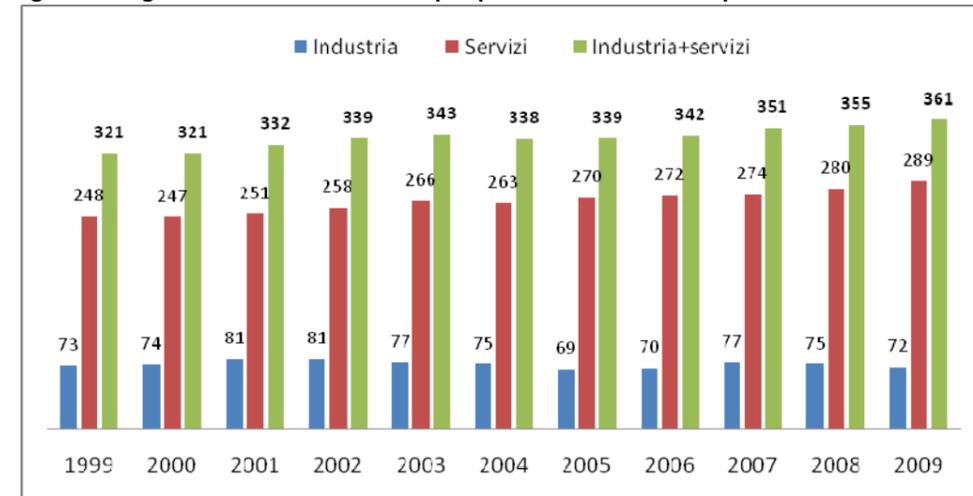


Fig. 26 – Importo medio delle pensioni per città, anno 2007 (euro/anno). Confronto tra Genova ed altre grandi città



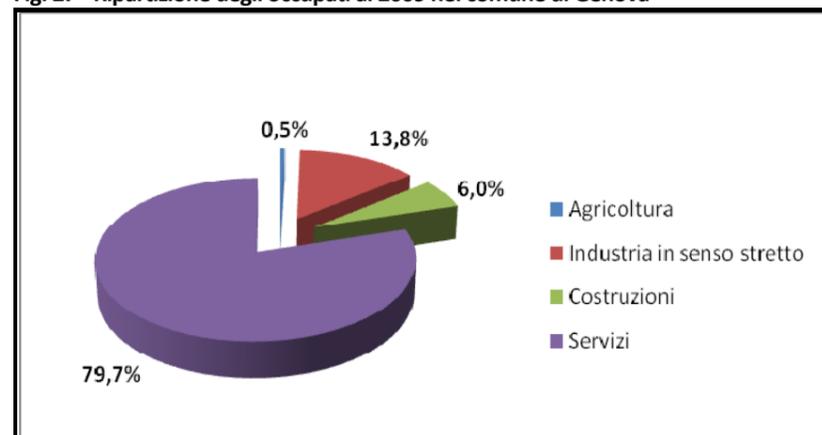
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Fig. 28 – Indagine sulle forze di lavoro: occupati per settore 1999-2009 in provincia di Genova

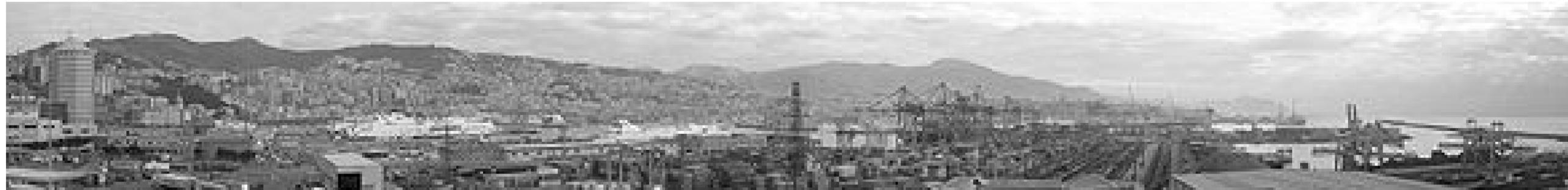


Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Fig. 27 - Ripartizione degli occupati al 2009 nel comune di Genova



Fonte: stima Censis su dati Istat



Tab. 15 - Andamento dell'occupazione per genere in provincia di Genova, 2004-2009

		2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Occupati (v.a. in migliaia)</b>	Maschi	197	198	198	199	200	200
	Femmine	144	143	147	155	157	163
	Totale	341	341	344	354	358	363
<b>Occupati in val. %</b>	Maschi	57,8%	58,1%	57,4%	56,2%	56,1%	55,1%
	Femmine	42,2%	41,9%	42,6%	43,8%	43,9%	44,9%
	Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
<b>Tasso di occupazione (val.%)</b>	Maschi	71,9%	71,6%	70,4%	71,4%	71,6%	71,4%
	Femmine	51,5%	51,0%	52,2%	54,9%	56,2%	58,5%
	Totale	61,6%	61,2%	61,2%	63,1%	63,8%	64,9%

Fonte: elaborazione su dati Istat, Forze di lavoro

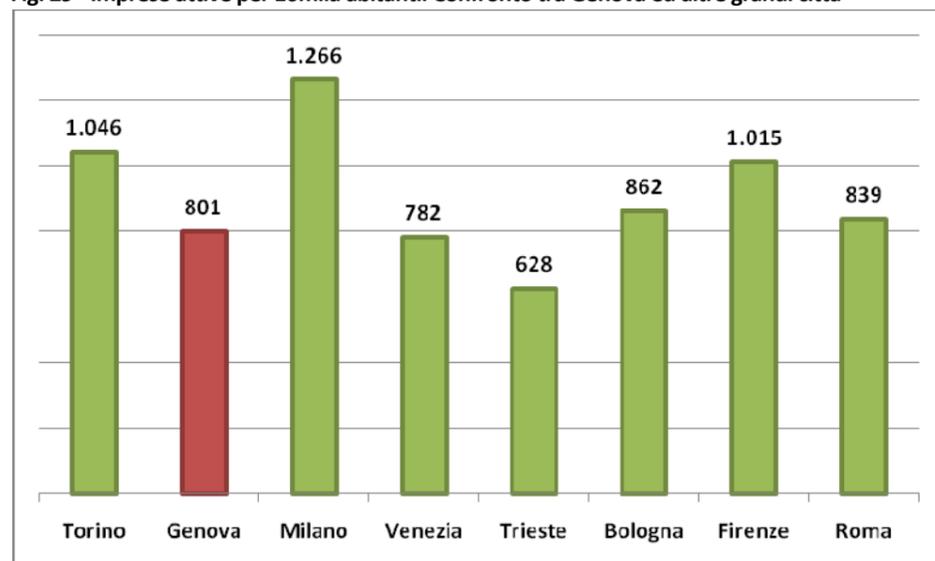
Tab. 16 - Variazione del numero delle imprese attive a Genova, periodo 2002-2008

Settore	Anno		Variazione % 2002-2008
	2002	2008	
Attività manifatturiere	5.072	4.845	-4,5%
Costruzioni	5.911	7.098	20,1%
Trasporti	3.157	3.241	2,7%
Commercio	16.735	16.360	-2,2%
Alberghi e ristoranti	2.555	2.855	11,7%
Attività immobiliari, noleggio, informatica	6.345	7.979	25,8%
Intermediazione monetaria e fin.	1.450	1.405	-3,1%
Altri servizi sociali e personali	2.209	2.244	1,6%
Altro	1.520	1.184	-22,1%
<b>Totale</b>	<b>44.954</b>	<b>47.211</b>	<b>5,0%</b>

Fonte: elaborazione Censis su dati Camera di Commercio Genova

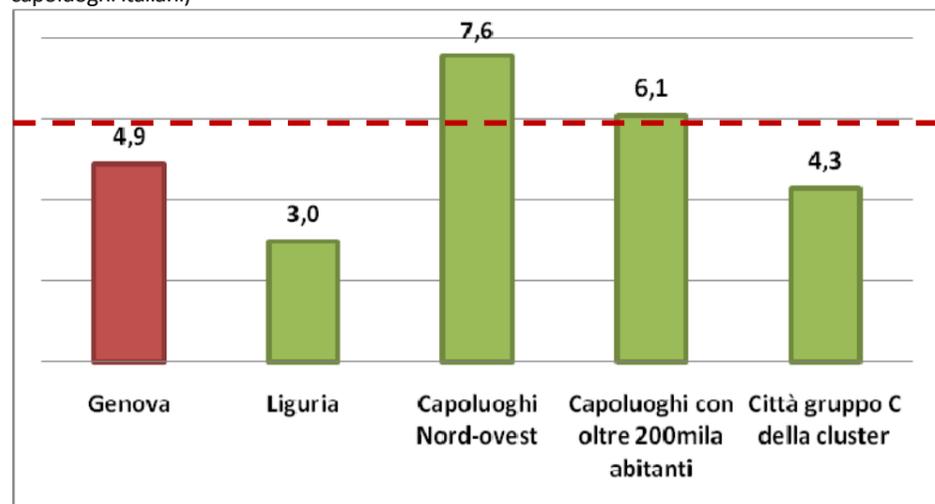


Fig. 29 - Imprese attive per 10mila abitanti. Confronto tra Genova ed altre grandi città



Fonte: elaborazione Censis su dati Infocamere e Istat

Fig. 30 - Percentuale imprese attive servizi professionali e consulenziali (in tratteggio rosso il valore medio di tutti i capoluoghi italiani)



Fonte: elaborazione Censis su dati Infocamere

### Il Porto consolida il suo ruolo nel Mediterraneo

Genova deve storicamente la sua rilevanza al suo felice posizionamento geografico ed al fondamentale ruolo strategico che assume il suo porto all'interno del bacino del Mediterraneo.

Quello genovese è il primo porto commerciale e industriale del Paese e, dopo la crisi degli anni '80, in cui il volume delle merci trattate è sceso a circa 40 milioni di tonnellate (contro il picco di 60milioni di metà degli anni '70), gli anni recenti hanno visto consolidare tale primato.

A partire dalla seconda metà degli anni Novanta fino ad oggi, infatti, il porto genovese ha visto crescere costantemente i flussi di merci che transitano per le sue banchine. Ciò nonostante permangono i noti problemi infrastrutturali che rendono ineludibile nei prossimi anni l'attuazione della Gronda, il rafforzamento del nodo ferroviario e la realizzazione del Terzo valico dei Giovi per collegare il sistema portuale col nord del Paese e l'Europa

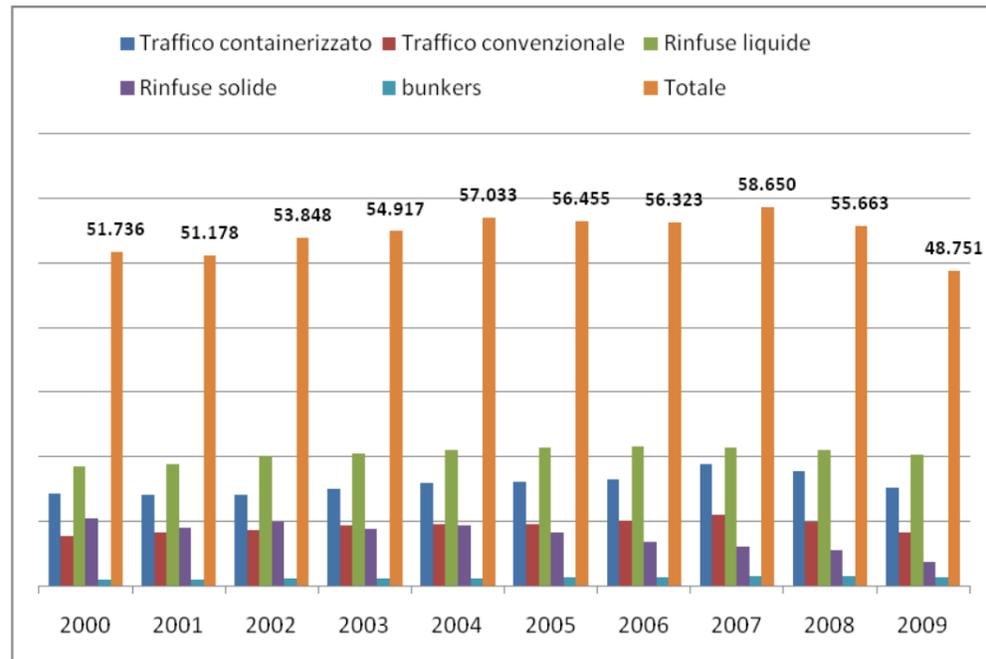
Negli anni Duemila il traffico totale del porto è cresciuto progressivamente fino al picco positivo del 2007 (58,6 milioni di tonnellate). Nel 2008 gli effetti della crisi globale hanno determinato un primo calo dei volumi, poi accentuatosi nel 2009 (fig. 31, tab. 17). Tuttavia il 2010 segna un'inversione di tendenza.

Ha ricominciato a crescere il trasporto container, beneficiando della ripresa del commercio internazionale. Nei primi dieci mesi dell'anno infatti il traffico container, per il quale Genova è il 1° porto in Italia e uno dei principali in Europa è cresciuto del 15,2% rispetto allo stesso periodo del 2009 e le previsioni sono di tornare ai livelli del 2008, con circa 1,75 milioni di containers.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri la crescita è stata lenta ma continua. Il traffico attuale è più del doppio di quello di 25 anni fa: nel 2009 il porto di Genova, che è operato da Stazioni Marittime Spa, ha raggiunto la quota record di 3.471.724 unità, con un incremento del 7,5% sull'anno precedente (il precedente record era stato registrato nel 2003 con 3.350.081 passeggeri) (fig. 33). In questo ambito non c'è stata alcuna battuta di arresto: nei primi dieci mesi del 2010 il traffico passeggeri è infatti ulteriormente aumentato. Dati positivi in particolare per il traffico crocieristico, un settore che si prevede in crescita a livello nazionale. Sebbene il porto di Genova abbia subito, come è noto, un forte ridimensionamento di volumi nel 2004 (legato al trasferimento di Costa Crociere a Savona), gli anni successivi, grazie all'arrivo di nuove compagnie, hanno registrato una costante ripresa (fig. 32). Nei primi 10 mesi dell'anno, il traffico crocieristico a Genova è cresciuto del 34,4% rispetto al 2009 (che è stato peraltro un anno record per il porto), percentuale che consentirà di superare a fine 2010 i 3,5 milioni di passeggeri.



Fig. 31 – Andamento del traffico del Porto di Genova. 2000-2009 (migliaia di tonnellate)



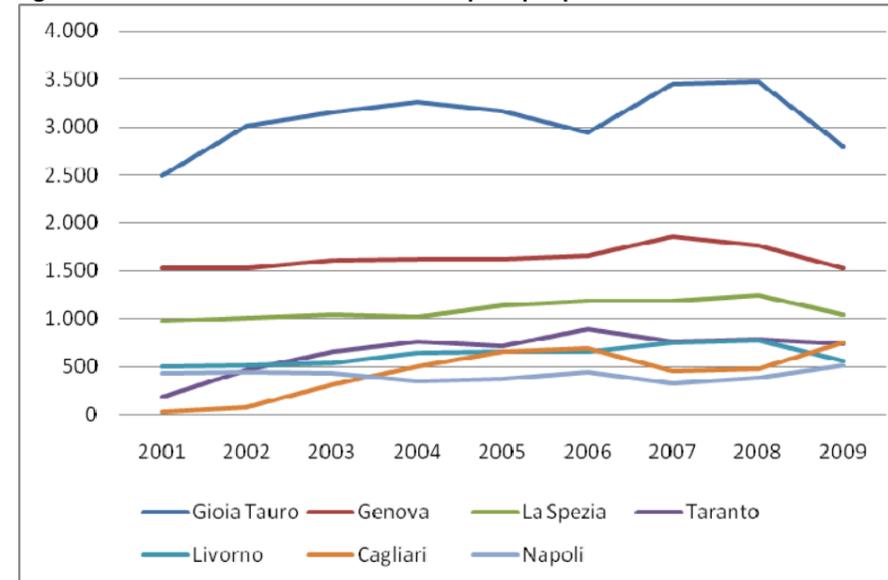
Fonte: elaborazione Censis su dati Autorità portuale di Genova

Tab. 17 - Porto di Genova, andamento dei volumi di merci trattate per tipologia, 2000-2009 (migliaia di tonnellate)

Tipologia traffico	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Traffico containerizzato	14.271	14.069	14.152	15.071	15.914	16.075	16.547	18.772	17.824	15.179
Traffico convenzionale	7.668	8.186	8.539	9.348	9.583	9.449	9.985	10.949	9.890	8.303
Rinfuse liquide	18.378	18.915	20.172	20.457	21.020	21.464	21.641	21.475	21.006	20.301
Rinfuse solide	10.488	9.006	9.886	8.837	9.320	8.201	6.797	5.993	5.498	3.684
Bunkers	931	1.002	1.099	1.204	1.196	1.266	1.353	1.461	1.445	1.284
Totale	51.736	51.178	53.848	54.917	57.033	56.455	56.323	58.650	55.663	48.751

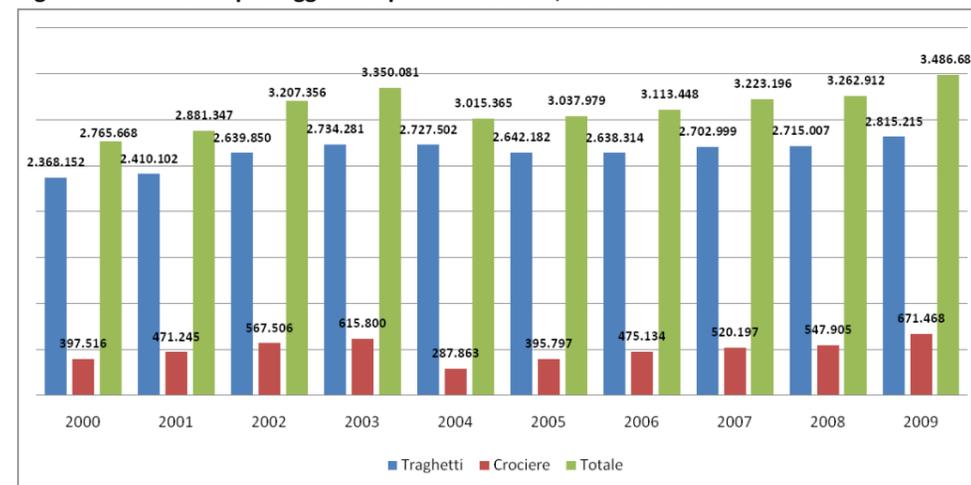
Fonte: elaborazione Censis su dati Autorità Portuale di Genova

Fig. 32 – Andamento del traffico container nei principali porti italiani



Fonte: elaborazione Censis su dati Confetra

Fig. 33 - Movimento passeggeri nel porto di Genova, 2000-2009



Fonte: elaborazione Censis su dati Autorità portuale, 2010



### Il trend positivo dei flussi turistici

Un'altra dinamica molto positiva per Genova è quella del turismo, a dimostrazione di come le economie dei flussi siano diventate sempre più importanti per la città.

Un successo, quello del settore turistico, legato non solo alle straordinarie risorse paesistiche e storico-artistico, ma alla capacità della città di veicolare all'esterno una nuova immagine.

Genova ha saputo utilizzare al meglio una serie di eventi internazionali (i Mondiali di calcio del 1990, le Colombiane del 1992, il Vertice G8 del 2001, e GeNova 2004), per restaurare e rinnovare il proprio patrimonio, facendo emergere una significativa vocazione turistica. Dal recupero del Porto Antico (Colombiani del '92), area turistico/culturale che collega il centro storico al mare, è scaturito il rilancio turistico avviato negli anni Novanta, con il successo dell'Acquario, concepito per 700 mila presenze annue e che oggi registra 1,1-1,3 milioni di visitatori l'anno, terza meta italiana dopo i Musei Vaticani e gli Uffizi.

Grande risorsa turistica della città, oltre all'Acquario, è il centro storico, per lungo tempo degradato e oggi in parte reintegrato nella città, che nel luglio 2006 è stato inserito dall'Unesco nella lista dei patrimoni dell'umanità.

Se si guarda ai dati si nota come, pur scontando inevitabilmente gli effetti della crisi economica globale, il settore tiene molto bene, dato che sostanzialmente gli ultimi anni sono stati caratterizzati da una crescita costante dei numeri. Nel 2004, un anno eccezionale, dato che Genova è stata "Capitale Europea della Cultura", sono stati registrati 598.883 arrivi e 1.217.692 presenze. Ma anche negli anni successivi i flussi sono stati levati.

Infatti nel periodo 2005-2009 (tabb. 18 e 19, figg.34-37):

- è buona e costante la crescita degli arrivi nelle strutture alberghiere che passano da 553mila a 634mila registrando un incremento del 15,4%. Una crescita sostenuta soprattutto dal trend positivo degli arrivi degli stranieri (+25%);
- è positivo l'andamento delle presenze nelle strutture alberghiere anche se con un andamento più altalenante. Nel 2008, con 1,265 milioni di presenze è stato superato il dato del 2004. La componente straniera peraltro è in crescita (+29%) ed al 2009 rappresentava ben i 2/3 del totale;
- anche il segmento extralberghiero ha registrato performance notevoli: gli arrivi dal 2005 al 2009 sono cresciuti del 29,5% (+10mila), mentre le presenze sono incrementate del 52,4% passando da 188mila a 180mila.

Certo rimane una sottodotazione ricettiva, se si considera che a Genova ci sono 15,9 posti letto in strutture turistiche per 1.000 abitanti, mentre la media delle grandi città italiane è a Torino 19,6 e a Milano 41,9 (fig. 38).

L'offerta ricettiva di Genova e della sua provincia, consiste attualmente di 18.750 posti letto in strutture alberghiere e circa 19.180 posti letto in strutture extralberghiere (di cui 14mila in campeggi).

Ma pur registrando variazioni quantitative modeste (il numero di posti letto cresce dal 2000 al 2009 del 3,5% mentre simmetricamente il numero degli esercizi si riduce del 3,9%), la ricettività alberghiera ha subito negli ultimi anni un'importante modificazione qualitativa (tab. 20).

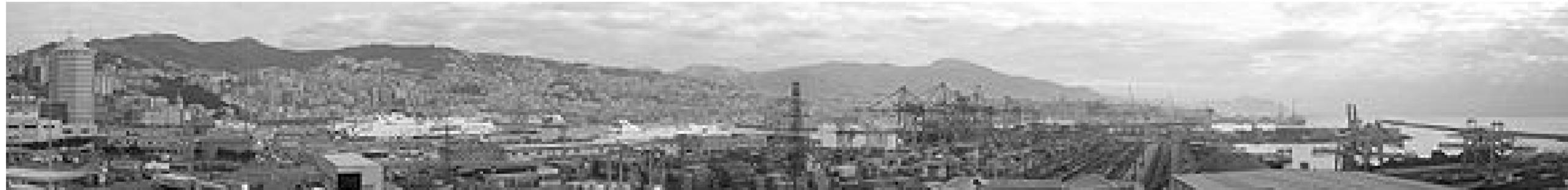
Infatti:

- si è ridotta di un quinto (21,1%) la capacità ricettiva di fascia bassa, quella degli hotel a 1-2 stelle che è diminuita del 15,6% in termini di esercizi e del 21,1% in termini di posti letto. Complessivamente il peso percentuale dei posti letto di fascia bassa è sceso dal 31,8% del totale al 24,2%;
- è più che raddoppiata la disponibilità di posti letto negli hotel a 5 stelle (sono 970, erano 430 circa) ed è cresciuta di ben 1.200 posti letto la ricettività a 4 stelle. Complessivamente queste due fasce di offerta rappresentano ormai il 40% dei posti letto della provincia.

**Tab. 18 - Andamento 2005-2009 presenze ed arrivi nelle strutture alberghiere. Base 2005=100**

	Arrivi			Presenze		
	Italiani	Stranieri	Totale	Italiani	Stranieri	Totale
<b>2006</b>	103	110	105	105	119	110
<b>2007</b>	105	111	107	102	118	108
<b>2008</b>	107	123	113	105	131	114
<b>2009</b>	110	125	115	103	129	112

Fonte: elaborazione Censis su dati Provincia di Genova

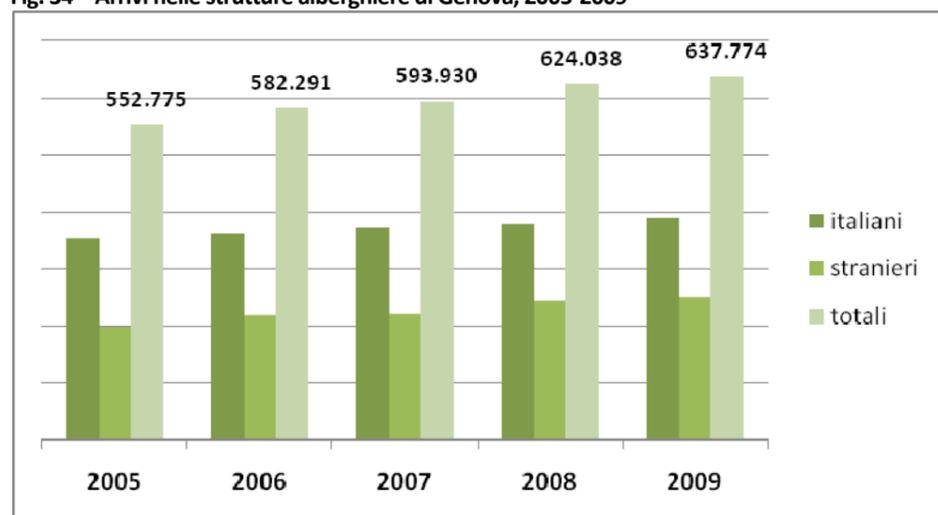


**Tab. 19 - Andamento 2005 e 2009 presenze ed arrivi nelle strutture extralberghiere**  
Base 2005=100

	Arrivi			Presenze		
	Italiani	Stranieri	Totale	Italiani	Stranieri	Totale
<b>2006</b>	103	110	105	105	119	110
<b>2007</b>	105	111	107	102	118	108
<b>2008</b>	107	123	113	105	131	114
<b>2009</b>	110	125	115	103	129	112

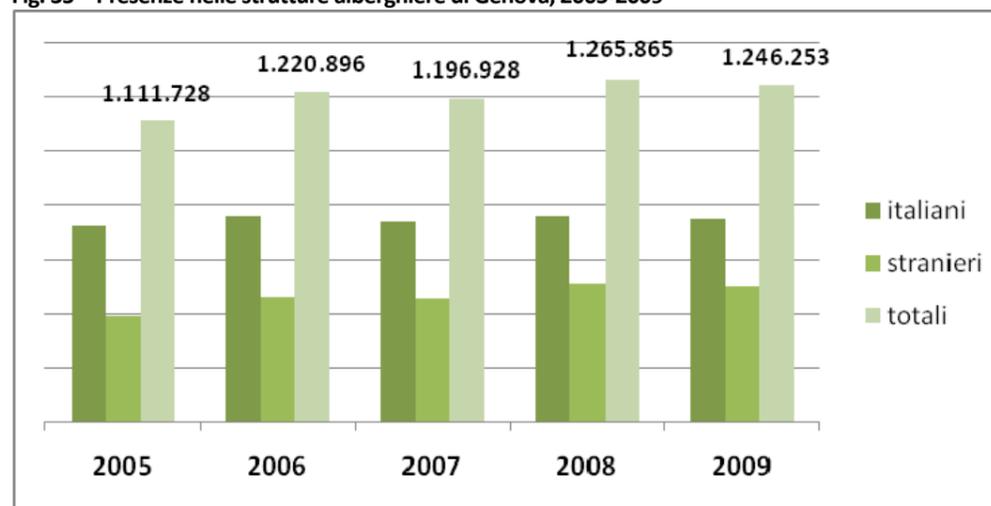
Fonte: elaborazione Censis su dati Provincia di Genova

**Fig. 34 – Arrivi nelle strutture alberghiere di Genova, 2005-2009**



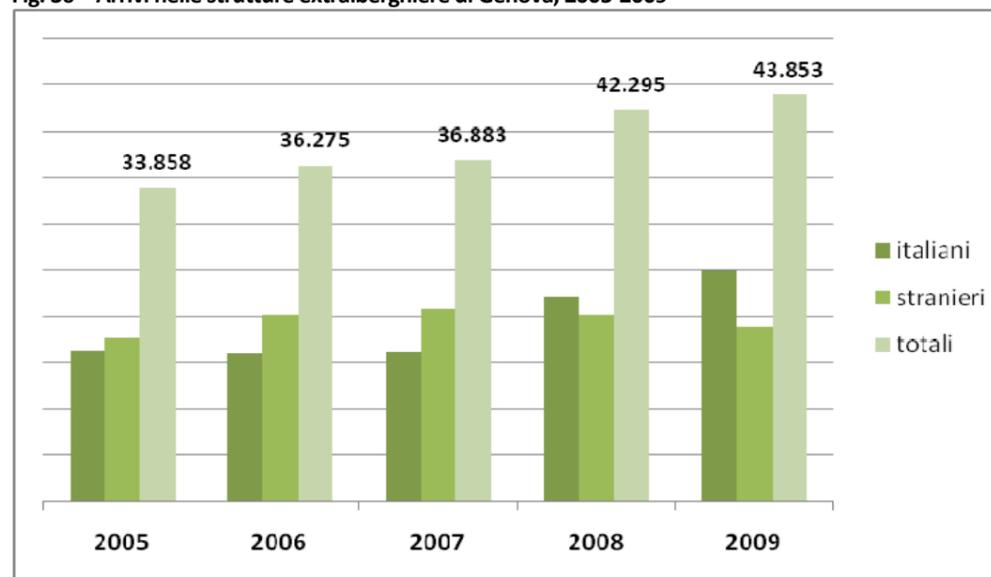
Fonte:elaborazione Censis su dati Provincia di Genova

**Fig. 35 – Presenze nelle strutture alberghiere di Genova, 2005-2009**



Fonte:elaborazione Censis su dati Provincia di Genova

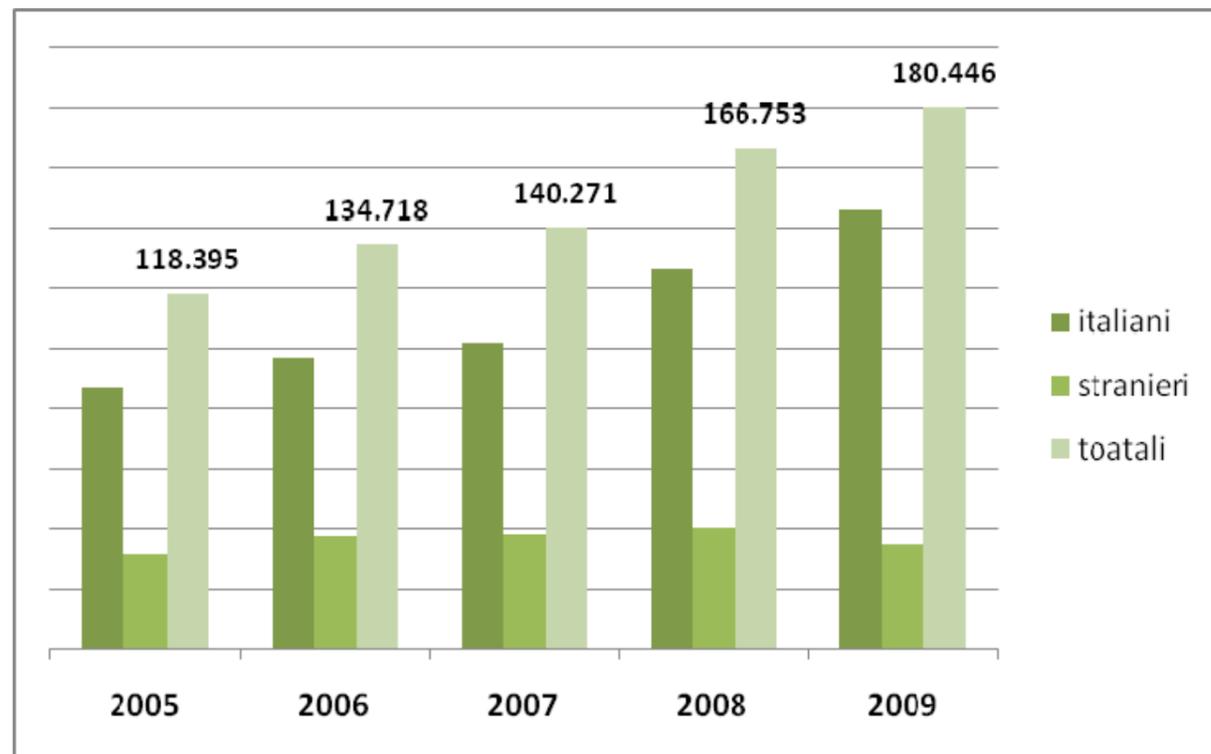
**Fig. 36 – Arrivi nelle strutture extralberghiere di Genova, 2005-2009**



Fonte: elaborazione Censis su dati Provincia di Genova

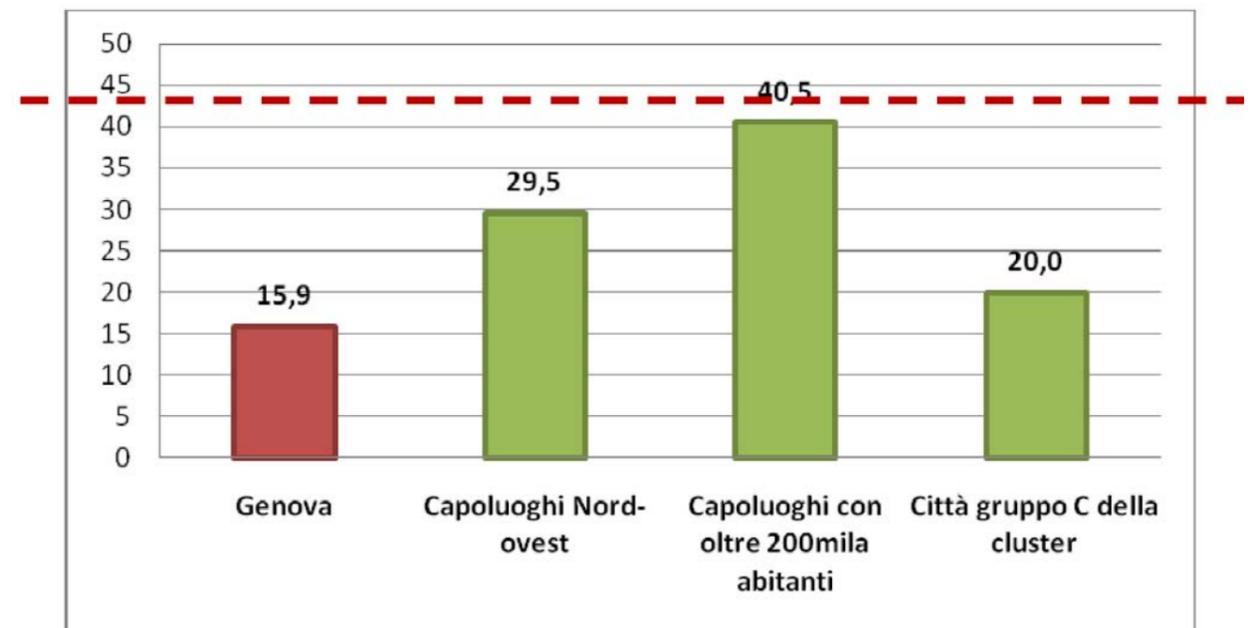


Fig. 37 – Presenze nelle strutture extralberghiere di Genova, 2005-2009

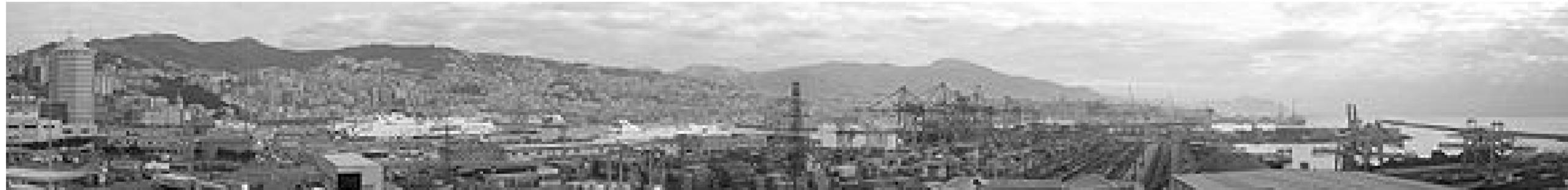


Fonte: elaborazione Censis su dati Provincia di Genova

Fig. 38 - Posti letto in strutture turistiche per 1.000 abitanti (in tratteggio rosso il valore medio di tutti i capoluoghi italiani)



Fonte: elaborazione censis su dati Istat



Tab. 20 - Variazione 2000-2009 della capacità ricettiva alberghiera della provincia di Genova

Categoria	2000			2009			Variazione % 2000-2009	
	N. esercizi	N. posti letto	% posti letto	N. esercizi	N. posti letto	% posti letto	N. esercizi	N. posti letto
5 stelle	2	429	2,4%	5	968	5,2%	150,0%	125,6%
4 stelle	41	5.651	31,2%	52	6.850	36,5%	26,8%	21,2%
3 stelle	117	5.761	31,8%	123	5.842	31,2%	5,1%	1,4%
1/2 stelle	243	5.752	31,8%	205	4.538	24,2%	-15,6%	-21,1%
R.t.a.	7	515	2,8%	9	552	2,9%	28,6%	7,2%
<b>Totale</b>	<b>410</b>	<b>18.108</b>	<b>100,0%</b>	<b>394</b>	<b>18.750</b>	<b>100,0%</b>	<b>-3,9%</b>	<b>3,5%</b>

Fonte: elaborazione Censis su dati Provincia di Genova

L'high-tech genovese è centrato soprattutto sulla filiera elettronica, informatica, software, automazione e robotica, che rappresenta complessivamente oltre il 60% dell'intero comparto.

Naturalmente le imprese dell'hi-tech investono più delle altre in ricerca e sviluppo: per oltre il 40% delle aziende gli investimenti in R&S incidono sul fatturato per una quota superiore al 5%, mentre per 17 di esse imprese l'incidenza è superiore al 10% del fatturato.

Si tratta di un comparto che si giova della presenza a Genova dell'Istituto Italiano della Tecnologia, e che attende la realizzazione del Progetto "Leonardo" agli Erzelli dove andranno a localizzarsi la Facoltà di Ingegneria, grandi aziende come Ericsson e Siemens, e molte altre piccole e medie aziende high-tech.

Peraltro il settore ha retto meglio di altri alla crisi: infatti secondo una recente indagine congiunturale di Confindustria Genova, la ripresa produttiva del primo semestre 2010, dovuta in primo luogo alla domanda estera, si è concentrata proprio nei comparti che fanno ampio uso di tecnologie avanzate (quali elettronica, automazione e telecomunicazioni) oltreché nella siderurgia.

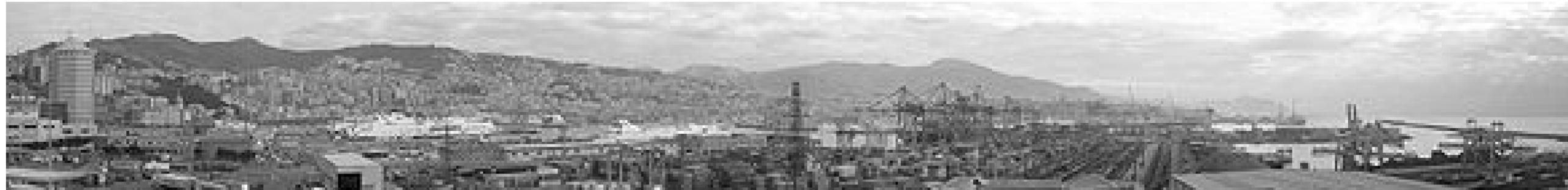
### La vitalità del settore hi-tech

L'alta tecnologia rappresenta a Genova il settore che sembra offrire le prospettive di crescita più interessanti. La presenza di centri di ricerca e di un elevato numero di aziende nei settori ad elevato contenuto tecnologico è ormai una realtà riconosciuta che ha trovato in Dixet (l'associazione "Distretto Elettronica e Tecnologie Avanzate di Genova – Club d'Imprese") il soggetto associativo di riferimento che ha avuto il merito di far emergere una realtà prima assai meno conosciuta.

Un'indagine tra le aziende operanti nel capoluogo ligure nel settore high-tech realizzata proprio da Dixet a fine 2006 (in collaborazione con Confindustria Genova), ha evidenziato una realtà economica con oltre 150 imprese, con un'occupazione complessiva di 11.000 addetti ed un giro di affari di 2 miliardi di euro.

Il settore è connotato dalla presenza di alcune grandi e medie imprese ma anche da un tessuto articolato di piccole e piccolissime aziende: il 40% infatti è composto da micro-imprese (con meno di 10 addetti), il 35% da imprese da 10 a 49 addetti, il 15% da medie imprese (50-250 addetti), e il restante 10% da aziende di grandi dimensioni.





## Scelte di programmazione integrata - Congruità dei documenti programmatici

Il Piano Urbanistico Comunale si colloca all'interno dei documenti di pianificazione, come quello di più lungo arco temporale e di più ampio respiro poiché, in coerenza con la pianificazione territoriale di livello regionale e provinciale, disegna l'idea di città a cui si vuole tendere.

Un'idea di città che nasce dall'attenta analisi delle caratteristiche territoriali, demografiche e socio-economiche del contesto genovese per individuare i bisogni a cui le scelte politiche devono cercare di dare risposta. In altre parole, un'idea di città che rappresenta la visione politica e la missione dell'ente nel campo urbanistico.

In tal senso, il Piano Urbanistico Comunale può essere visto come un'importante occasione per facilitare quel processo di responsabilità sociale dell'agire pubblico che sempre più spesso viene richiesto alle istituzioni. Una gestione responsabile necessita infatti di azioni coerenti con i valori dichiarati e quindi di una visione politica chiara e definita (pianificazione strategica) da cui possano prendere avvio le successive fasi della programmazione e attuazione, del controllo e della rendicontazione.

Il PUC si inserisce quindi a pieno titolo tra i mezzi necessari per ricostruire il senso dell'azione pubblica e, insieme agli altri documenti di programmazione comunale che abbracciano un arco di tempo più breve, normalmente triennale, contribuisce ad attuare un ciclo di programmazione integrata. Esso può essere visto come la motrice sui cui binari devono confluire tutte le altre attività di programmazione dell'ente per raggiungere lo scopo predefinito per il lungo periodo.

L'analisi esposta nella relazione finale evidenzia che le principali tematiche del Piano Urbanistico Comunale sono presenti anche nella programmazione finanziaria dell'ente del periodo dal 2007 al 2011 che può quindi ritenersi coerente con la visione di città disegnata dal Piano. Naturalmente, come si può notare anche dallo sviluppo nel tempo di alcuni grafici, in un contesto caratterizzato dalla scarsità di risorse, le scelte programmatiche sono influenzate anche dalla possibilità di ottenere finanziamenti da altri enti. Occorre comunque tener presente che, in un'ottica di programmazione integrata, tutti gli sforzi devono essere indirizzati verso obiettivi comuni e condivisi. E' quindi necessario che, anche nei prossimi anni, venga mantenuta e sviluppata la coerenza di tutte le attività programmatiche dell'ente con il PUC.

In particolare per quanto riguarda i lavori pubblici bisogna pensare ad uno stretto collegamento fra il documento delle priorità di intervento, scaturito dal lavoro fatto con i municipi nell'ambito della attività di programmazione urbanistica, con le priorità, definite sempre con i municipi dalla Direzione Lavori Pubblici e Politiche della Casa in tema di programmazione triennale dei lavori pubblici.

Il tutto per far sì che nella destinazione delle risorse, programmazione finanziaria, si tenga conto di entrambi gli aspetti per arrivare sempre più a scelte di programmazione integrata.

## Coerenza Con I Documenti Di Programmazione Finanziaria

### Analisi Per Temi

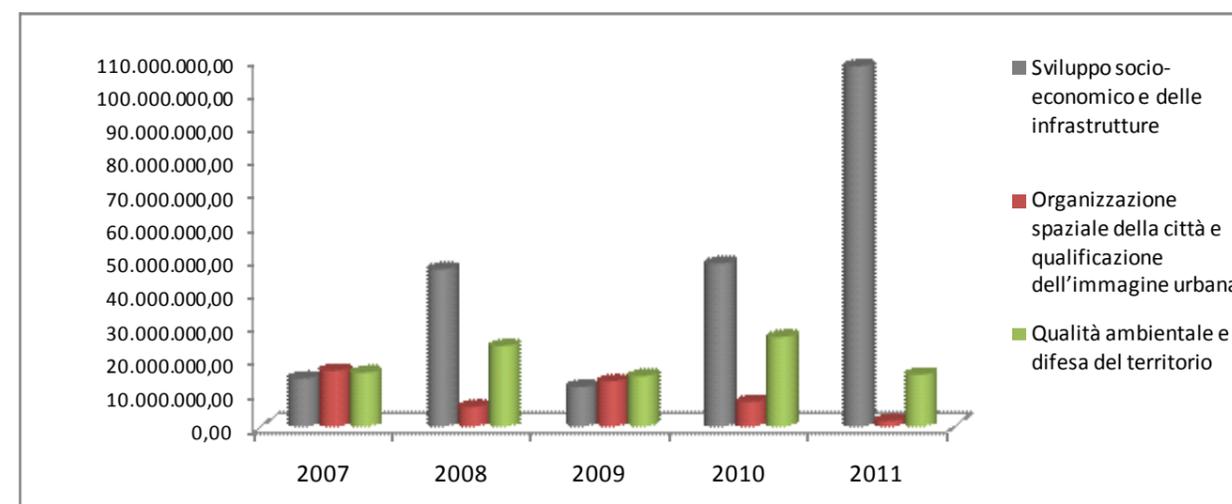
Il PUC partendo dalla Descrizione Fondativa elabora un Documento degli obiettivi che, in linea con le Linee programmatiche approvate nel 2007 dal Consiglio Comunale, descrive la strategia urbanistica della città nei prossimi anni. In tale documento gli obiettivi sono articolati in **tre temi fondamentali**:

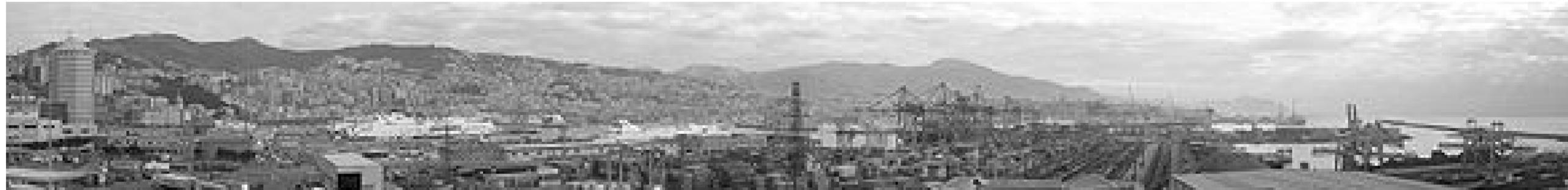
- **Sviluppo socio-economico e delle infrastrutture (Tema A)** comprendente i seguenti obiettivi: il potenziamento delle infrastrutture di trasporto e di supporto alle attività portuali; la valorizzazione della città come meta turistica; le politiche della casa; il rafforzamento del trasporto pubblico;

- **Organizzazione spaziale della città e qualificazione dell'immagine urbana (Tema B)** comprendente i seguenti obiettivi: la riqualificazione urbana e del patrimonio e il recupero di spazi nell'ottica della valorizzazione delle peculiarità locali; il rafforzamento del rapporto con il mare;

- **Qualità ambientale e difesa del territorio (Tema C)** comprendente i seguenti obiettivi: la riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso; la difesa e valorizzazione del suolo; l'efficienza e il risparmio energetico; la riqualificazione del verde pubblico; la valorizzazione del territorio agrario produttivo.

Dall'analisi dei contenuti strategici dei singoli temi e dalla rielaborazione per tema dei dati finanziari sia di parte corrente che di conto capitale emerge quanto segue.





I dati si riferiscono, per gli anni dal 2007 al 2010, all'importo impegnato e per il 2011 alla previsione assestata e sono ottenuti dal Piano degli Investimenti.

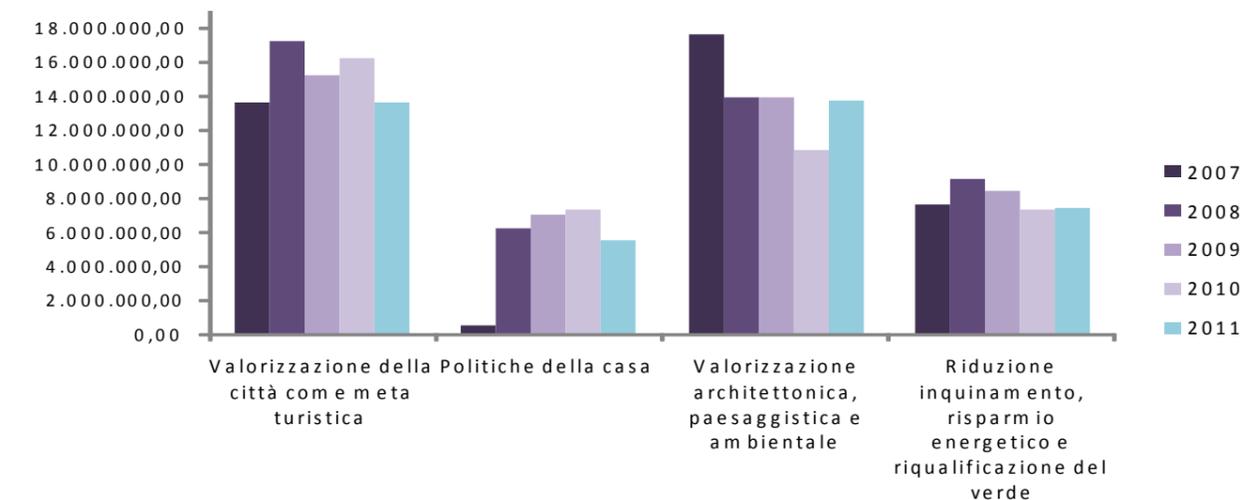
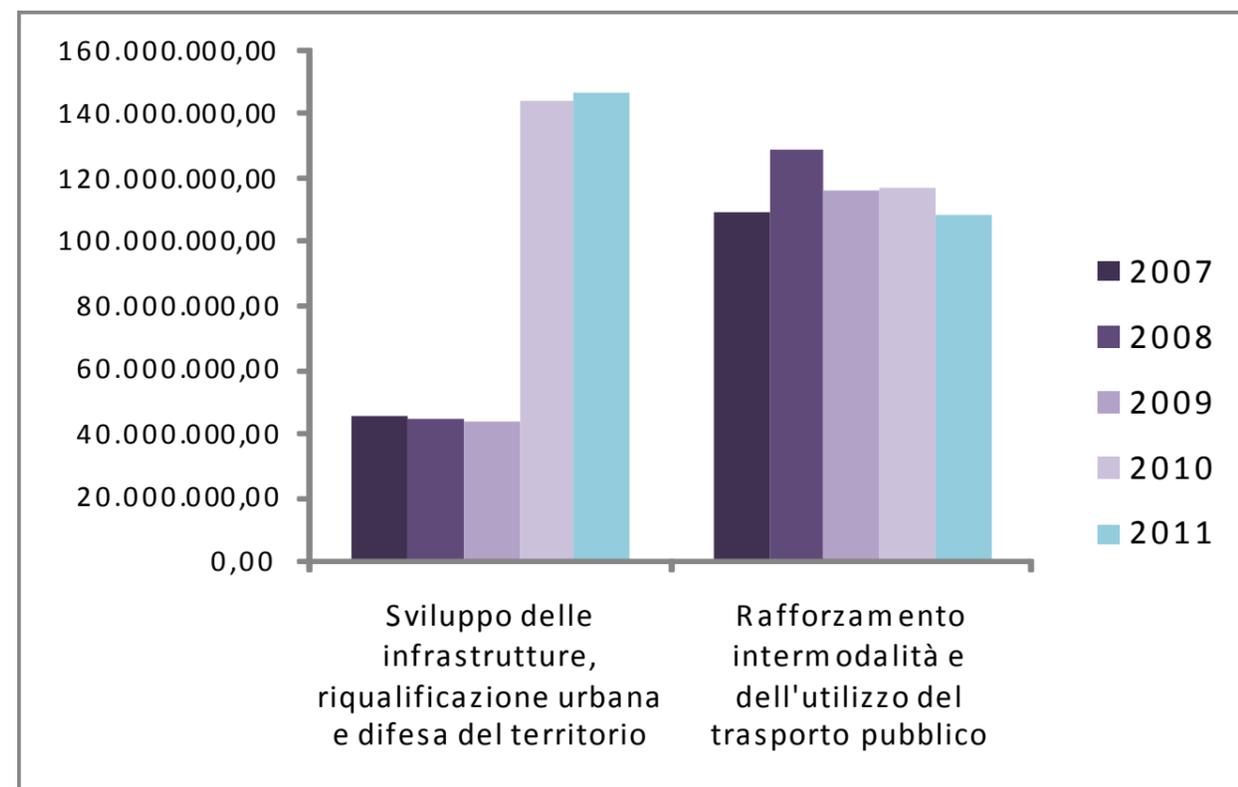
Le notevoli oscillazioni nel tema dello Sviluppo socio-economico e delle infrastrutture sono dovute in gran parte ai lavori per la metropolitana e, in genere, ai fondi dedicati al trasporto pubblico che, nel 2011 ammontano a circa 79 milioni di euro. Inoltre gli anni 2010 e 2011 sono anche quelli in cui sono maggiori le risorse dedicate alla promozione turistica della città potendo beneficiare dei fondi provenienti sia dai Programmi Operativi Regionali (P.O.R.) che dalle Colombiane (L. 296/2006, art. 1).

**Situazione della parte corrente del bilancio – periodo 2007-2011**

In tal caso, non essendo possibile un'analisi puntuale per tema, i dati di bilancio sono stati rielaborati per filoni attinenti ai suddetti temi.

Per ottenere i dati, ad ogni obiettivo o gruppo di obiettivi del PUC sono stati collegati i centri di costo di spesa corrente attinenti ed è poi stata attribuita una denominazione ad ogni obiettivo o gruppo di obiettivi che è quella indicata nei seguenti grafici. In tal modo un gruppo di obiettivi può riguardare diversi temi del PUC; in particolare:

- La "Valorizzazione della città come meta turistica", le "Politiche della casa, servizi alla persona e offerta formativa" e il "Rafforzamento intermodalità e utilizzo del trasporto pubblico" comprendono centri di costo attinenti al Tema A;
- Lo "Sviluppo delle infrastrutture, riqualificazione urbana e difesa del territorio" comprendono centri di costo attinenti sia al Tema A che ai Temi B e C;
- La "Valorizzazione architettonica, paesaggistica e ambientale" comprende centri di costo attinenti al Tema B;
- La "Riduzione inquinamento, risparmio energetico e riqualificazione del verde" comprende centri di costo attinenti al Tema C.



I dati si riferiscono, per gli anni dal 2007 al 2010, all'impegnato e per il 2011 alla previsione assestata. Il consistente incremento che si registra negli anni 2010 e 2011 per lo "Sviluppo delle infrastrutture, riqualificazione urbana e difesa del territorio", rispetto agli anni precedenti è da attribuirsi principalmente al servizio smaltimento rifiuti in quanto una recente Sentenza della Corte Costituzionale, attribuendo natura tributaria alla Tariffa di Igiene Ambientale, ha identificato nel Comune il soggetto attivo del prelievo rendendo necessaria l'iscrizione a bilancio dei relativi fondi sia in entrata che in uscita. Non si tratta quindi di un reale incremento delle risorse dedicate a tale tema ma di una diversa allocazione dei fondi tra l'Amministrazione comunale e le sue aziende partecipate. Si può inoltre notare che, come si evince anche dal grafico sugli investimenti, molte risorse sono dedicate al Tema A in quanto, anche per la parte corrente gli importi maggiori sono relativi alla valorizzazione della città come meta turistica e al rafforzamento del trasporto pubblico. Gli elevati importi dedicati alla Valorizzazione della città come meta turistica sono in gran parte dovuti alla gestione di musei e monumenti.



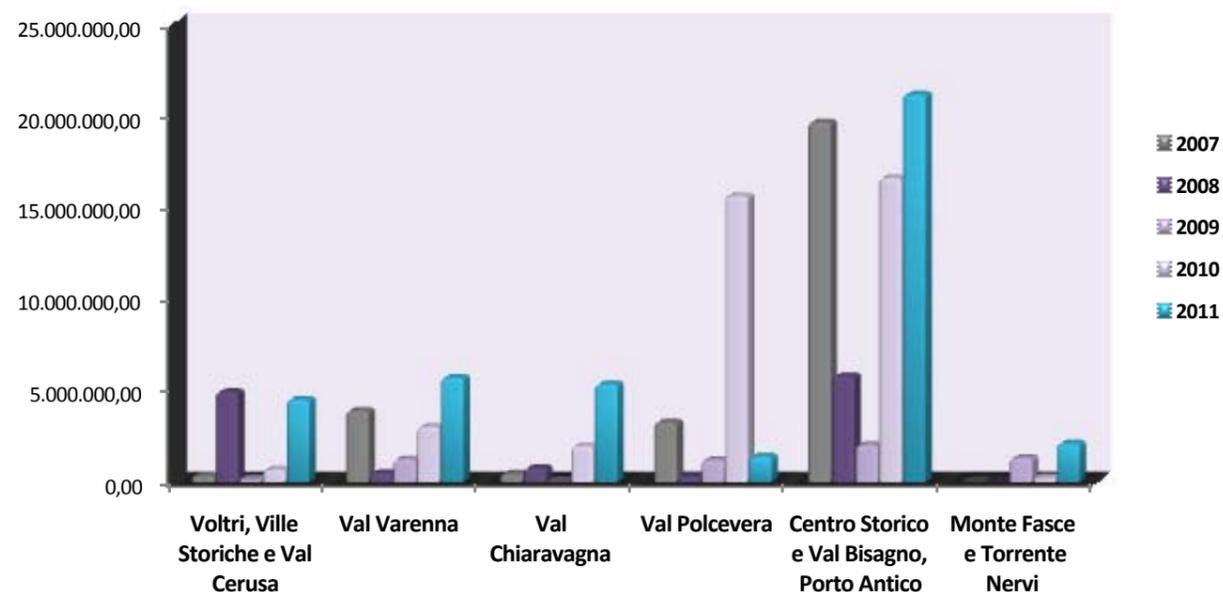


### ANALISI PER SISTEMI TERRITORIALI

Il Documento degli Obiettivi contiene inoltre una lettura del territorio della città per **“Sistemi territoriali”** ciascuno dei quali è connotato da una forte identità e dall'aver avuto, in passato, un ruolo significativo nell'economia locale. Si individuano i seguenti 6 Sistemi Territoriali:

- Voltri, Ville Storiche e Val Cerusa;
- Val Varenna;
- Val Chiaravagna;
- Val Polcevera;
- Centro Storico e Val Bisagno;
- Monte Fasce e Torrente Nervi.

Alla luce di ciò si è tentata un'analisi dei documenti di programmazione per Sistemi territoriali, ricavandone le seguenti considerazioni sugli investimenti.



I dati si riferiscono, per gli anni dal 2007 al 2010, all'impegnato e per il 2011 alla previsione assestata.

L'elevato valore che si nota per il Centro Storico e Val Bisagno è dovuto, oltre al fatto che si tratta dell'area più vasta e centrale anche ai fondi relativi ai Contratti di Quartiere Ghetto e Molassana, per il 2007, e ai fondi relativi al P.O.R. Asse 3 Molassana, per il 2010 e il 2011; nel 2011, inoltre, vengono dedicati a tale area anche parte dei fondi per le Colombiane (L. 296/2006, art. 1) soprattutto per la ristrutturazione del palazzo Grillo "Rolli" e per la nuova vasca dei delfini all'acquario.

Nel territorio della Val Polcevera si nota un forte incremento degli investimenti nel 2010 dovuto principalmente all'utilizzo dei fondi del Programma Operativo Regionale (P.O.R.) di Sampierdarena per euro 9.800.000, di cui circa 3.000.000 per l'ascensore tra Via Cantore e Villa Scassi.

### ANALISI PER INDIRIZZI PIANIFICATORI GENERALI

Un'ulteriore chiave di lettura del PUC è quella per **indirizzi pianificatori generali** che il documento individua in 10 punti:

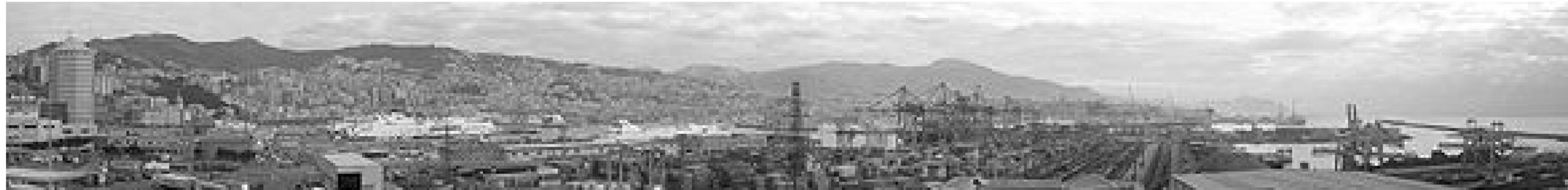
- Genova Futura come città sostenibile;
- "Linea verde e linea blu";
- Ricostruire il rapporto con il verde;
- Ricostruire il rapporto della città con il mare;
- Costruire sul costruito;
- Privilegiare il trasporto pubblico rispetto al trasporto privato;
- I grandi progetti e i piccoli progetti;
- La qualità urbana;
- Integrazione sociale;
- I concorsi di progettazione urbanistica.

Poiché tali indirizzi sono collegati ai temi, è stato possibile analizzare il Piano degli Investimenti anche da questo punto di vista, ottenendo i risultati rappresentati dai grafici seguenti.

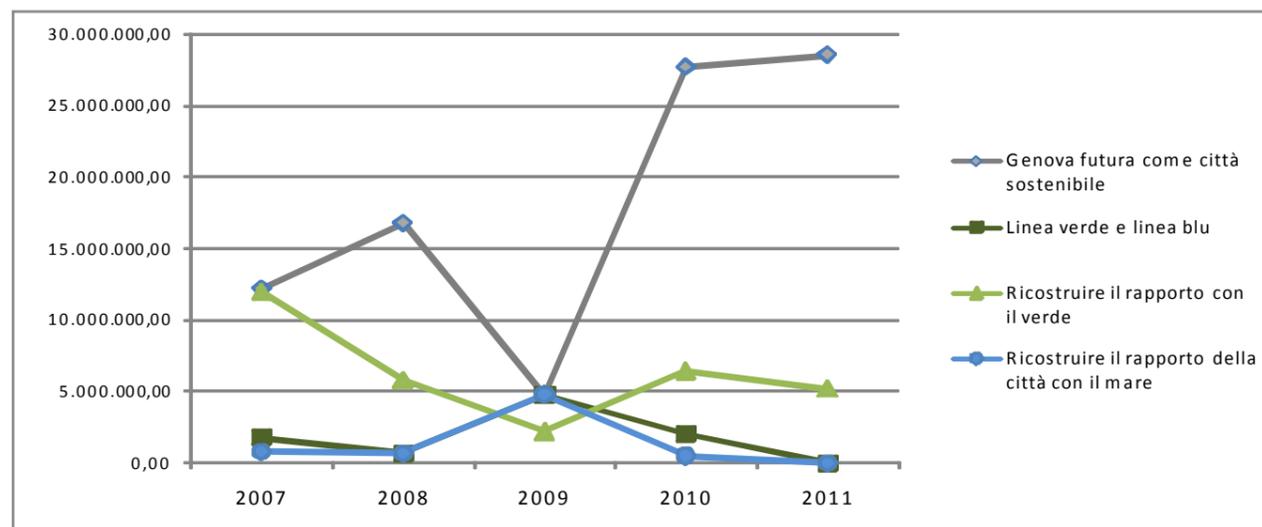
Per quanto riguarda le modalità di ottenimento dei dati, si tenga presente, in generale, che i dati derivano comunque dalla suddivisione degli investimenti per Tema (già illustrata sopra) e che non vanno letti complessivamente ma per singolo indirizzo pianificatore, in quanto alcuni investimenti sono attinenti a più indirizzi, inoltre:

- I dati del "Costruire sul costruito" sono difficilmente rintracciabili nei documenti di programmazione, per cui si è fatto riferimento a tutto ciò che ha attinenza con le politiche della casa, edilizia residenziale, abbattimento barriere architettoniche, riqualificazione del patrimonio (anche tramite i fondi dei Contratti di quartiere) e recupero di spazi;

- Per "Genova futura come città sostenibile" si è fatto riferimento a ciò che ha attinenza con la promozione turistica della città, con le grandi infrastrutture, lo sviluppo portuale e le politiche della casa;

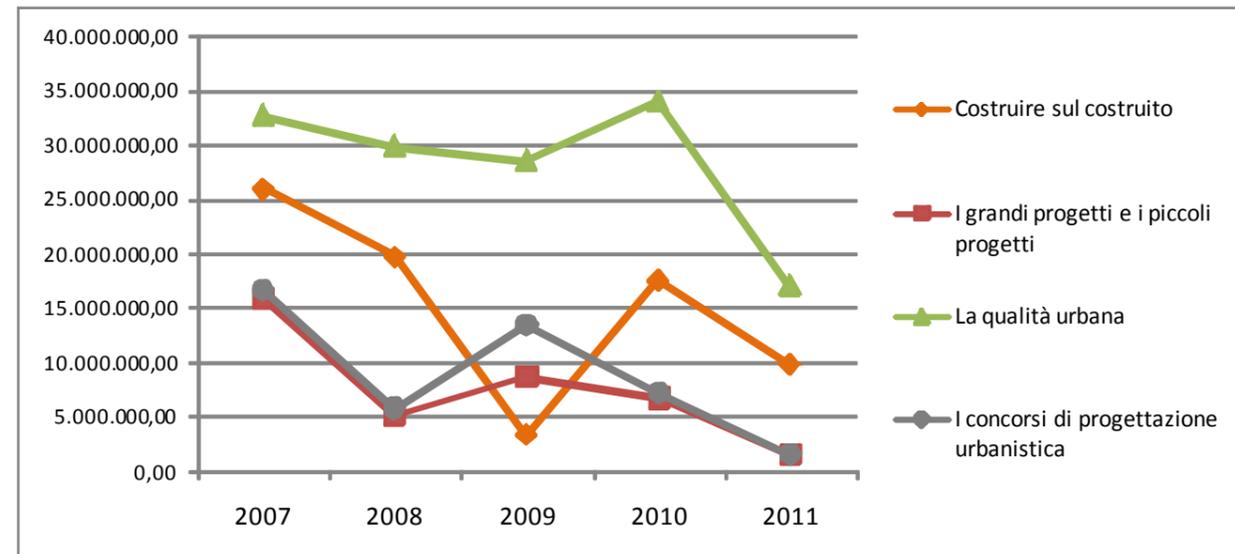


- I dati della "Qualità urbana" sono quelli relativi ai temi "Organizzazione spaziale della città e qualificazione dell'immagine urbana" (Tema B) e "Qualità ambientale e difesa del territorio" (Tema C).



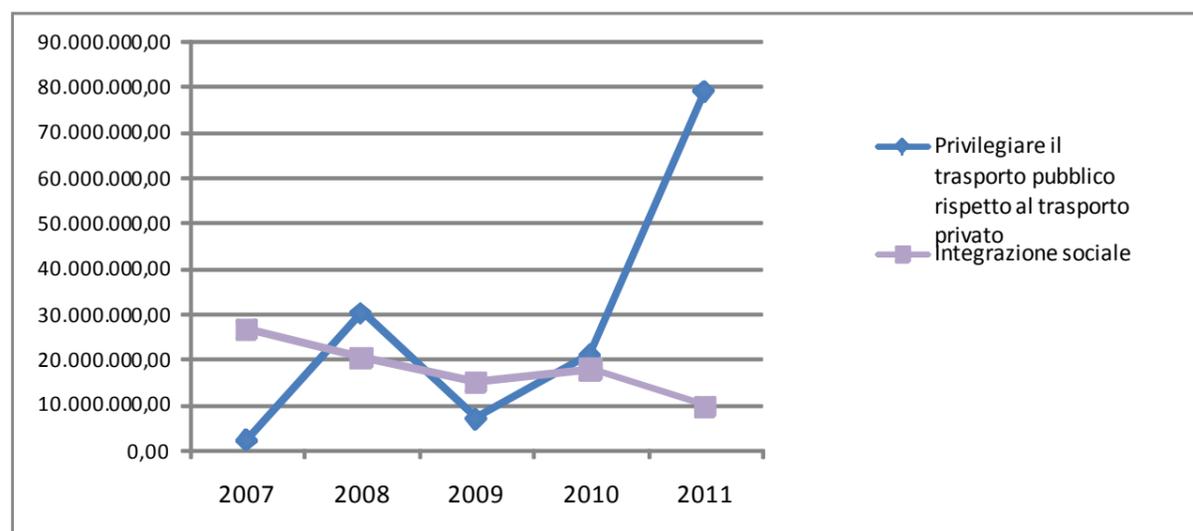
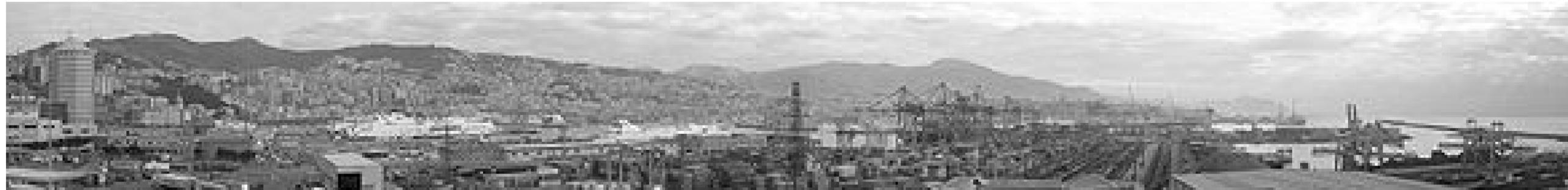
L'andamento della linea "Genova futura come città sostenibile" risente soprattutto dalle politiche per la casa che presentano investimenti elevati nel 2007 e nel 2008, per effetto in particolare degli interventi di edilizia residenziale pubblica di cui al D.L. 159/2007; inoltre nel 2010 e 2011 si concentrano gli investimenti legati alla promozione della città e finanziati sia con i Programmi Operativi Regionali che con i fondi delle Colomiane.

L'andamento della linea "Ricostruire il rapporto con il verde", siccome comprende anche i dati relativi alla valorizzazione e riqualificazione dello spazio pubblico, risente dei fondi, più elevati nel 2007 e 2008, relativi ai Contratti di quartiere; nel 2010 sono presenti fondi provenienti dai Programmi Operativi Regionali per il mercato dei prodotti agricoli locali.



La riduzione degli investimenti nella qualità urbana è dovuta soprattutto alla riduzione, nel 2011 rispetto al 2010, dei fondi per la mobilità sostenibile e per la manutenzione del verde e degli impianti di illuminazione pubblica; gli importi elevati degli anni 2007 e 2008 risentono dei fondi per i Contratti di Quartiere e si segnala inoltre nel 2008 un elevato investimento per il parco mezzi ecologici.

Per quanto riguarda l'andamento della linea del "Costruire sul costruito" valgono le stesse considerazioni fatte sopra per "Genova futura come città sostenibile" in quanto risente soprattutto degli investimenti nelle politiche della casa.



L'andamento degli investimenti sul trasporto pubblico segue sostanzialmente i fondi dedicati ai lavori per la metropolitana che sono più elevati nel 2008 e nel 2011; inoltre nel 2011 sono più elevati anche i fondi dedicati all'Azienda Mobilità e Trasporti e un consistente importo è dedicato alla progettazione della rete di forza per il trasporto pubblico locale. Si segnala che, a partire dal 2009, sono presenti fondi dedicati a parcheggi di interscambio e intermodali ( nel 2010 per circa 9 milioni di euro).

## CONGRUENZA DEL PUC SOTTO IL PROFILO DEGLI EQUILIBRI ECONOMICO FINANZIARI

Il PUC in via di approvazione consiste in una pianificazione delle relazioni fra città e territorio che pone in una logica di sistema le reti (di trasporto, ambientali, di natura antropico-culturale..) e i nodi, ossia gli ambiti significativi d'intervento, che connotano il territorio genovese.

Le linee guida della pianificazione sono definite nella descrizione fondativa, nella quale si prefigura una città compatta ("costruire sul costruito", "linea verde e linea blu"..), integrata (sistemi di trasporto, ricostruzione dei rapporti fra città compatta/verde/mare..) e sostenibile (qualità urbana, grandi e piccoli progetti di riqualificazione, servizi per l'integrazione sociale..).

Queste scelte impattano sul tessuto economico, in un momento di crisi particolarmente acuta, e non possono prescindere dall'affrontare il problema delle risorse con cui garantire, a fronte del mantenimento degli equilibri finanziari di ente, la costruzione della "Genova futura" e, in generale, la qualità e la sostenibilità della città.

Il PUC non si sottrae alla sfida del confronto fra esigenze di governo del territorio e necessità delle relative risorse, bensì si fa carico di aspetti rilevanti, quali il risparmio energetico e ambientale, la diminuzione degli sprechi, la limitazione dei costi di vincolo, l'efficienza nell'uso delle risorse, il dimensionamento dei progetti urbani e infrastrutturali, il coinvolgimento degli interlocutori qualificati, la messa in rete di soggetti e interessi differenti, la prefigurazione di una città in cui abitudini e stili di vita siano improntati ad un uso più consapevole e responsabile del territorio.

In questo contesto, le politiche urbanistiche diventano strategiche per individuare sinergie tali da contenere i fenomeni recessivi e promuovere lo sviluppo.

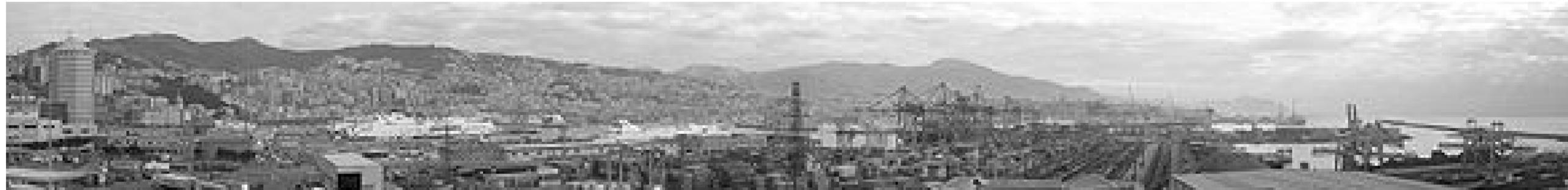
Al fine di evidenziare le interrelazioni fra il PUC e gli equilibri economico-finanziari, si è provveduto ad operare una gerarchia e una ricomposizione dei vari elementi che costituiscono la Descrizione fondativa e il Piano degli obiettivi, evidenziando i filoni di più diretto impatto in termini di risorse e impieghi.

Linee guida dell'analisi sono i tre temi del Documento degli obiettivi, che delineano i tre approcci alla formazione di uno strumento di assetto del territorio di nuova concezione, che sono di tipo economico (Tema A: sviluppo socio-economico e delle infrastrutture), sociale (Tema B: Organizzazione spaziale della città e qualificazione dell'immagine urbana) ed ambientale (Tema C: Difesa del territorio e qualità ambientale).

In particolare il tema A si caratterizza per il maggior impatto e per la grossa rilevanza sugli equilibri di bilancio e sotto questi aspetti ad esso sono riconducibili anche i contenuti degli altri due temi.

Di seguito si riportano, pertanto, alcune valutazioni di ordine economico finanziario e di impatto sugli equilibri di bilancio relative alle seguenti aree tematiche:

1. Privilegiare trasporto pubblico
2. Costruire sul costruito
3. Genova città futura



## PRIVILEGIARE IL TRASPORTO PUBBLICO

La scelta di fondo del PUC, così come del Piano Urbano della Mobilità (PUM) e del Piano Energetico è quella di privilegiare il trasporto pubblico rispetto a quello privato, rilanciando modalità di trasporto eco-compatibili quali: trasporti su rotaia, trasporti via mare, impianti di risalita.

Questa scelta è coerente con le caratteristiche di Genova messe in evidenza dallo studio effettuato dal Censis sulle città capoluogo.

Genova appartiene al gruppo delle “Città in transizione lenta”, ossia realtà urbane che:

- hanno conosciuto rilevanti processi di ristrutturazione della base economica ma in cui il tessuto produttivo mantiene ancora caratteri industriali;
- hanno evidenziato dinamiche di declino demografico (popolazione stagnante nel decennio, processo di invecchiamento molto marcato, elevato tasso di mortalità, tasso di natalità al di sotto della media).

Queste condizioni determinano e determineranno di più nel prossimo futuro un tasso di motorizzazione più basso della media e correlativamente un elevato uso del trasporto pubblico. La riorganizzazione dei sistemi di trasporto, è quindi per Genova un passaggio cruciale per migliorare la qualità di vita e, allo stesso tempo, contribuire all'abbattimento delle emissioni di gas serra in un'ottica “Smart”.

Lo scenario prefigurato dal PUC e dal PUM relativo all'assetto dei servizi di trasporto pubblico in un assetto integrato del sistema dei trasporti urbani (unitamente ad altre modalità di trasporto: car sharing, biciclette, ...) si basa su alcune linee guida:

- riequilibrio modale e riduzione del traffico di veicoli privati (riduzione delle percorrenze veicolari - auto e moto - nella viabilità urbana, come effetto del completamento della rete autostradale e di scorrimento e della crescita del trasporto pubblico);
- miglioramento degli standard di accessibilità (riduzione tempi medi di viaggio sia con mezzo privato che con mezzo pubblico, grazie all'inserimento del sistema di trasporto di superficie su assi protetti e al miglioramento previsto sui servizi ferroviari a scala urbana);
- riduzione consumi energetici di trasporto;
- riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici (riduzione rilevante dei diversi inquinanti emessi a seguito della riduzione delle percorrenze dei mezzi privati e del rinnovo del parco circolante (con l'inserimento progressivo degli standard Euro5 e Euro6);
- riduzioni delle emissioni acustiche;
- miglioramento della qualità degli ambiti urbani.

In coerenza con tale modello di sviluppo, il PUC prevede interventi di tipo infrastrutturale - con investimenti prevalentemente di altri soggetti istituzionali – quali:

- la realizzazione del Terzo Valico ferroviario;
- la riorganizzazione del nodo ferroviario di Genova;
- la realizzazione del servizio ferroviario metropolitano Alessandria – Genova sulla direttrice Scrivia/Polcevera;
- la realizzazione della nuova piattaforma aeroportuale delineata nel progetto “Waterfront”;

- il completamento del raddoppio ferroviario sulla riviera di ponente;
- la riorganizzazione del nodo autostradale e realizzazione della gronda di ponente;
- la realizzazione del servizio ferroviario metropolitano Voltri-Nervi;
- il prolungamento della metropolitana a Brin, con connessione al parcheggio dell'area ex-Fillea

L'impatto finanziario di questi interventi risulta solo marginalmente a carico del bilancio comunale, e comunque mitigato, nella misura in cui gli investimenti infrastrutturali consentano una corrispondente e consistente riduzione del trasporto su gomma, nonché una riduzione del costo a chilometro, a seguito del decongestionamento del traffico.

Anche la costruzione di nuovi approdi per sviluppare il “bus del mare”, costituisce un'alternativa alla viabilità su strada, coerente con alcuni interventi territoriali già previsti (POR PRA).

Per lo sviluppo del “bus del mare”, il PUC prevede l'estensione servizio fino a Pra', con un investimento valutato nel PUM di 1 milione di euro, finanziato per 700.000,00 euro dalla Regione Liguria e per 300.000,00 da AMT.

Sempre nell'ottica del riequilibrio modale può essere letta anche la previsione di nuovi impianti di risalita, quali:

- Stazione Principe-Oregina;
- Stazione Brignole-Piazza Manin;
- Dinegro-Via Bologna;
- Via Camozzini-Ospedale San Carlo;
- Aeroporto-Erzelli;
- Impianto sportivo Sciorba-S.Eusebio;
- Corso De Stefanis-Via Loria
- Ascensore Via Pinetti-Via Fontanarossa.

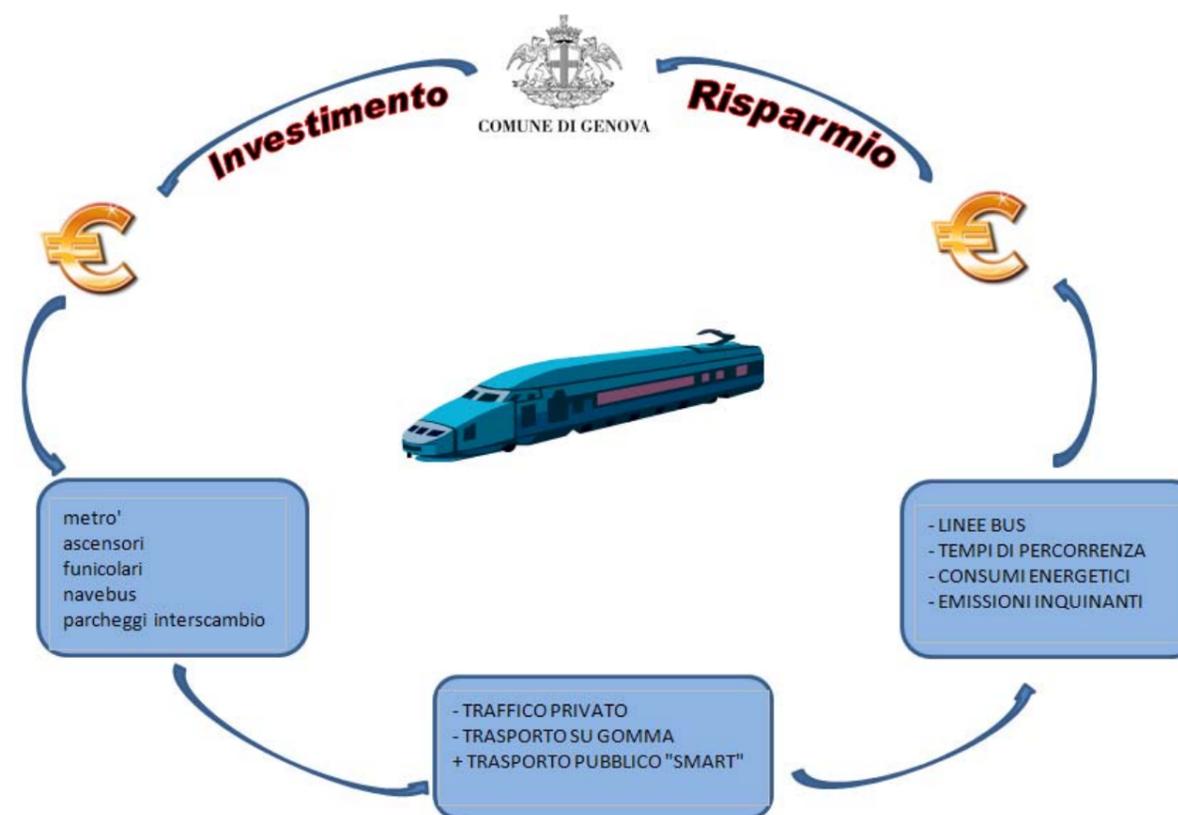
La realizzazione di questi impianti permette, da un lato, di completare il servizio in alcune aree collinari densamente popolate e di andare a servire nuovi insediamenti previsti in ambito urbano, come il centro polifunzionale che dovrà nascere sulla collina degli Erzelli, dall'altro di riprogettare linee e numero di corse del trasporto con autobus.

Sotto il profilo dei costi, il PUM contiene una stima di questi interventi che, in mancanza di progetti contenenti valutazioni economiche, è stata effettuata sulla base dei costi sostenuti per realizzare gli impianti già esistenti; occorre sottolineare però che data la specificità degli interventi per la costruzione di ciascun impianto, legata in particolare alle opere civili da realizzare, la stima riportata è solo indicativa: il costo dell'impianto rappresenta infatti in media solo 1/5 del totale dei costi, mentre la restante parte (4/5) è rappresentata dalle opere civili.



Infrastruttura	Descrizione	Lunghezza impianto (mt)	Costo opera (ml €)
Funicolare: Stazione Brignole-P.za Manin	Funicolare a binario unico c/raddoppio cent.le per incrocio vetture-Tracciato in sotterraneo (4 fermate: Staz. Brignole/Montegrappa/Manin)	692	40.000.000,00
Funicolare: Stazione Principe-Oregina	Funicolare con tracciato in sotterraneo (8 fermate: Staz. Principe/Via Avezzana/Forte S.Giorgio/Via Napoli/Oregina/Belvedere/Via Olivari/Via Costanzi)	1387	80.000.000,00
Funicolare + 2 ascensori: Dinegro-Via Bologna	Funicolare con tracciato in sotterraneo nella prima tratta + 2 ascensori di collegamento fra le stazioni intermedie e il piano strada (4 fermate: Dinegro/P.za Sopranis/Via Asilo di Garbarino/Via Bologna)	726	60.000.000,00
Ascensore: Sciorba	Ascensore da Sciorba a Salita Crocetta+Funicolare inclinato da Salita Crocetta a Via Val Fontanabuona (3 fermate: Imp. Sportivo Sciorba/Salita Crocetta di Sant'Eusebio/Via Val Fontanabuona)	974	50.000.000,00
Ascensori Corso De Stefanis - Via Pinetti	Coppia di ascensori inclinati con primo tratto in galleria (fino altezza Via Ricca) (5 fermate: C.so De Stefanis/Via Piantelli/Via Ricca/Via Robino/Via Loria-Biscione)	525	20.000.000,00
Impianto risalita: Ospedale di Voltri	Collegamento orizzontale in galleria+ascensore verticale (2 fermate: Via Camozzini/Ospedale San Carlo)	154	20.000.000,00
Impianto risalita: Erzelli	N. 02 impianti distinti: sistema tipo People mover da aeroporto a Via Siffredi + Sistema di ascensori inclinati o funicolare da Via Siffredi a Erzelli (3 fermate: Aeroporto/Interscambio Siffredi/Erzelli)	987	120.000.000,00 (esistono peraltro altre soluzioni di minore impatto finanziario)

Sotto il profilo economico, dovrebbe realizzarsi un circuito virtuoso che può essere così rappresentato:



Si tratta di un complesso di investimenti di diverso peso economico, la cui realizzazione va pianificata tenuto conto delle quote di cofinanziamento a carico del Comune, ma soprattutto sulla base dei benefici diretti e indiretti correlati all'utenza servita.



## COSTRUIRE SUL COSTRUITO

Il PUC delinea una nuova strategia di sviluppo urbano decisamente rivolta a preservare il valore ambientale, ecologico e paesaggistico del territorio circostante alla città, circoscrivendo gli sviluppi urbani futuri e le attività edilizie all'interno del tessuto costruito [compreso tra la cosiddetta "linea verde" (fronte collinare) e la "linea blu" (lato mare)].

Tali attività sono indirizzate ad aggiornare ed integrare le destinazioni d'uso e a riqualificare/completare, piuttosto che espandere con l'obiettivo di innescare un processo di sostituzione del patrimonio edilizio non storico. In altre parole, un minor consumo di risorse non riproducibili, concentra le risorse sui programmi di sostituzione edilizia e di riorganizzazione delle reti infrastrutturali.

Questa scelta ha una forte ricaduta in termini di sviluppo economico e futuri equilibri di bilancio.

La decisione di contenere il consumo del suolo e la tendenza a ricompattare il tessuto urbano, comportano la necessità di congegnare meccanismi perequativi che garantiscano eque e bilanciate opportunità di sviluppo unitamente ad una gestione sostenibile delle risorse. Sotto questo profilo, per esempio, il PUC esplicita la preferenza verso forme insediative "a emissione zero", in linea con l'evoluzione di Genova verso il modello di Smart City e diventa portavoce dell'esigenza di elaborare un progetto di città e di territorio in grado di attrarre nuovi investimenti, di modificare i comportamenti delle persone e delle imprese e di assicurare la sostenibilità dei processi produttivi e di consumo.

Concentrare l'attività edilizia su interventi di miglioramento della qualità insediativa, di riduzione dei consumi energetici, di "riappropriazione" degli spazi urbani può costituire un volano produttivo, attrattivo per persone e investimenti.

A fronte di un'evoluzione normativa che determina una relazione fra il reddito prodotto nel territorio e le entrate del Comune, la scelta del "costruire sul costruito", nella misura in cui si traduca in impulso alla crescita della città, risulta pertanto coerente con gli equilibri di bilancio futuri

In termini di impatto diretto sul bilancio comunale, il PUC può anche essere "valutato" sulla base degli oneri di urbanizzazione che può generare.

Sarà di grande utilità effettuare una valutazione sulla base delle metrature rilevabili nei distretti di trasformazione per dimensionare le entrate prevedibili per oneri di urbanizzazione nel decennio di validità del nuovo PUC.

Pur tenuto conto che una parte di tale cifra concorre annualmente all'equilibrio di parte corrente, il PUC inserisce correttamente gli oneri di urbanizzazione in un contesto di valorizzazione del territorio basato su due logiche. Da una parte, nelle aree di trasformazione, si privilegia l'utilizzo degli oneri per dare piena attuazione all'organicità degli interventi previsti. Nelle altre aree, l'utilizzo degli oneri è mirato alla realizzazione dei "piccoli progetti" di interesse circoscrizionale, sia direttamente, ove si riscontri una compatibilità, sia indirettamente attraverso la relativa monetizzazione.

Positivo impatto sugli equilibri di bilancio, sotto forma di risparmio di risorse è la previsione del ricorso alla perequazione urbanistica, in alternativa all'acquisizione bonaria o all'esproprio di fabbricati di proprietà privata, per la realizzazione di infrastrutture o servizi pubblici.

## GENOVA FUTURA

Il PUC porta avanti un'idea di città che fa dei concetti di vivibilità/sostenibilità la propria bandiera.

I concetti di qualità urbana, come requisito essenziale di ogni progetto di riqualificazione e rinnovamento della città, e di sostenibilità, come valorizzazione delle risorse fondanti e del sistema città-porto, fanno parte degli indirizzi generali pianificatori del Piano.

Questi concetti hanno forti implicazioni economiche e di impatto sugli equilibri del bilancio comunale, tenuto conto che possono essere configurati come una strategia di uscita dalla crisi basata sullo sviluppo della green economy.

Le politiche di promozione dello sviluppo economico-sociale e quelle che puntano ad un diverso ordine urbano possono infatti realizzare importanti sinergie, configurabili, per esempio in una politica della casa che preveda agevolazioni ed incentivi per le nuove famiglie, per la realizzazioni di alloggi di qualità a costi contenuti o di residenze speciali (anziani, studenti, lavoratori), così come incentivazioni alla realizzazione/trasformazione di edifici per eliminare le barriere architettoniche e/o ridurre l'impatto ambientale/energetico.

Sotto il profilo degli equilibri di bilancio, tutti questi interventi devono trovare coerenza con un quadro di scarsità di risorse che deve essere affrontato attraendo risorse pubbliche e private.

In quest'ottica, si inserisce la costituzione di un'Associazione tra imprese ed istituzioni per partecipare al bando europeo che assegnerà circa 12 miliardi di euro per la realizzazione di Smart Cities.

Il nuovo PUC costruisce l'intelaiatura di regole e norme che consentiranno alla città di svilupparsi in un'ottica "smart" evidenziando le possibilità d'impiego di materiali e tecnologie innovative, finalizzate al risparmio energetico ed alla produzione di energia da fonti rinnovabili.

Un riconoscimento a livello europeo di Genova come la città "del sole dell'efficienza energetica e del risparmio energetico" può attivare i finanziamenti necessari per attuare quanto previsto dalla pianificazione urbanistica e consentire lo sviluppo di una città dove si vive bene e quindi attrattiva e competitiva.

La diffusa presenza di ambiti già urbanizzati modificabili, trasformabili e riconvertibili consente una riprogettazione degli spazi tale da valorizzare le relazioni sociali e produttive e da rendere fruibile la città non solo per i residenti, ma anche per i turisti e gli investitori.

La scelta del PUC di puntare sulla vocazione turistica della città, mettendo in luce i punti di forza della sua configurazione (centro storico, beni artistici e monumentali, patrimonio naturalistico e paesaggistico, costa balneabile qualitativamente diffusa, poli ed strutture di interesse culturale, ludico e sportivo, alture) è coerente con equilibri di bilancio sostenuti dalla crescita del reddito.

In questo senso vanno anche gli interventi che, oltre a recuperare il rapporto della città con il proprio porto, tendono ad aumentare la visibilità dell'acqua, l'accessibilità e la fruibilità del lungomare attraverso la riduzione delle aree costruite, impermeabili e delle barriere visive.



L'individuazione dei distretti e degli ambiti di trasformazione e riqualificazione urbana, precisa i contorni di Genova città futura, caratterizzati dal mix funzionale in grado di garantire la compatibilità di attività differenti e la dotazione di nuovi spazi e servizi pubblici, per il tempo libero e per lo svago.

Per questi ambiti, gli investimenti potranno essere realizzati privilegiando l'autofinanziamento (perequazione e oneri di urbanizzazione) e l'utilizzo di fondi e finanziamenti previsti dai programmi europei, nazionali e regionali, tenuto conto che la loro coerenza rispetto agli equilibri finanziari dovrà essere assicurata in sede di inserimento nel programma dei lavori pubblici e nei documenti previsionali.

In un contesto normativo che pone sempre maggiori vincoli alla capacità d'indebitamento degli enti locali, sia in termini di vero e proprio limite all'assunzione di nuovi mutui, che in termini di possibilità di pagare le imprese che eseguono opere finanziate con debito (Patto di stabilità), la sfida del nuovo PUC si gioca anche sulla capacità della città di attrarre investimenti.

## La sicurezza nella progettazione urbanistica ed edilizia

### La sicurezza nella progettazione urbanistica ed edilizia.

La forte domanda di sicurezza e gli elementi che la costituiscono, non investe solo la città di Genova, l'Italia ma gran parte delle città europee.

La definizione di queste componenti è una cosa tutt'altro che facile, tanto è vero che il Forum Europeo della Sicurezza ha sentito la necessità di porsi, dopo anni di attività, ulteriori riflessioni.

Creato in origine da criminologi, quindi da persone che si occupavano della insicurezza originata dalla criminalità, oggi il Forum Europeo sostiene che la riduzione dei fatti criminosi sono solo una delle componenti della domanda di sicurezza.

Appare infatti ormai con chiarezza che la domanda di sicurezza si sta allargando rispetto all'originale nucleo che la legava alla presenza di fatti criminosi nello spazio cittadino. La domanda di sicurezza è ormai un termine vasto che include diverse richieste ed esprime uno spettro ampio di situazioni che vanno dalla paura al disagio.

Nelle ricerche sul tema, che partono dal vissuto del cittadino e soprattutto dalla strada, sono state individuate in maniera pragmatica tre componenti principali che generano la domanda di sicurezza.

□ La prima è dovuta al rischio effettivo di essere vittime di minacce, aggressioni o altri atti violenti (intenzionati all'ottenimento di un bene o gratuiti); tra questi non va sottovalutata l'importanza dell'intimidazione, che in genere non viene registrata tra i reati, ma che è un elemento importante della percezione dell'insicurezza.

□ La seconda componente è legata al disagio dovuto principalmente a due fattori. Il primo riguarda la rottura dei codici tradizionali di comportamento e di convivenza (dormire, sputare, orinare in luogo pubblico, imbrattare); il secondo, riguarda il degrado dei codici tradizionali di cura del territorio (manutenzione del verde, pulizia,

presenza di vigilanza sulle strade, riparazione dell'arredo urbano danneggiato, delle luci rotte, cura dei marciapiedi da parte dei commercianti). La rottura della tradizione di cura del territorio è, in quest'ottica, una componente importante del disagio.

□ La terza componente deriva dalla paura, con tutte le sue componenti articolate e variate; la paura come sentimento soggettivo, non necessariamente legato, all'aumento del rischio, ma derivante da una serie di fattori molto più ampi e spesso molto lontani dal contesto specifico in cui si ha paura.

Se queste sono le diverse componenti della domanda di sicurezza (e quindi non solo una domanda di protezione rispetto agli atti criminali di tipo penale), appare chiaro come l'organizzazione del territorio urbano e quindi l'urbanistica, che è la disciplina che se ne occupa, possa avere un'incidenza a volte anche determinante sulla sicurezza o insicurezza della città.

Il ruolo specifico dell'urbanistica appare ancora più chiaro se si considerano l'insieme delle politiche utilizzate oggi per ottenere un certo livello di sicurezza urbana e la loro articolazione. Si possono riconoscere tre grandi orientamenti all'interno di queste politiche.

□ Un primo approccio fa riferimento principalmente al controllo attraverso i due strumenti della legge e della polizia, law and order come lo chiamano gli americani. La legge regola i rapporti tra i cittadini, la polizia si adopera per farla rispettare. E' un'impostazione che tende ad intervenire ogni qual volta le regole che determinano la convivenza sociale vengono trasgredite.

L'intervento delle forze dell'ordine può fare uso di azioni repressive (polizia tradizionale), rinforzando il controllo e il sistema carcerario, oppure di azioni preventive, dissuasive secondo i più nuovi concetti della community police.

□ Un secondo approccio al tema della sicurezza urbana concentra i propri sforzi sulla prevenzione del crimine in termini sociali. Agisce sia per ridurre le condizioni di degrado sociale e di miseria che spesso sono i fattori di incubazione di atteggiamenti devianti, povertà, disoccupazione, carenze familiari, disagio mentale, emarginazione, sia in termini di azioni volte all'evitare il ripetersi del crimine, operando sulle strutture carcerarie e post carcerarie. In questa ottica l'obiettivo è quello di agire sulle cause profonde che ingenerano atteggiamenti devianti nel tessuto sociale.

□ Un terzo approccio, punta ad intervenire sull'ambiente urbano, in particolare sulle grandi città o parti di esse, per evitare che queste diventino luoghi insicuri, agendo sia sulla prevenzione del prodursi del crimine sia sulla rassicurazione delle popolazioni. Questo tipo d'azione si rivolge all'insieme dei fattori che rendono l'ambiente urbano vivibile e sicuro, promuovendo interventi di riqualificazione dello spazio fisico, di sostegno alla vitalità dei quartieri, di mobilitazione dei cittadini, per incoraggiare meccanismi di controllo spontaneo del territorio.

Storicamente i tre approcci sono stati considerati in contrapposizione l'uno con l'altro e una dura polemica opponeva i fautori delle forze dell'ordine a quelli dell'azione sociale o dell'intervento ambientale. Oggi questa contrapposizione è stata superata e ci si sta finalmente orientando verso l'integrazione dei tre tipi di interventi che è necessaria per produrre un effetto cumulativo e risultati duraturi.

Come dimostrano alcune recenti esperienze italiane, oggi l'integrazione delle tre politiche è accettata a livello di pensiero e sta cominciando a diventare anche una realtà operativa.

In quest'articolazione degli approcci, interconnessi tuttavia specifici, la progettazione urbanistica si situa chiaramente nel terzo filone. E' importante precisare che non è solo l'urbanistica ad occuparsi di sicurezza



ambientale; ci sono altri approcci quali l'azione sulla comunità; la mediazione, la mobilitazione delle donne, con il termine progettazione urbanistica, si intende una progettazione rivolta alla città nel suo complesso, cioè ai suoi aspetti spaziali, sociali e temporali e quindi non rivolta unicamente allo spazio edificato.

Le politiche di sicurezza di carattere ambientale e più specificatamente quelle urbanistiche rientrano nel vasto settore delle politiche di prevenzione. Anche se ciò è stato oggetto di dibattito con gli operatori sociali che accusavano gli urbanisti di non fare prevenzione, ma tamponamento. Le politiche rivolte alla sicurezza ambientale rientrano nelle politiche di prevenzione non allo stesso titolo che quelle del secondo approccio (quello sociale), esse hanno valenze preventive di un altro tipo: sono prevenzione nel senso che si cerca di evitare il prodursi dell'atto criminoso od offensivo (aggressione, minaccia, vandalismo, conflitti, violenze, scontri tra gruppi), in questo senso è una prevenzione più vicina alla dissuasione, come dicono i francesi, o alla deterrenza. Sono in secondo luogo politiche di prevenzione di disagio e paura perché agiscono su quegli elementi dell'ambiente urbano (quali struttura spaziale, uso dello spazio pubblico, pulizia, manutenzione, illuminazione, trasparenza del verde, ecc.) che generano insicurezza.

Il terzo modo in cui la progettazione urbanistica esercita un ruolo determinante nella prevenzione dell'insicurezza si situa ad una scala territoriale molto più vasta.



Una progettazione attenta alla sicurezza deve evitare impianti urbanistici che contribuiscono al disgregarsi dell'ambiente urbano quali, ad esempio, ampie zone in cui non si realizza il mix di funzioni e popolazioni, quartieri in cui gruppi sociali o funzioni specifiche si chiudono rispetto alla città, infrastrutture mal progettate che creano enclaves emarginate, quartieri monotoni e mal progettati che generano ambienti ansiogeni e deprimenti.

### Brevi cenni sullo stato dell'arte della sicurezza ambientale

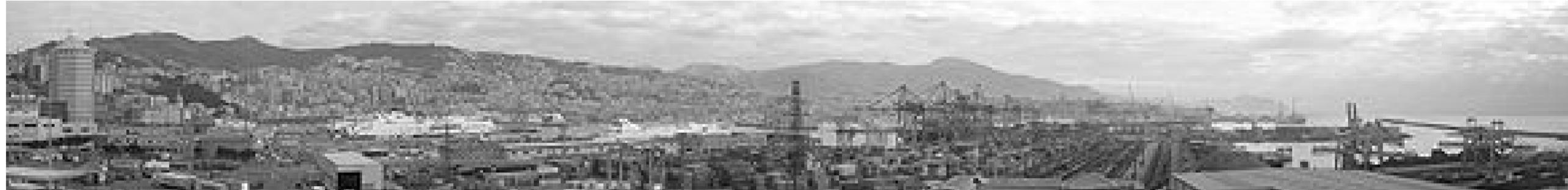
L'approccio ambientale alla sicurezza intesa come un tutt'uno tra attività progettuale, urbanistica e architettonica, si pone come fine la riduzione dei crimini e della percezione di insicurezza, andando a incidere sull'ambiente fisico sia degli spazi aperti sia degli edifici.

Capostipite indiscussa di questo filone di pensiero è l'antropologa Jane Jacobs che, con il suo testo elaborato del 1961, "Vita e morte delle grandi città" induce a riflettere su diversi aspetti dell'architettura e in particolar modo sui meccanismi alla base dei comportamenti sociali. Ella muove una netta critica alla pianificazione urbanistica tradizionale basata su astratti modelli di funzionamento sociale che per l'autrice sono alla base degli altrettanti astratti meccanismi per la progettazione degli spazi, comunemente usati.

La Jacobs pone l'accento sul ruolo della comunità e soprattutto sui codici comportamentali che vengono istintivamente rispettati, controlli del territorio di fatto messi in atto da meccanismi informali, derivati da una capacità sociale di autoregolamentarsi, ovvero pratiche spontanee di controllo del territorio, a dispetto di modelli funzionali proposti a quei tempi, ma presenti ancora nell'architettura contemporanea. Alcuni suoi capisaldi come le celebri definizioni "occhi sulla strada", "vitalità urbana", "mix funzionale" sono più che mai attuali nel dibattito tuttora aperto. Lo spazio inteso dalla studiosa tende a difendersi in modo naturale, è basato sulla vitalità urbana, privo di barriere fisiche, aperto alla mescolanza di genti e attività e per questo frequentato a ogni ora. L'animazione degli spazi attraverso l'insediamento di molteplici attività, di per sé complicata da ottenere a ogni ora, non può comunque bastare, alla base delle teorie della studiosa fondamentale importanza assume al tempo stesso lo spirito di aggregazione sociale e solidale dei residenti, unito a un forte senso di appartenenza ai luoghi, cui va aggiunta una serena ed ampia fruizione e frequentazione degli spazi (dei marciapiedi, delle vie, delle piazze, degli edifici e dei giardini). Il concetto di sorveglianza informale espresso nel testo della Jacobs, si inserisce nel più ampio dibattito incentrato sulla prevenzione del crimine e lascia aperti alcuni interrogativi; se la maggiore frequentazione di un luogo ne aumenta il controllo naturale operato dagli stessi utenti, allo stesso modo una maggiore concentrazione di persone attira in quel determinato sito un numero maggiore di potenziali malfattori, attratti dalla possibilità di avere più "vittime" disposizione. Anche il suo concetto di sicurezza percepita è messo in discussione perché si può contestare che la maggiore fruizione, da lei auspicata, provoca anche un aumento numerico dei frequentatori e potenzialmente il verificarsi di maggiori conflitti, atti incivili con diminuita possibilità di controllo. Pertanto le sue teorie analizzate dal punto di vista della prevenzione del crimine appaiono lacunose, mentre assumono una notevole importanza analizzate sotto il profilo dell'innovativo approccio allo studio urbanistico della città, indirizzato verso una più consapevole progettazione degli edifici e degli spazi pubblici.

Negli anni 70 sul lavoro di Newman si aprì un vasto dibattito, anche a lui non furono risparmiate accese critiche concernenti il suo manifesto determinismo ambientale ma la sua metodologia progettuale, da allora definita CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design), ha avuto molto successo per tutti gli anni 70 e il governo ha finanziato numerose sperimentazioni, in virtù di tali principi.

Il criminologo Ray Jeffery nel 1972 pubblica il testo Crime Prevention Through Environmental Design, usa per primo tale definizione intendendo con essa una pratica progettuale che differiva in modo sostanziale da quella di Newman. Trovando spunto dalla relazione esistente tra uomo e ambiente, egli propone una prevenzione basata essenzialmente sulla crescita dell'uomo in un ambiente positivo. La sua missione è quella di porre in atto una strategia volta al miglioramento delle condizioni ambientali che ha come conseguenza, una ricaduta positiva sulla qualità della vita. In tale visione la prevenzione del crimine si concretizza attraverso la riqualificazione e la pianificazione "ecologica" della crescita urbana.



I tre precursori dell'approccio ambientale alla sicurezza urbana si differenziano nella visione e nel modo di ricercarne una soluzione. Da un lato la Jacobs afferma che la risposta alla richiesta di sicurezza si può ottenere attraverso un mix funzionale e attraverso l'appropriazione degli spazi comuni, Newman invece ha un approccio più pragmatico per la soluzione del problema, lo affronta solo in parte basandosi sulla progettazione urbanistica e architettonica, ponendo la massima attenzione sugli aspetti fisici. Il successo ventennale che gli è stato attribuito è motivato dal fatto che la sua teoria ha trovato facilità di applicazione, ma il suo maggiore contributo è stato quello di aver introdotto la sicurezza dei luoghi e dell'ambiente nel processo della progettazione. Infine la visione di Ray Jeffery, soprattutto nel Regno Unito, ha stimolato nel tempo studi e ricerche sul comportamento deviato, ma nessuno dei suoi successori riprenderà pienamente il fondamento del suo pensiero, quello secondo il quale la riqualificazione dell'ambiente urbano, attuata attraverso un'azione integrata che riduca le alte densità abitative, elimini le aree fortemente degradate, migliori gli standard edilizi, fornisca servizi, colmi o elimini i vuoti urbani, è in grado di agire, in termini preventivi, nei confronti degli atti criminali e sulla percezione sociale della sicurezza. Uno di questi studi porta all'elaborazione da parte di N. Tilley, nel 1982, del Safe cities and community Safety frutto della collaborazione con il Police Research Group. L'elaborato costituisce il primo rapporto sulla prevenzione del crimine attraverso la costruzione di una strategia locale per rendere la città maggiormente sicura. Per l'autore, le autorità locali e la polizia sono gli artefici fondamentali nell'attuazione delle strategie volte alla sicurezza, alle quali aggiunge diverse indicazioni sempre volte al rafforzamento della sorveglianza e al controllo.

Contemporaneamente B. Poyner con il suo design against crime-beyond defensible space e ancor più A. Coleman, riprendono i concetti espressi da O. Newman.

Quest'ultima cerca di indagare scientificamente se alla radice dei malesseri sociali dei quartieri può esserci la progettazione urbanistica, con "Utopia on trial. Vision and reality in planned housing" del 1985, mette in relazione i dati relativi al malessere sociale ai caratteri fisici di un determinato territorio.

Nel 1979 il professor Alice Coleman del College King di Londra, traendo ispirazione dal lavoro di Newman, guida un gruppo di ricerca formatosi con la missione di studiare la progettazione edilizia residenziale pubblica e come essa si relaziona al crimine e al "malessere" sociale generale.

Lo scopo dell'unità di ricerca è stato quello di determinare se la scala spaziale e la configurazione dei moderni grattacieli sono stati fattori che hanno dato un determinante contributo al "malessere" sociale, oltre ad aver favorito i semplici atti criminali. Per semplificare lo studio, la Coleman ha focalizzato il saggio sulle forme e sugli indicatori del malessere sociale osservabili in un determinato blocco edilizio, sostenendo l'evidenza della relazione esistente tra comportamenti devianti (legati più che altro alla sfera dell'inciviltà piuttosto che alla criminalità), in relazione ai caratteri fisici urbani. Tra questi, si evidenziano la quantità e "qualità" dei rifiuti, la presenza di graffiti, la prevalenza di danni causati da atti vandalici, oltre al rilascio di escrementi (urina e feci) in luoghi pubblici. Queste manifestazioni di disagio sono state confrontate con le varie caratteristiche dei blocchi abitativi, stabilendo di concentrarsi su quindici variabili fisiche significative del "disadvantage design", che coprono una vasta gamma di elementi. Per l'analisi di questi fattori, la Coleman si è concentrata su i tre principi guida di Newman e a questi ne ha aggiunto un quarto ovvero come l'ambiente fisico condizioni il comportamento umano più di ogni altra cosa, evidenziando come il luogo e gli spazi incidano sulla formazione delle giovani generazioni. Lo studio non si limita ad enunciare teorici ma propone correttivi da introdurre nelle fasi della progettazione, applicabili sia alla nuova edificazione che a quella allora esistente; per le prime suggerendo tipologie basse ed estensive, per le altre interventi di mitigazione quali: l'eliminazione di passaggi coperti e ballatoi, la frammentazione dei blocchi con scale, ingressi ben sorvegliati, caratterizzazione degli spazi aperti,

modifiche all'impianto viario, allontanamento delle strade a scorrimento veloce dalle residenze e la dotazione di strade residenziali animate da attività commerciali e servizi.

Il testo Utopia on Trial ha suscitato molto scalpore quando uscì nel 1985, e in risposta, ad esso il governo britannico ha creato un esperimento controllato Design (DICE) per testare le sue teorie, in vari luoghi intorno a Londra. Nel 1986 nel Regno Unito è stata emanata una norma edilizia, lo standard 2880, basata sui suggerimenti progettuali della studiosa che obbliga ad attenersi alla dieci prescrizioni correttive, delle dodici suggerite dalla ricerca. Senza dubbio lo studio pionieristico della Coleman ha costretto i progettisti urbani a considerare con più attenzione l'organizzazione spaziale nella progettazione per la creazione di nuovi quartieri e per il recupero degli esistenti. La visione di un' uniforme utopia urbana, con complessi torreggianti e passerelle, sono stati screditati proprio a seguito degli studi compiuti dalla Coleman e da altri studi effettuati da quel momento in poi.

Nel 1996 l'opera pubblicata di Kelling e Coles "Fixing broken windows" ha avuto risonanza internazionale per aver ispirato la politica del sindaco di New York Giuliani negli anni 90, secondo quanto riportato nel testo, il degrado dell'ambiente è percepibile inizialmente da piccoli ma significativi segnali, questi se lasciati proliferare a causa del disinteresse e per l'incuria degli organi competenti, nel tempo generano, tra i commercianti e i residenti, insicurezza e senso di abbandono, in seguito a ciò gli abitanti, sentendosi soli, tendono a non intramettersi nei casi di inciviltà che si manifestano in ambito pubblico, in conseguenza di ciò i delinquenti si sentono più spavaldi e liberi di agire, la micro criminalità si estende aumentando la paura percepita, questo induce i residenti a fruire degli spazi pubblici con restrizioni di orari e condizioni. La somma di questi ed altri fattori rende l'area debole e vulnerabile e se non si agisce tempestivamente invertendone il processo, attira malviventi da altrove per svolgere i loro traffici illegali, un ulteriore decadimento facilita perfino il loro trasferimento in loco in forma stabile, aumentando in modo esponenziale i crimini e i reati. La politica detta delle "finestre rotte" ha previsto interventi minuziosi e diffusi, una riorganizzazione delle forze di polizia, un decentramento del potere decisionale, un efficientissimo sistema di rilevazione ed elaborazione dati statistici dei reati utile alla programmazione delle azioni, unito ad un nuovo modo di collaborare tra istituzioni e cittadini. Non ultimo l'utilizzo dello strumento dei Community Policing, corsi di formazione per responsabili di quartiere atti a favorire le azioni di vicinato e a favorire l'interazione con le forze di polizia, finalizzate a costruire un nuovo senso civico. La sperimentazione si è dimostrata efficace ed applicabile soprattutto alle aree intermedie, dove il degrado non ha ancora raggiunto le sue fasi estreme ed è dunque possibile invertire un processo e portare a una positiva inversione di tendenza.

Le ricerche teoriche legate alla sicurezza ambientale sono molto vaste e abbracciano un trentennio, le applicazioni pratiche che ne sono derivate si sono inizialmente sviluppate nel nord America e dopo queste esperienze hanno fatto la loro comparsa numerosi manuali, il CPTED è stato inserito nelle normative edilizie e recepito nelle leggi urbanistiche, sono stati organizzati corsi specifici di formazione professionale per addetti ai lavori quali architetti, funzionari, forze di polizia, politici. In Europa la diffusione di quei principi e pratiche ha interessato principalmente l'Olanda, il Regno Unito e i paesi scandinavi, anche il Giappone e l'Australia hanno compiuto ampie ricerche e applicazioni, culminate per quest'ultima nell'organizzazione dei giochi olimpici di Sydney. La progettazione ambientale della sicurezza più recente si basa sul controllo naturale e tradizionale, supportata da azioni di sensibilizzazione e coinvolgimento sociale. I due filoni di pensiero perdurano; da un lato abbiamo gli studi di Jacobs, Newman, e della Coleman fondati sulla percezione dell'insicurezza non solo basata sui crimini ma legata ai comportamenti e sui meccanismi di coesione sociale, e l'altro aspetto della ricerca proprio della scuola di Chicago, di Ray Jeffery e Clark Brantingham, maggiormente incentrato sul comportamento criminale.



Entrambe le visioni hanno pregi e limiti, le politiche e gli interventi attuati hanno dimostrato che non esistono regole certe applicabili ad ogni situazione. Considerate le infinite variabili e sfaccettature del problema, è ormai certo che nei casi di rigenerazione urbana, l'intervento non si esaurisce intervenendo solo sugli aspetti fisici ma agendo di pari passo con l'approccio alla componente sociale. Risolvere problemi di sicurezza secondo il nuovo e più recente approccio al CPTED, significa tendere ad un approccio sinergico tra progettazione degli spazi, che hanno il potere di influenzare i comportamenti, ma occorre considerare come preminente la composizione e qualità del tessuto sociale interessato dall'intervento. Allo stato attuale della letteratura esistono in Europa progetti di riqualificazione urbana sensibili alla tematica della sicurezza denominati Urban. La Comunità Europea si è avvicinata alla tematica dell'urbanistica legata alla sicurezza dalla metà degli anni 90. Il Consiglio d'Europa nel 1989 ha organizzato una conferenza a tema, a cui ne è seguita un'altra, in cui è stato riconosciuto che il crimine e l'insicurezza urbana sono problemi che accomunano tutti gli stati europei e che ad essi si devono trovare soluzioni. Nel 2000 la Carta Urbana Europea, riprende con forza questi concetti affermando il diritto di ogni cittadino di vivere ad una città sicura, libera quanto più possibile dalla delinquenza e dalle aggressioni. La dichiarazione si conclude con un invito alla Comunità europea a completare lo standard sulla riduzione dell'insicurezza urbana attraverso la pianificazione urbanistica e la progettazione architettonica che si era avviato nel 1995 a cura della commissione tecnica (TC325), con l'intento di realizzare una normativa standard per la progettazione urbanistica e architettonica. Il gruppo internazionale di lavoro costituito, mettendo a fattor comune le diverse esperienze, si è posto come fine la redazione di criteri atti a prevenire il crimine, di fornire metodi di valutazione e requisiti prestazionali per prevenire la delinquenza nelle aree di nuova edificazione ed in quelle già esistenti, comprensive di attività locali aventi lo scopo di garantire sostegno e ridurre al minimo la paura della violenza. La normativa ha valore strumentale per i diversi paesi, facilita la diffusione dei progetti operativi, ma non ha ancora valore vincolante, deve essere colta come un'opportunità per le amministrazioni, per affrontare in modo innovativo il problema della sicurezza e della microcriminalità in ambito urbano. Il prodotto di quel lavoro si è così tradotto nella stesura di diversi norme e manuali di buone pratiche, approvate dal CEN e successivamente adottate dai diversi comitati nazionali di standardizzazione.

In Italia l'interesse per la sicurezza si è sviluppato a partire dalla seconda metà degli anni 90. L'ente di riferimento principale a livello nazionale nella diffusione delle informazioni è la Regione Emilia Romagna che nel 94, con il programma "Città Sicure", comincia ad occuparsi anche della diffusione di studi e ricerche in corso in tutto il paese, si impegna a fornire informazioni, costruire banche dati, organizzare convegni e corsi di formazione, svolge consulenza per le politiche di sicurezza locali, favorisce i contatti tra le diverse amministrazioni. La Regione si fa promotrice, nel 1996 della sezione nazionale del forum Europeo della Sicurezza Urbana, mente nel 1998 elabora il primo resoconto delle attività intraprese da comuni e regioni. Tali progetti riguardano principalmente la sfera della prevenzione sociale, che cerca di dare risposte alle categorie più svantaggiate, a cui si affiancano azioni che si occupano di prevenzione situazionale e si concretizzano ad esempio con la riorganizzazione della polizia locale, l'introduzione del vigile di quartiere, la sorveglianza attraverso occhi elettronici, ordinanze emanate per contrastare degrado e inciviltà. In Italia, in passato sono stati rari i casi in cui si sono stati applicati i principi della progettazione integrata volta alla sicurezza, gli sporadici interventi hanno inizialmente interessato piccoli progetti ad opera delle comunità locali.

Solo negli ultimi anni sono stati attivati numerosi progetti per il recupero di intere aree o quartieri problematici, nati in virtù di apposite leggi regionali che hanno reso disponibili i fondi per la loro attuazione, non sempre però si sono dimostrati all'altezza dei propri obiettivi. Un brillante esempio invece è il primo progetto pilota realizzato in Italia, messo a punto dal Laboratorio Qualità Urbana e Sicurezza del Politecnico di Milano. L'esperienza, frutto di una ricerca didattica svolta negli anni 95-96 dalla Dott.ssa C. Cardia e M. Sclavi, da tre collaboratori e circa 70

studenti, si è trasformato in progetto pilota sulla sicurezza urbana, finalizzato ad accrescere la sicurezza e la sua percezione; denominato "ricerca su sicurezza e vitalità in Zona 17".

Ancora il Laboratorio Qualità Urbana e Sicurezza del Politecnico di Milano, in tempi recenti insieme alla Mission Etudes Sécurité de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région d'Ile-de-France e i servizi Politiche per la Sicurezza e la polizia locale e Riqualificazione Urbana della Regione Emilia Romagna, hanno collaborato al progetto europeo Safepolis, che ha portato alla stesura del Manuale di "Pianificazione, disegno urbano, gestione degli spazi per la sicurezza", strumento messo a disposizione di professionisti e committenti, finalizzato a rendere più efficaci le azioni volte alla sicurezza delle città. Le linee guida fornite dal Manuale, fanno riferimento all'allegato D del Technical Report CEN (Comitato Europeo di Standardizzazione) e ad esso il Comune di Genova, nell'ambito della massima collaborazione esistente in ambito FISU, intende orientare l'attuale e soprattutto futura progettazione urbanistica riferita alla sicurezza ambientale, per il proprio ambito urbano.

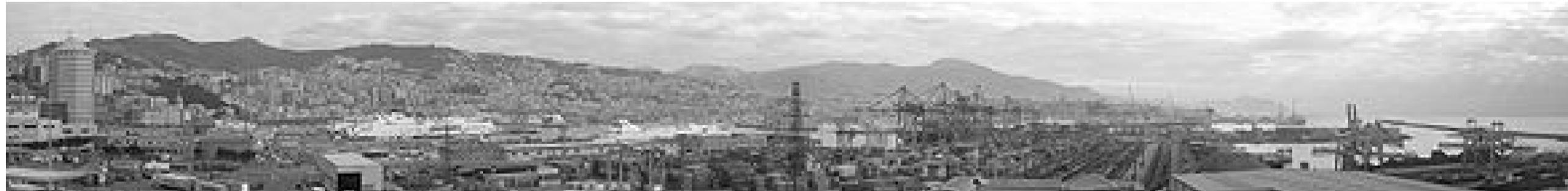
### Gli uffici Città Sicura

L'approccio genovese sarà incentrato su di una riflessione più ampia di quella proposta dai due filoni del CPTED e della Community Action. E' un orientamento di carattere più specificatamente urbanistico, rivolto all'insieme dello spazio urbano, che agisce sugli usi dello spazio urbano, sui tempi e ritmi, sulla vitalità, sulla distribuzione delle funzioni; è un approccio che riguarda tutta la città, articola diverse scale e diversi attori, un approccio che deve quindi prevedere proposte integrate.

La linea di ricerca degli uffici Città Sicura di Genova è finalizzata a sviluppare un approccio specificatamente mediterraneo alla questione della sicurezza delle città, che è diverso dalla tradizione mitteleuropea ed angloamericana. La struttura delle città e le modalità di vita urbana dei cittadini delle culture mediterranee sono diverse da quelle di altri paesi e quindi è necessario sviluppare, a partire dal sapere che gli altri ci trasmettono, un approccio specifico alle città ed alle culture mediterranee.

Nello Specifico una politica di sicurezza a livello urbanistico dovrà puntare ad agire su quattro livelli.

- Il primo livello è quello della riqualificazione dello spazio fisico, dove gli urbanisti possono e devono agire sulla struttura e sul disegno degli spazi, sull'impianto degli edifici, sull'arredo urbano, sulla progettazione del verde, dei trasporti, sul degrado, sulla manutenzione
- Il secondo livello è quello del sostegno alla vitalità urbana, agendo sulle distribuzioni delle funzioni in città, sul commercio, sulle attività culturali e ricreative, sull'uso dei piani terra, sui trasporti, sugli orari, con attenzione agli effetti cumulativi positivi o negativi; questo è un livello di intervento molto più complesso di quello del disegno dello spazio fisico.
- Il terzo settore, è la mobilitazione della comunità, promuovendo azioni volte alla coesione sociale, alla mobilitazione degli abitanti, al legame dei rapporti di vicinato in un'ottica non solo di sicurezza, ma di solidarietà sociale. Per esempio la costituzione di una Banca del Tempo, attraverso la quale gli abitanti di un quartiere si possono scambiare servizi (gli anziani sorvegliano i bambini, i giovani vanno a fare la spesa per l'anziano e l'handicappato, ecc.) è un tipo di mobilitazione, orientato alla coesione sociale
- Il quarto filone è la collaborazione con le forze d'ordine pubblico, ed anche con la sicurezza privata, integrando, in un piano organico di sorveglianza del territorio, sorveglianza spontanea nel senso di Jane



Jacobs, sorveglianza semispontanea (quella organizzata dalla comunità, dal volontariato o da altri settori) e sorveglianza strutturata (costituita da forze dell'ordine, vigili urbani e della vigilanza privata). Ad esempio nei quartieri di periferia in cui la sorveglianza spontanea del territorio è difficile, è necessario che urbanisti e forze dell'ordine concordino un piano d'integrazione della sorveglianza spontanea e semispontanea del territorio.

Inoltre è importante che un'urbanistica per la sicurezza riconosca la necessità di operare a diverse scale. In particolare si considera fondamentale integrare le diverse scale territoriali: il livello micro, il quartiere e la scala ampia. Cominciando con la scala vasta, è la scala metropolitana per una grande città. Le strategie di sicurezza che si possono applicare a questa scala sono molte e devono essere parte integrante del piano territoriale.

Alcuni fattori che a questa scala hanno una influenza sulla sicurezza sono:

- La distribuzione delle attività sul suolo urbano, con le temporalità che ne derivano: quartieri vuoti in alcuni periodi dell'anno o in alcune ore della giornata, quindi quartieri problematici dal punto di vista della sicurezza..
- Il modo di impianto delle infrastrutture, che isolano alcune parti del territorio, che creano spazi di risulta inutilizzati, inutilizzabili, insorvegliabili, oppure che creano quartieri isolati.
- Il tipo di impianto edilizio, cioè la morfologia dei quartieri, la presenza di torri o di edilizia bassa, la continuità o discontinuità dell'edificato.
- La politica del commercio; l'equilibrio tra commercio inserito nel tessuto urbano e grandi superfici isolate; i grandi centri commerciali provocano la morte del commercio nelle periferie e diventano con i loro vasti parcheggi aree pericolose e indifendibili appena dopo le ore di chiusura.
- La mancanza di varietà di usi e di tipologie.
- L'impianto dei trasporti e soprattutto la localizzazione delle fermate, che devono essere studiate anche in funzione dei percorsi quotidiani diurni e serali degli utenti.
- I tempi di lavoro, gli orari di servizi, negozi, trasporti.

A scala di quartiere ci sono altrettanti elementi controllabili attraverso l'urbanistica che incidono fortemente sulla sicurezza. a scala locale

- La struttura nella continuità del sistema stradale.
- Il volume del traffico, né troppo né troppo poco (è sbagliato pensare che bisogna togliere il traffico, il traffico non veloce è un elemento di sorveglianza delle strade).
- La sorveglianza esercitata dal mezzo pubblico, la localizzazione delle fermate.
- La lunghezza e la morfologia degli isolati.

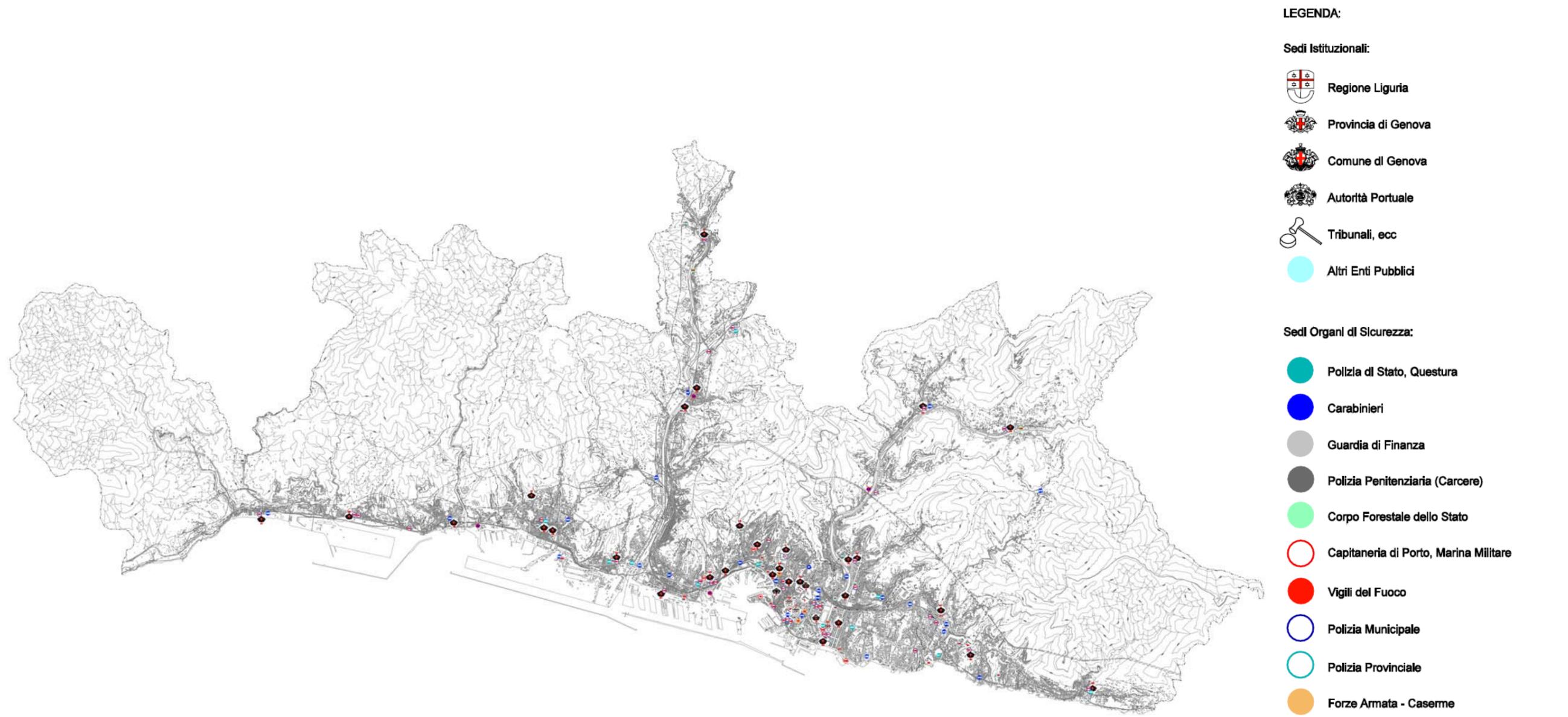
- Le modalità di affaccio su strada; la posizione delle portinerie.
- La localizzazione dei negozi, dei chioschi, delle edicole.
- Gli effetti cumulativi tra fermata, negozio, edicola, benzinario, per rendere uno spazio sicuro.
- Le attività ai piani terra; uno studio dimostra che c'è una notevole quantità di quelle che noi chiamiamo le "attività nascoste": una palestra piuttosto che un centro di assistenza per gli handicappati, attività di volontariato e attività culturali, sociali e ricreative situate al terzo piano di un edificio o in fondo ad un cortile, la città non ne beneficia perché non sono ai piani terra, non si affacciano sulla strada. I regolamenti edilizi, o incentivi mirati, potrebbero incoraggiare a portare tutta questa ricchezza di attività sulla strada. Questa è una delle azioni principali con cui partire con esperienze concrete, riportando sulla strada tutta quella potenziale sorveglianza spontanea che va persa attraverso una localizzazione casuale.
- Gli orari dei servizi; gli orari dei trasporti.
- Le portinerie, un elemento molto importante della sorveglianza "semi spontanea". A Milano si sta introducendo il portierato sociale, in Germania è stato sperimentato il portierato affidato agli anziani e ai pensionati.
- La struttura e la manutenzione del verde; la possibilità da parte dei cittadini di potere segnalare problemi di manutenzione, la manutenzione affidata agli abitanti, ci sono esperienze francesi ricche di insegnamenti, ad esempio si è sperimentato che il verde curato dai bambini della scuola è un verde che non viene vandalizzato, perché è rispettato e appropriato.

Esistono innumerevoli altri fattori, ma questi sembrano sufficienti a cogliere come si possa contribuire alla sicurezza di un quartiere a livello di progettazione urbanistica.

Si devono redigere dei piani di quartiere della sicurezza realizzati attraverso un lavoro di commissioni intersettoriali, a cui partecipano tutti i servizi e i partner coinvolti dal problema sicurezza.

La scala micro della strada, dell'isolato, dell'edificio è la più facile da percepire ed è quella su cui le sperimentazioni e le ricerche sono più avanzate. I fattori che incidono sulla sicurezza sono: il modo in cui sono disegnati gli ingressi, le portinerie, i ballatoi; la definizione degli spazi intermedi, tra dentro e fuori, tra pubblico/privato; la chiarezza degli spazi; i dislivelli; la posizione delle finestre; l'altezza di siepi e muri. A questa scala si può agire attraverso la normativa e le commissioni di controllo, perché è più facile definire ed applicare criteri di sicurezza da introdurre nella progettazione (simili ad esempio a quelli usati per gli incendi).

Infine la questione che riguarda la gestione, come è noto, la Francia è certamente lo Stato che in Europa è più avanzato nell'esperienza di gestione pubblica. Le strutture da creare all'interno dell'ente pubblico e in collaborazione con gli attori pubblici e privati e con le forze di polizia, per riuscire ad attuare una politica di sicurezza sul territorio, sono strutture e meccanismi complessi da mettere a punto e da verificare attraverso la pratica quotidiana. I francesi stanno sperimentando la creazione di Commissioni di gestione dello spazio pubblico, in cui sono rappresentate tutte le parti interessate alla sicurezza e alla manutenzione.



LEGENDA:

Sedi Istituzionali:

-  Regione Liguria
-  Provincia di Genova
-  Comune di Genova
-  Autorità Portuale
-  Tribunali, ecc
-  Altri Enti Pubblici

Sedi Organi di Sicurezza:

-  Polizia di Stato, Questura
-  Carabinieri
-  Guardia di Finanza
-  Polizia Penitenziaria (Carcere)
-  Corpo Forestale dello Stato
-  Capitaneria di Porto, Marina Militare
-  Vigili del Fuoco
-  Polizia Municipale
-  Polizia Provinciale
-  Forze Armate - Caserme

SISTEMA DELLE SEDI ISTITUZIONALI E DEGLI ORDINI DI SICUREZZA



## Letture del tema per Municipi

### Percezione del rischio a Genova.

La percezione del disagio e il tipo di crimine che una persona teme differiscono significativamente secondo l'età e il sesso. Le donne, gli anziani e i disabili sono più inclini a temere per la propria sicurezza personale e sono più sensibili ai fatti riportati dalla cronaca.

I luoghi percepiti come insicuri non sono necessariamente quelli in cui avvengono effettivamente i reati. Ciononostante, per quanto concerne gli spazi pubblici, il timore influisce significativamente sul comportamento delle persone e sulla fruizione degli stessi. In particolare le donne e gli anziani sono più inclini a utilizzare "strategie" atte a evitare, che li tengono lontani da spazi e situazioni problematiche, essi infatti tendono a limitare le proprie attività e anche quelle dei loro bambini. Questo comportamento influisce sui rapporti di vicinato, e può portare addirittura al decadimento economico di un'area (es. via Pre, via Buranello etc). Studi sui luoghi pubblici in cui si sono verificati misfatti, dimostrano che il tipo e le caratteristiche dei luoghi che causano insicurezza, per esempio scarsa illuminazione e nascondigli, sono correlati con l'insorgenza delle aggressioni.

Ci sono tre fattori principali che possono caratterizzare un "luogo non sicuro":

### Funzione di generazione della paura.

È più probabile che gli episodi di delinquenza si verifichino in luoghi con caratteristiche che generano paura, quali zone di prostituzione o di abuso di droghe, o in luoghi con determinati tipi di intrattenimento o attività che attraggono persone che generano timori in altre.

Evitare tali aree mono-funzionali deve essere lo scopo della pianificazione urbanistica e della progettazione. Ciò si può ottenere per esempio mescolando abitazioni, luoghi di intrattenimento e negozi.

Il controllo sociale può in questo modo essere migliorato e i 'generatori della paura' possono diventare meno dominanti. Se una tale area di 'intrattenimento' esiste già, come a Sampierdarena o nel centro storico, è importante offrire percorsi alternativi ai pedoni. Questi percorsi dovrebbero essere frequentati, ben illuminati e facili da controllare.

### Vandalismo e cattiva manutenzione.

L'importanza di una manutenzione regolare e della pulizia, che dovrebbero essere coordinate e continue sono ritenute essenziali. I rifiuti e i graffiti dovrebbero essere rimossi rapidamente e le riparazioni eseguite in modo da adattarsi ai materiali originali. È vitale che il bene pubblico non perda il suo carattere a causa della trascuratezza, alienando cittadini e visitatori e incoraggiando i potenziali delinquenti che ne percepiscono l'abbandono. La pulizia di un luogo e il suo stato di riparazione influiscono sui nostri atteggiamenti e sensazioni. È dimostrato che, aumentando la qualità e la velocità della manutenzione, si verificano meno danneggiamenti volontari e negligenze.

I luoghi trascurati e sottoposti a cattiva manutenzione possono dare un'impressione di pericolo, in quanto la mancanza di occupazione può essere un'indicazione di un quartiere socialmente disorganizzato. Il senso di proprietà o di territorialità è spesso considerato un fattore vitale nel rendere un luogo più sicuro. Si pensi ad esempio agli agglomerati eretti tra gli anni 60/70 sulle aree collinari caratterizzati da edilizia economica popolare, in quei luoghi i residenti sentono gli spazi al di fuori della loro portata, raramente provano per essi un senso di appartenenza, e conseguentemente non si sentono responsabili della loro manutenzione. Ne segue che la progettazione urbanistica dovrebbe adottare misure per aumentare il senso di territorialità.

In questo senso quando si parla di urbanistica finalizzata alla sicurezza si fa riferimento al fatto che la riqualificazione o progettazione dello spazio fisico deve essere funzionale a sostenere la vitalità del quartiere prevedendo una distribuzione delle funzioni (commercio, attività ricreative, culturali e sociali, trasporti, spazi pubblici collettivi) e favorendo, attraverso interventi strutturali, la coesione sociale, l'organizzazione degli abitanti, le relazioni di vicinato, l'identificazione con i luoghi, per ingenerare meccanismi virtuosi di controllo informale del territorio.

Quello che la progettazione urbanistica finalizzata alla sicurezza deve fare è quindi rafforzare la griglia di sicurezza e renderla continua. Questo metodo di analisi di un territorio permette anche di individuare gli interventi necessari e prioritari secondo due linee di azione principali:

- **Nei nuovi spazi pubblici o privati.**

Valutazione delle caratteristiche di prevenzione con l'adozione di tutte le strategie e le misure atte a scongiurare fenomeni di degrado, laddove esistono, saranno eliminate e si eviterà di creare condizioni che l'esperienza ha dimostrato essere foriere di disagio e insicurezza, anche a garanzia del successo economico della proposta edilizia.

- **Negli ambienti esistenti**

Pieno recupero urbanistico di porzioni del territorio cittadino attraverso l'adozione di un efficace sistema di strategie finalizzate a realizzare animazione, prevenzione e controllo per una corretta amministrazione. L'obiettivo principale è quello di produrre una rinnovata vivibilità del territorio, quale cornice di luoghi e rapporti umani da restituire alla fruizione ed al godimento di tutti i cittadini.

### Breve cenno sull'assetto dei municipi

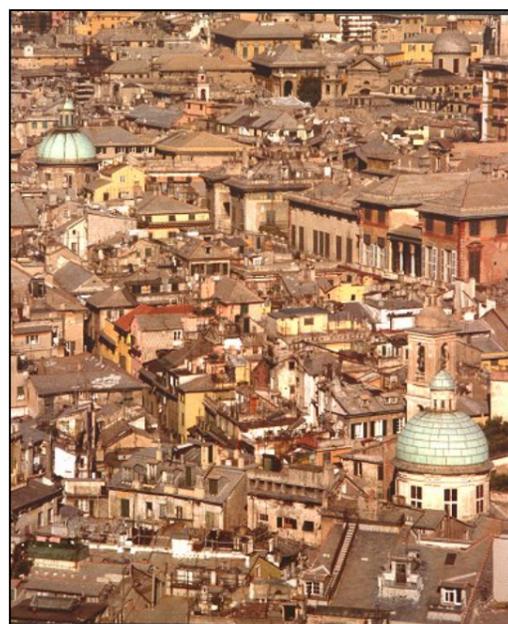
Il territorio comunale genovese è suddiviso in 9 municipi ma una lettura delle sue caratteristiche connesse al ruolo dell'architettura nelle politiche della sicurezza urbana, consente una chiave di lettura diversa in grado di accoppiare porzioni più ampie di territorio aventi caratteristiche sociali, strutturali, costruttive e problematiche del tutto similari.

**L'estemo medio levante** cittadino per una serie di fortunati fattori, quali la conformazione del territorio, la presenza di una popolazione più agiata, l'edilizia più diffusa e di maggior pregio, la presenza di luoghi di aggregazione e servizi adeguati, l'assenza di attività produttive impattanti sull'ambiente, l'attiva presenza dell'associazionismo, il forte senso di appartenenza dei luoghi da parte dei residenti e la loro partecipazione



attiva alla trasformazione del territorio, fanno di questi luoghi ambiti caratterizzati da una bassissima presenza dei fenomeni legati alla criminalità, e dove gli eventi riscontrati, perlopiù sono riconducibili ai furti negli appartamenti e qualche rapina. Una riflessione a parte occorre dedicarla ad un unico quartiere situato in questa porzione di città, quello di Quarto Alto, corrispondente all'ultima urbanizzazione intensiva operata sulla collina soprastante Quarto, risalente al 1985. Come altri complessi dell'epoca è accumulato da tutti i problemi di cui soffrono queste strutture: mancanza di centri di aggregazione, pochi servizi, scarsi collegamenti, popolazione insediata meno abbiente, spesso anziana, caratterizzata da basso livello di scolarizzazione e con un alto tasso di disoccupazione.

**Centro est** Si tratta tutt'ora di un territorio di particolare criticità e poliedricità, ancora contraddistinto da situazioni di degrado del patrimonio edilizio ed ambientale, disagio sociale e abitativo, crisi demografica e occupazionale, difficoltà di integrazione delle nuove popolazioni straniere, criminalità e insicurezza, cotrapposto ad altre porzioni dello stesso, pienamente recuperate e vitali. Le trasformazioni urbane degli ultimi trent'anni hanno modificato la composizione sociale della popolazione nel centro storico, caratterizzato fin dal Medio Evo dall'unione di prossimità fisica e distanza sociale. La contrazione occupazionale delle attività marittimo portuali e la crisi del trasporto marittimo di passeggeri hanno favorito, unitamente ai programmi di edilizia popolare della fine degli anni settanta, il ricambio della popolazione residente del centro storico e la creazione sulle colline di alloggi popolari.



Fino ai primi anni novanta il Centro storico era caratterizzato da forte degrado sociale, edilizio, architettonico e urbanistico, apparentemente irreversibile. La riqualificazione del waterfront iniziata con le Celebrazioni Colombiane del 1992, ha progressivamente risanato molte porzioni della città antica ed ha prodotto una recente gentrificazione di alcune parti del territorio, accentuando tuttavia la differenziazione sociale interna, esponendo le fasce più deboli e marginali a conseguenze rischiose sul piano dell'esclusione sociale, garantendo residui effetti benefici solo alla parte più abbiente. Peraltro, non solo sul piano della residenzialità, ma anche nella propria fruizione, il centro storico registra una profonda complessità sociale, accentuata dal suo valore simbolico che permette l'incontro di differenti popolazioni urbane, come city users, stranieri (immigrati residenti, come semplici turisti), studenti universitari, businessman e quanti lavorano, o risiedono, nella parte più antica della città. In un simile scenario i fenomeni di inclusione ed esclusione sociale emergono evidenti e ancor più urgente è la necessità di monitorarli ed analizzarli. Tali dinamiche, infatti, non riguardano necessariamente elementi di maggiore o minore disponibilità economica, ma anche, e soprattutto, differenti livelli di fruizione culturale e di integrazione nella vita sociale. Per esempio, limitandosi agli aspetti più evidenti, tra le variabili da prendere in considerazione in termini di distanza sociale non v'è solo la contrapposizione tra popolazione autoctona e immigrati, ma anche il divario generazionale tra i residenti più anziani e quelli più giovani. Da un lato, le statistiche indicano il centro storico come la zona più giovane della città; dall'altro consolidata è la presenza di residenti più vecchi, specialmente anziani soli, che, sebbene costituiscano la memoria storica del quartiere, sempre più difficilmente si integrano con il crescente rinnovamento dell'area. In questo senso si realizzano dinamiche contrapposte, che, per esempio, esprimono elementi relativi alla distanza sociale, particolarmente nella compresenza, magari a pochi isolati, tra studi di affermati professionisti (che scelgono il centro storico come sede per la propria attività, proprio in ragione del suo profondo valore simbolico) e gli abitanti più poveri delle zone meno riqualificate. Interpretando in estrema sintesi i risultati dell'analisi si può dire che il degrado del centro storico, nelle sue diverse forme, è frutto in primo luogo di una perdita di competitività del quartiere, perdita aggravata dal continuo aumentare del degrado, in un circolo negativo che alimenta se stesso.

Per quanto riguarda gli obiettivi generali da tempo intrapresi, questi possono riassumersi in:

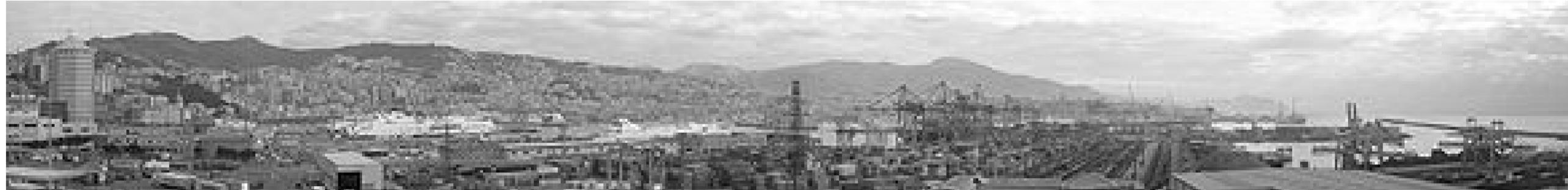
1. aumentare la competitività del centro storico, ovvero la sua capacità di attrazione nei confronti della città, al fine di contrastare il declino demografico ed economico e recuperare le risorse che possono consentire il rilancio dei suoi quartieri
2. contrastare il degrado fisico del patrimonio edilizio e degli spazi pubblici
3. migliorare la qualità e la sostenibilità ambientale nella gestione del quartiere, migliorando ad esempio le modalità di raccolta dei rifiuti e la raccolta differenziata, e favorendo la mobilità interna e l'accessibilità con modalità a basso impatto ambientale.

### **Alta e Bassa Val Bisagno.**

#### **SICUREZZA E ORDINE PUBBLICO**

La criminalità diffusa colpisce i singoli cittadini e le attività, per questo i temi della sicurezza e dell'ordine pubblico diventano fondamentali per la vivibilità della zona.

In Val Bisagno il Municipio soffre dei fenomeni legati alla microcriminalità, lo spaccio, il bullismo, l'occupazione abusiva di spazi pubblici e privati, e le attività commerciali illegali. Deve essere inoltre favorito il superamento del Campo Nomadi (con la costruzione di campi di transito fuori delle zone abitate) ed un più rigido controllo sulle zone di transito, della Sciorba, di Piazzale Marassi e di via Gualco, dove di fatto i Nomadi vi sono in pianta stabile.



La realizzazione degli impianti di illuminazione nelle parti collinari, ed il potenziamento ed il completamento degli impianti nelle zone ad alta densità di abitanti porterebbe ad una migliore vivibilità con conseguenti vantaggi a favore della sicurezza.

#### RIQUALIFICAZIONE URBANA (SPAZI VERDI – STRADE – MARCIAPIEDI)

La scarsa manutenzione del verde pubblico, delle strade, dei marciapiedi e della segnaletica può essere migliorata.

La Val Bisagno è segnata dalla presenza di una fitta rete di creuze e di storici insediamenti urbani (Carpi, Cartagenova, Borgo di Caderiva, Serino ecc..) che vanno recuperati e valorizzati, attraverso interventi pubblico-privati, che li riportino all'attenzione dell'intera città. Il sistema viario necessita di interventi strutturali, che portino all'allargamento delle carreggiate, al ripristino ed alla realizzazione di marciapiedi, ove siano mancanti come: da via Piacenza a via Allende e nella stessa fino al campo sportivo di Caderissi; completamento del marciapiede a sbalzo in Via Mogadiscio ; progettazione e realizzazione della passerella a sbalzo lungo Via Montando (dalla scuola Da Passano fino alla scalinata Meloni). In particolare appaiono prioritari: interventi in Via di Pino; passaggio da privato a pubblico del Viale di Via Pino Sottano; Nell'impegno di riqualificazione urbana un passaggio essenziale è la rimozione delle carcasse delle automobili con monitoraggio continuo e bonifica immediata delle stesse abbandonate sul suolo cittadino.

#### GRANDI INTERVENTI

Dopo essere stata penalizzata, per decenni, dalla presenza di servitù e attività produttive inquinanti, la Val Bisagno può, oggi, aspirare ad un recupero di aree e di vivibilità urbana.

Il progetto per l'area Boero; l'utilizzo della rimessa Amt di Via Montaldo, lo spostamento del forno crematorio di Staglieno nell'area "Cava del Velino"; la delocalizzazione del compattatore dei fanghi reflui del depuratore di Punta Vagno in una sua pertinenza, per la riqualificazione della stessa area vanno tutte in questa direzione strategica, nella quale occorre già da adesso, preoccuparsi delle zone della Piombifera Moltini a Preli e del futuro smantellamento della Cementifera.

#### ATTIVITÀ PRODUTTIVE

La vocazione della Val Bisagno è il lavoro, con quasi 4.000 aziende operanti sul suo territorio, nel settore del commercio, della produzione artigianale e dell'industria.

La Val Bisagno può facilitare le aziende ad intraprendere nuove attività, a risanarsi individuando zone da destinarsi ad insediamenti produttivi a basso impatto ambientale. Nella futura valletta del Veilino si dovrebbero ad esempio portare le attività produttive della zona Staglieno, concentrandovi le lavorazioni del settore lapideo (collocate attualmente dietro il Cimitero, in Via Piacenza, via Bobbio e via Caderiva). Questo permetterebbe la bonifica di tutta la zona di Via Bobbio e Caderiva.

Occorre anche continuare ed incentivare le opere di risanamento della zona "delle fabbrichette" alla Canova di Fontanegli a Struppa. Altri insediamenti possono essere portati nelle zone Ex-Moltini La Piombifera e nella zona Cementifera, quando sarà smantellata.

Nell'ambito di questa porzione di territorio, il quartiere denominato Biscione, è quello che in passato ha presentato maggiori problematiche al punto di vista della vivibilità per i suoi abitanti



Complesso di edilizia popolare sorto alla fine degli anni sessanta sulle alture fra Marassi e Quezzi, è costituito da un insieme di cinque caseggiati lunghi ciascuno oltre 300 metri e disposti seguendo le curve di livello della collina sulla quale sono stati edificati. All'interno della costruzione spicca la chiesa parrocchiale costruita negli anni novanta. Le diverse costruzioni che compongono l'insieme edilizio si distinguono per la presenza di due passeggiate, una al livello di un primo piano e l'altra al livello del quarto. Nelle intenzioni dei progettisti erano finalizzate al passeggio e al gioco dei bambini. L'orientazione generale delle facciate è rivolta a meridione, con massimo sfruttamento del soleggiamento. Gli edifici seguono le curve di livello e si snodano per molti metri; l'edificio più lungo ha uno sviluppo di circa 550 metri. Il quartiere doveva essere immerso in un parco urbano e prevedeva molti servizi. Negli anni immediatamente successivi all'ultimazione furono costruite una serie di abitazioni private, sfruttando le opere di urbanizzazione del quartiere, che snaturarono il progetto urbanistico. In anni più recenti il quartiere fu dotato però di alcuni servizi, quali la scuola elementare e materna e la chiesa, non costruiti all'epoca.

**Centro ovest.** Furti in appartamento, furti di auto, borseggi, scippi e furti in negozi, Sampierdarena ha conquistato il triste primato di quartiere più insicuro del ponente genovese. Ogni mese sono decine i furti commessi in queste zone e alla fine dell'anno si arriva a cifre che, per i soli quartieri di Sampierdarena, Cornigliano, Sestri Ponente, Rivarolo e Bolzaneto, sono a tre zeri. Reati a cui si devono aggiungere, per avere le cifre complessive del fenomeno, le rapine, le truffe e gli arresti per stupefacenti. Più ovviamente le rapine a danni di banche e uffici postali.

Di questi reati la percentuale più alta si concentra nel quartiere di Sampierdarena, interessato da bande, microcriminalità e piccola delinquenza. Dai dati, desunti dall'Arma dei Carabinieri delle cinque stazioni del Ponente, il trend di delinquenza purtroppo non sembra segnare una flessione, anzi. Numeri che rendono l'idea della situazione difficile che il Ponente, spesso sulle prime pagine dei giornali per episodi di violenza, risse e criminalità, sta vivendo. Reati che fruttano ai delinquenti soldi e bancomat e, la maggior parte delle volte, una totale impunità visto che vengono compiuti, in gran parte, da motociclisti a volto coperto che riescono a scappare velocemente, complici le due ruote e il caotico traffico cittadino. Purtroppo cresce la criminalità straniera, diminuisce sempre di più l'età di chi delinque. La criminalità vive soprattutto di reati minori. Leggendo infatti i dati relativi a sequestri, stragi, per fortuna negli ultimi tempi, nessuna di queste voci figura tra i dati rilevati.



Per i motivi precedentemente esposti, Sampierdarena sarà oggetto di uno studio approfondito da parte degli uffici Città Sicura, in cui verranno messi in relazione i fattori relativi all'assetto urbanistico, le destinazioni d'uso del territorio, e la manutenzione dello stesso, per giungere alla conoscenza approfondita del problema, attraverso un'indagine sull'entità della percezione dell'insicurezza nella popolazione ed una rilevazione relativa alla tipologia ed entità della microcriminalità.

### Valpolcevera

Alla Diga rossa e a quella bianca, come vengono chiamate in gergo, scale pulite, appartamenti di 70-80 metri quadri luminosi e un balcone in comune con altri due o tre vicini di casa, si alternano ad altre aree (per fortuna minoritarie) abbandonate, con mobili rotti o trasformate in officine per l'assemblaggio di moto rubate. A monte un altro caseggiato enorme, via Cechov, ha qualche balcone murato e l'eterno problema delle infiltrazioni dell'acqua, nessun ascensore per disabili, scarsa illuminazione. Ancora più sù, altre case con solo pochi appartamenti per edificio, che dopo vent'anni avrebbero bisogno di manutenzione.

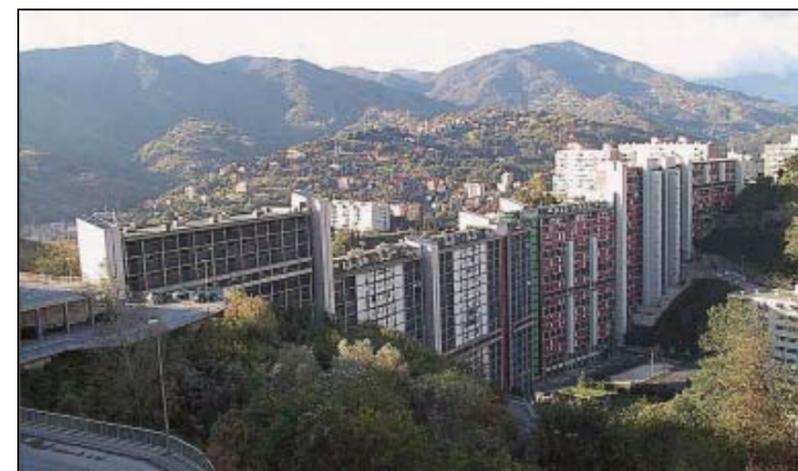
La storia di Begato nasce con la costruzione del primo caseggiato di case popolari nell'84, la Diga rossa (277 appartamenti). L'idea era di farne una città immersa in un parco urbano con negozi nei corridoi. Invece i negozi non hanno mai aperto, il parco è sparito nella necessità di reperire ulteriori di metri quadri; in pochi anni si è aggiunta la Diga bianca (altri 277 appartamenti) ed edifici, per un totale di 1600 alloggi. Ai disagi si sono sommati altri disagi. Per anni nell'immaginario dei genovesi è stato il posto dove la gente correva in motorino ai diversi piani. La storia delle corse è finita quando la Diga rossa è stata divisa da una verticalizzazione e si è avuta una frammentazione dei condomigni. Eppure secondo la Caritas resta una delle dieci periferie più degradate d'Italia. Il problema non risiede solo nella struttura, ma nella quantità e tipologia di persone con serie problematiche che hanno trovato un luogo dove risiedere ovvero, tossicodipendenti, malati mentali ed ex-carcerati.

Sin dall'84 Gruppi di inquilini, si sono battuti perché nella Diga bianca non facessero i corridoi da cima a fondo come nella rossa, secondo perché si aprisse un supermercato e infine perché la farmacia pagasse un affitto basso. Tutte cose realizzate.

Ma i problemi restano. Per questo oggi gli abitanti propongono la modifica della normativa sulle assegnazioni per creare un mix sociale. Oggi tanti abitanti (3200 circa) vorrebbero che il quartiere rivivesse; altri richiedono spazi di assistenza e intrattenimento per gli anziani (sei su dieci abitanti) e soprattutto che si risolva la questione manutenzione.

Occorre diradare, ridurre le volumetrie in modo che gli edifici siano più gestibili. Un complesso così oggi non si costruirebbe più, eppure quelli che vivono lì dagli anni ottanta vi sono affezionati, soprattutto per il contatto con la natura e perché hanno affitti calmierati (ci sono pensionati che pagano una quarantina di euro al mese). Tra Diga rossa e bianca ci sono inoltre numerosi appartamenti vuoti, occorre guardare a esperienze europee per apportare sensibili miglioramenti alla complessa situazione che si è creata nel tempo, vale a dire puntando sul diradamento e sul mix sociale, per ridurre le volumetrie presenti intervenendo in altezza o sulle lateralità. Attualmente la struttura viene avvertita come opprimente, un luogo che più che permettere la socialità favorisce l'alienazione. Sarebbe opportuno mixare edilizia pubblica e privata, in modo che in quella zona non vivano solo gli assegnatari ma possano stare anche i loro figli che magari hanno un reddito migliore e a giovani coppie

appena sposate.



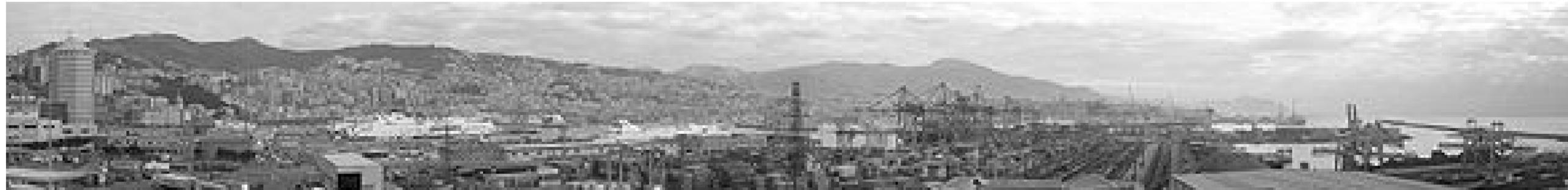
Il quartiere Diamante ha gli indici più alti per somministrazione di psicofarmaci a Genova. La questione sanitaria non è secondaria per questi e altri motivi a Begato è stato creato un poliambulatorio, nato nel '99, dove operano dodici specialisti che visitano gratuitamente e su appuntamento gli abitanti della zona, ricoprendo moltissime patologie alle quali si aggiungeranno altre due specialità, oculistica e dentistica.

Quanto ai giovanissimi, già dal 1999 gli operatori di strada, si erano inventati per coinvolgerli l'officina. Montando e smontando marmitte, spesso di mezzi rubati, si finiva il trasmettergli principi di legalità, gli operatori di strada continuano da allora a promuovere progetti sui giovani abitanti tra i 10 e 25-30 anni.

Diamante ha finito col dare solo una risposta abitativa lasciando aperte molte problematiche, per trovare qualche soluzione è partito, alla fine degli anni Novanta, il progetto Diamante del distretto sociale, inizialmente dedicato ai ragazzi sotto i 18 anni. Tra le attività, serate di karaoke col dj e gite.

Un altro centro di incontro è «l'asilo».

Intanto l'amministrazione ha previsto il potenziamento del poliambulatorio, la ristrutturazione di una cascina abbandonata che potrebbe diventare un centro di educazione ambientale, la chiusura degli spazi aperti ai piani terra degli stabili per farne spazi sociali, asili autogestiti, box o alloggi per anziani e portatori di handicap.



### Medio Ponente e Ponente

Il quartiere Case di edilizia popolare di Prà, denominato "CEP" non è più come in passato sinonimo di delinquenza, anche se rimane povero e fragile. Tra i suoi palazzoni squallidi da periferia urbana si trovano appartamenti, lindi e ben tenuti di chi ce l'ha fatta a comperarsi la casa.

Al Cep vivono settemiladuecento abitanti, 2.906 famiglie, in 310 edifici costruiti su una collina dove, la vista è da quartiere residenziale, e spazia da Punta Chiappa di Camogli a Capo Noli ma dove alle sue spalle, tra i palazzi una sola via, che sale per quattro km dal mare alla cima della collina, collega le fasce del quartiere distribuite lungo il pendio e per lunghi tratti non c'è marciapiede.

Gli abitanti tagliano per scalinate e viottoli ripidi tra i muri delle case e gli orti. Faticoso, e inquietante se si considera la fama del quartiere, un assetto che sembra studiato apposta per scoraggiare la socializzazione. Ma se la criticità urbanistica accomuna il Cep ad altri quartieri di edilizia popolare, di Genova e d'Italia, la sua storia in parte lo distingue, e spiega le speranze che lo animano oggi.

"Tra il '65 e il '70 hanno costruito il primo nucleo, in basso, via Cravasco e la parte inferiore di via Martiri del Turchino. Man mano che gli appartamenti erano finiti, entravano gli assegnatari. Negli anni Settanta sono cominciate le occupazioni abusive, un centinaio di appartamenti, e gli scontri con la polizia, tra il '70 e il '74 si è fatta via Martiri del Turchino alta, poi è partita la terza fase. A un certo punto i fondi pubblici si sono esauriti, il Comune non sapeva come finire i lavori e ha chiesto un'integrazione alle aziende. Ansaldo, Ferrovie dello Stato, Italsider, Fonderie San Giorgio e altre hanno risposto, i loro dipendenti sono entrati nelle liste di attesa e nel '78 hanno iniziato a viverci. Non c'erano strutture, spazi pubblici, negozi, una collina isolata, alla periferia della città, tra migliaia di persone che non formavano una comunità e comprendevano una forte concentrazione di emarginati e devianti. Ma chi proveniva dalle grandi fabbriche era abituato all'aggregazione, appartenevano alla classe operaia avvezza ai confronti politici e sindacali. E' iniziata allora la rivendicazione dei servizi essenziali, collegamenti, farmacia, poste, spazi pubblici. In parte li hanno ottenuti e, cosa altrettanto importante, il lavoro politico ha rafforzato il tessuto sociale, ha coinvolto i residenti, formando un gruppo di persone in cui la comunità ora inizia a riconoscersi.

Tra il '78 e l'80 sono nate le sedi dell'Archi e quella del Pci, poi sono arrivate la farmacia, la posta, le strutture per le attività sportive.

L'arrivo dell'Archi, in località Pianacci, ha segnato la prima svolta. La palazzina Pianacci era un cascinale di contadini. Doveva essere abbattuta per lasciare il posto a un grattacielo. Ma la famiglia, che ci abitava, non voleva saperne di andarsene e ha fatto opposizione per anni. Finché non ha accettato un altro cascinale con terreno offerto dal Comune. Intanto, però, i piani erano cambiati, si era costruito altrove e il grattacielo non serviva più. La casa dei Priano è stata destinata a spazi sociali. Alle difficoltà ha fatto fronte anche chi veniva da fuori, come gli insegnanti.

Le scuole al Cep sono tre, due primarie e una media inferiore. Alla primaria Aldo Moro, un'ottantina di bambini, buona parte dei dieci insegnanti lavora da diverso tempo, più di uno, cinquantenne, è qui anche da trenta anni, è arrivato quando gli scolari erano quasi seicento e molti erano accompagnati da donne vestite di nero, con i fazzoletti in testa. Al Cep si veniva con una certa apprensione, e la prospettiva di cambiare scuola appena il punteggio avesse consentito di scegliere. Poi però non se n'è andato nessuno. Gli insegnanti della 'Aldo Moro' negli anni passati, al tempo delle ultime ondate migratorie, si sono improvvisati assistenti sanitari, controllando chi aveva i pidocchi, qualcuno, nei casi estremi, ha distribuito alle famiglie viveri della mensa scolastica, e anche vestiti di casa propria. Tuttavia, la collaborazione con i servizi sociali e sanitari e con i carabinieri, che hanno una

stazione a Prà, è frequente. Perché al Cep le cose cambiano, ma tanti problemi sono rimasti. Secondo i dati rilevati, il tasso di disoccupazione qui è 18,32%, ben più alto della media genovese di 8,60, la scolarità è al minimo, con la più bassa percentuale cittadina di laureati e diplomati (i laureati sono l'1,9%). Ogni 100 abitanti soltanto 52 risultano nati a Genova, nel resto del VII Municipio, che comprende Pegli - Prà - Voltri, 67. Gli stranieri sono 350, quasi tutti provenienti da paesi nordafricani e di religione islamica, la loro presenza non comporta problemi. Quasi tutti i reati commessi al Cep sono trattati dai carabinieri, che nella vicina Prà hanno una stazione. I reati denunciati sono stati 970 nel 2007 e 990 nel 2008. A questi vanno aggiunti quelli più gravi, un dieci per cento, per i quali si procede d'ufficio. Nel 2007 le rapine sono state 8, nel 2008 3, gli scippi nel 2007 10 e nel 2008 4, i furti rispettivamente 543 e 232, quelli in abitazione 27 e 15. Nel biennio i militari hanno denunciato 130 persone, fatto un migliaio di servizi di prevenzione, più di tre pattuglie al giorno. Le variazioni da un anno all'altro di reati e denunce vanno attribuite soltanto agli effetti dell'indulto, i delitti sono calati man mano che i delinquenti abituali scarcerati rientravano in prigione. Più indicativo il fatto che le rapine e gli scippi siano scarsi, come i furti in abitazione. Non si va a rapinare o rubare al Cep, non ne vale la pena. La stragrande maggioranza dei reati sono furti o atti di vandalismo su auto incustodite. Alto il numero delle persone sottoposte a restrizioni varie, tra arresti domiciliari e altri obblighi, una sessantina.

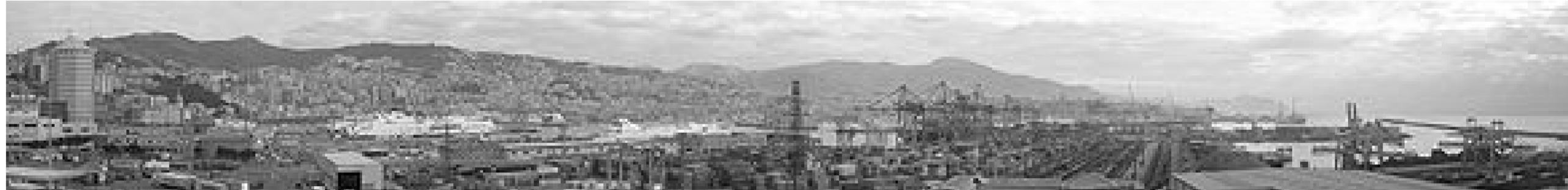
Un gruppo di sacerdoti inviati nelle varie diocesi del mondo dove c'è più bisogno sono presenti alla parrocchia Madre del Buon Consiglio, tempo fa invece erano nelle favelas messicane. "La miseria, ovviamente, non è neanche paragonabile e andando di casa in casa per le benedizioni colgono l'occasione per censire la zona, capire dove è il disagio, intervenire. Le organizzazioni presenti in parrocchia che fanno assistenza ai poveri lavorano in rete, in collaborazione con il Centro d'Ascolto vicariale. Una volta alla settimana si distribuiscono pacchi alimentari a circa 160 famiglie.

La Comunità di Sant'Egidio visita gli anziani, porta loro la comunione, svolge servizi di assistenza domiciliare, le missionarie della Carità di Santa Teresa di Calcutta visitano e aiutano le famiglie che hanno più bisogno. I servizi sociali del Comune rilevano "anche nella fascia preadolescenziale, comportamenti sintomatici di forte malessere (bullismo, uso ed abuso di alcolici, nuove droghe). Tali comportamenti, in modo più visibile rispetto al passato, stanno coinvolgendo la componente femminile".

Per il VII Municipio i Servizi Sociali impiegano 49 persone, più 16 part time.

Al Cep seguono 547 minori, di cui 53 inseriti in strutture residenziali, 48 in affido familiare e 234 seguiti in attività e servizi diurni e 489 anziani, di cui 135 con servizi di assistenza domiciliare e 234 con contributi economici.

La Asl 3 a Prà ha un nuovo modernissimo Palazzo della Salute del Ponente, nella cinquecentesca Villa De Mari ristrutturata, che offre tutte le attività sanitarie di base, tre piani di servizi, sei ambulatori per visite specialistiche, un centro diabetologico, due sale prelievi ad accesso diretto, un ambulatorio infermieristico, uno di Igiene e sanità pubblica, l'ufficio Autorizzazioni protesi e ausili, l'ufficio del Medico di Distretto, un centro Ambulatoriale di Riabilitazione, pensato per una popolazione particolarmente fragile e l'ambulatorio di Medicina legale. Tre sportelli sono aperti per il Cep, uno per l'Anagrafe sanitaria e due per l'accesso diretto ai prelievi. Tra Pegli e Prà la Asl 3 ha dislocato l'Unità operativa di assistenza consultoriale del Distretto socio-sanitario 8, altre 45 persone, per la gran parte medici, psicologi, assistenti sanitari e tecnici. Il lavoro in rete di diversi organismi, ognuno dei quali attrezzato per intervenire in un determinato aspetto del disagio, essenziale nel caso del Cep.



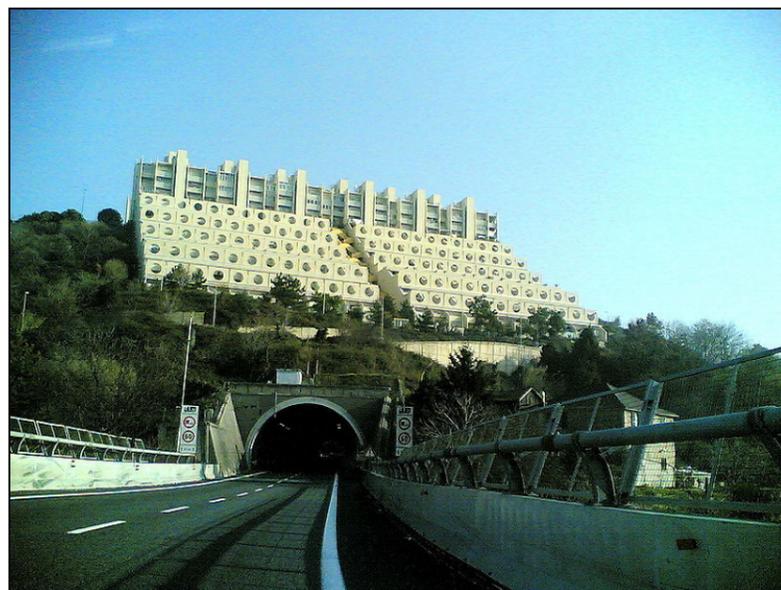
In questi anni, tra servizi sanitari e quelli del Comune, si è riusciti a creare una rete, che in molti casi ha risposto in maniera adeguata alla complessità del territorio. Certo, le criticità legate al momento storico e anche alla conformazione del territorio non favoriscono la ricerca dell'optimum in termini preventivi.

I problemi di carattere sociale si intrecciano a quelli strutturali tipici delle zone a edilizia popolare, la qualità degli edifici, la manutenzione, la burocrazia.

Ci sono coppie che rimangono senza figli in un appartamento diventato troppo grande, ne vorrebbero uno più piccolo altre famiglie sono troppo numerose per lo spazio a disposizione. Comunque è possibile lo scambio consensuale.

I regolamenti delle case di edilizia popolare sono stati rivisti recentemente per non penalizzare chi aveva superato la soglia di reddito annuo di 21 mila euro lordi e sarebbe stato costretto a lasciare il proprio alloggio e il quartiere. Facendo sentire la gente precaria dove l'intento è quello di integrarla e stabilizzarla. Alcuni inquilini, una cinquantina, in via della Benedicta e Martiri del Turchino, sono riusciti ad acquistare gli appartamenti in cui vivevano, quando sono stati messi in vendita. Li hanno pagati in media 80.000 euro. Altri non ce l'hanno fatta e le loro abitazioni sono poi state ritirate dal mercato. Ma altri ancora sarebbero disposti ad acquistare. Non ci sono al momento progetti di vendita, rimane il fatto che l'edilizia popolare è stata concepita per il turn over, non per la definitiva collocazione.

Il traguardo della normalità per il Cep è ancora da raggiungere. Le scuole hanno meno alunni di quelli che dovrebbero avere in base al numero dei residenti -dicono gli insegnanti della Aldo Moro- perchè alcune famiglie non vogliono che i loro figli crescano nel quartiere. Preferiscono far dei km in auto o in bus e accompagnarli a Voltri. Ma c'è anche chi di vivere nel suo quartiere non si vergogna più.



Il complesso denominato Lavatrici, facente parte di Pra', è articolato in quattro costruzioni parallele e sovrasta il tracciato dell'autostrada dei Fiori in corrispondenza della linea collinare che è punto di congiunzione tra i quartieri di Pra', appunto, e Pegli. Gli stabili sono stati edificati su piani sbalzanti esposti verso l'esterno seguendo l'andamento collinare nella discesa verso valle, rovinando in parte il paesaggio. Il soprannome Lavatrici è dovuto in particolare alle grosse lastre di cemento con grandi fori a forma di rombo o di cerchio che sono poste sulla facciata come decorazione e che fanno assomigliare le palazzine ad obli, appunto a degli elettrodomestici.

Spesso vengono considerate simbolo di degrado urbano a causa del forte impatto visivo e ambientale dovuto dall'edificazione massiccia di una zona lontana da centri abitati; talvolta sono definite veri ecomostri. Lo spessore dei muri non supera i dieci centimetri. I muri esterni sono come quelli interni degli edifici normali, le cosiddette tramezze. Non c'è traccia, di coibentazione, né di intercapedini. I muri si riempiono di acqua perché le "Lavatrici" sono state costruite con prefabbricati, come se si trattasse di edilizia industriale e non residenziale. Da un piano all'altro degli stabili, si scoprono crepe un po' dappertutto. Anche i muri vicini alle porte dell'ascensore quando piove si inzuppano d'acqua e il rischio che la cabina si fermi è sempre elevatissimo. Le scale esterne: ripide, senza corrimano sono piene di spuntoni di cemento armato nei quali la popolazione anziana e malata è parte considerevole dei fruitori, rischia di inciampare. Il quartiere viene anche soprannominato "Pegli 3" nonostante sorga nella delegazione di Pra' al fine di valorizzare maggiormente gli immobili di questo complesso in quanto Pegli, nonostante sia ormai inserita in un contesto periferico industriale della città, tenta ancora di mantenere il prestigio che un tempo la vedeva come stazione climatico-balneare e turistica Ligure e non soffre, come il levante cittadino, di grosse criticità legate alla criminalità.

### Sintesi degli elementi fondativi (CENSIS)

Genova si colloca ormai stabilmente a ridosso del primo quartile delle province italiane per quanto concerne l'indicatore sintetico di qualità della vita proposto annualmente dal Sole 24 Ore (37° posto nel 2008, 19° nel 2009, 24° nel 2010). Se si guarda all'ultimo rating pubblicato, è interessante notare che solo Bologna (8°), Firenze (16°) e Milano (21°) la sopravanzano tra le realtà metropolitane prese in considerazione dallo studio (tab.21).

In realtà, al di là dell'indice sintetico che ha sicuramente un valore impressivo dal punto di vista mediatico, ma che non è utile per comprendere le fenomenologie in atto, è interessante porre attenzione ai dati di dettaglio, che sono organizzati in sei differenti aree tematiche ognuna delle quali si "alimenta" con sei differenti indicatori.

Per quanto concerne il tenore di vita, Genova si colloca al 41° posto preceduta da quasi tutti i grandi centri delle aree settentrionali del Paese. In realtà, se si guarda ai singoli indicatori si scopre che i fattori che maggiormente "mantengono in basso" l'indice genovese sono l'elevato costo delle abitazioni al metro quadro e la bassa spesa pro-capite per beni durevoli. Tutti gli altri indicatori descrivono invece una realtà affluente con posizioni nella parte alta della classifica sia per quanto concerne i depositi bancari per abitante (11°), che per l'importo medio delle pensioni (6° posto) e per il trend di crescita del reddito pro-capite (17° posto).



Tab. 21 - Indici di qualità della vita complessiva, di qualità ambientale urbana e di felicità - Anno 2010 (indici e rank)

Rank	Province (107 province)	Indice di qualità della vita 2010 <sup>(1)</sup>	Rank	Comuni (103 comuni capoluogo)	Indice di qualità ambientale 2010 <sup>(2)</sup>	Rank	Province (110 province)	Indice di felicità personale 2010 <sup>(3)</sup>
1	Bolzano	637	1	Belluno	71,5	1	Grosseto	21,6
2	Trento	636	2	Verbano-Cusio- Ossola	70,4	2	Aosta e Lecco	21,0
3	Sondrio	614	3	Parma	67,5	4	Trento	20,8
4	Trieste	599	4	Trento	67,3	5	Pordenone	19,8
5	Siena	579	5	Bolzano	64,1	6	Como	19,5
6	Aosta	576	6	Siena	62,7	7	Sassari	19,2
7	Gorizia	572	7	La Spezia	62,6	8	Pistoia	18,9
8	Bologna	571	8	Pordenone	61,9	9	Cuneo ed Enna	18,6
9	Oristano	565	9	Bologna	61,9	11	Milano	18,6
10	Belluno	564	10	Livorno	61,4	12	Viterbo	17,4
24	<b>Genova</b>	<b>538</b>	32	<b>Genova</b>	<b>54,8</b>	65	<b>Genova (e Torino)</b>	<b>10,9</b>
98	Agrigento	412	94	Frosinone	35,0	100	Nuoro	7,0
99	Catania	410	95	Messina	34,7	101	Vercelli e Medio Campidano	7,0
100	Taranto	409	96	Napoli	34,5	103	Modena	6,8
100	Palermo	409	97	Agrigento	32,2	104	Cremona	6,4
102	Caltanissetta	406	98	Trapani	30,8	105	Barletta-Andria- Trani	6,3
102	Reggio Calabria	406	99	Vibo Valentia	30,1	106	Palermo	5,9
104	Trapani	405	100	Latina	30,0	107	Novara	5,6
105	Caserta	404	101	Palermo	29,3	108	Verona	5,4
106	Foggia	401	102	Crotone	29,1	109	Piacenza	5,2
107	Napoli	397	103	Catania	21,3	110	Chieti	3,0
	<b>Italia<sup>(4)</sup></b>	<b>497,9</b>		<b>Italia</b>	<b>49,4</b>		<b>Italia<sup>(4)</sup></b>	<b>12,3</b>

(1) Sole 24 ore.

(2) Legambiente, Ecosistema Urbano

(3) IPR Marketing

(4) Calcolato attraverso la media aritmetica dei valori provinciali.

Fonte: elaborazione Censis su dati Sole 24 ore, Legambiente, IPR Marketing

Per quanto concerne **la vitalità socio-economica**, Genova si colloca complessivamente al 21° posto nella graduatoria provinciale. In particolare, i singoli indicatori testimoniano una buona solidità dei soggetti economici (per quanto concerne il numero di fallimenti e protesti Genova occupa il 29° e 15° posto rispettivamente), dati soddisfacenti relativamente all'occupazione giovanile (35° posto). Per contro, dati inferiori alla media riguardano lo spirito di iniziativa imprenditoriale (69° posto per quanto concerne la natalità di impresa).

Con riferimento alla **disponibilità dei servizi ed alla qualità ambientale**, Genova occupa la 36° posizione, ma ciò è dovuto soprattutto alla buona dotazione infrastrutturale rilevata dall'indice Tagliacarne (6° posto) e al valore dell'indicatore "Ecosistema urbano" di Legambiente (32°) sul quale si tornerà più innanzi in modo dettagliato. La città è più debole sotto il profilo dei servizi sanitari (64° posto per quanto concerne "l'emigrazione ospedaliera") e dei servizi all'infanzia (67° posto con riferimento alla copertura della domanda).

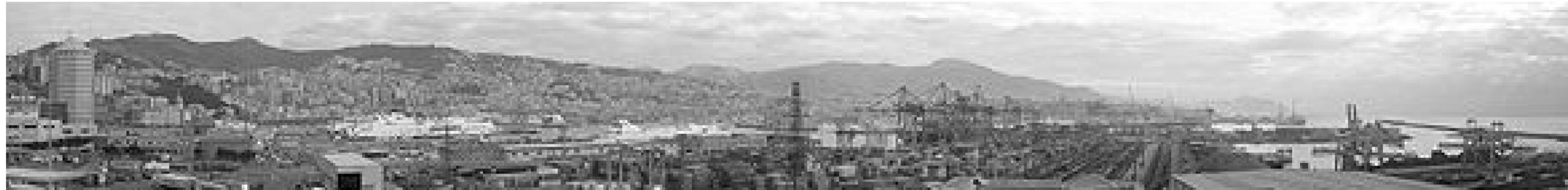
L'area della **solidità demografica** vede la provincia di Genova nelle posizioni di coda (99°). Ciò è dovuto all'elevata densità abitativa (100°), alla bassa natalità (93°), alla quota di anziani sul totale (105°), al numero elevato delle separazioni (92°), e ad una presenza non particolarmente numerosa di stranieri (58°). L'unico indicatore, tra quelli proposti, dove Genova eccelle è la quota di laureati, decisamente superiore alla media nazionale e in grado di collocare la provincia all'11° posto nel rating.

Nell'area della **sicurezza** risultano naturalmente penalizzate tutte le province caratterizzate dalla presenza di un grande centro urbano. Genova, con una quota molto elevata di popolazione metropolitana, risente in particolare della fenomenologia micro-criminale e si colloca all'86° posto. Ciò è dovuto ai dati relativi a quasi tutti i piccoli reati, dagli scippi e borseggi (106°) ai furti in casa (69°) e ai furti d'auto (81°). Recupera invece posizioni grazie al dato del trend recente che vede una significativa riduzione dei reati nell'ultimo quinquennio (6° posto tra le province italiane).

L'ultima area presa in considerazione nello studio, quella relativa all'**offerta di socializzazione**, vede **Genova** in una posizione di vertice (al 3° posto dopo Rimini e Trieste). In questo caso gli indicatori che giocano positivamente sono l'indice di sportività (1° posto), gli acquisti in libreria (6°), l'offerta di spettacoli (16°) la dotazione di sale cinematografiche (7°) e di ristoranti (17°). Meno solida, ma comunque molto superiore alla media la situazione del volontariato (36° posto per numero di organizzazioni no-profit).

Nel complesso, l'impressione che si ricava da una lettura dettagliata dei dati fin qui proposti, è quella di una collettività che si caratterizza per performance:

- medio alte per quanto concerne la ricchezza e il tenore di vita, soprattutto con riferimento alla ricchezza delle famiglie ed al livello delle pensioni;
- inferiori alla media per quanto concerne lo spirito imprenditoriale e la capacità di fare impresa;
- superiori alla media nel garantire l'accesso al lavoro di giovani e donne;
- nella media con riferimento alla dotazione di servizi di base (sanità, asili, giustizia);
- medio alte a proposito della gestione delle variabili ambientali;
- molto deboli riguardo al capitale umano, soprattutto a causa delle ben note dinamiche demografiche solo parzialmente compensate da un elevato livello medio di istruzione;
- piuttosto deboli con riferimento alla presenza di fenomeni microcriminali (anche se in questo caso gioca la propensione a denunciare i reati) sia pure con una tendenza recente fortemente orientata alla diminuzione dei reati);
- ottime per quanto concerne la dimensione dell'offerta culturale (vedi tab. 22) e associativa, con un picco di eccellenza riferito ai servizi per l'attività sportiva.



## Bibliografia e fonti

CENSIS “*Genova Analisi dei processi di trasformazione socio-economica e individuazione di scenari a supporto della redazione del progetto preliminare del nuovo Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.)*”

Provincia di Torino –Amapola “*Progettare la sicurezza*” 2003 EGA

R. Selmini “*La sicurezza urbana*” 2004 Il Mulino

Quaderni di Cittàsicure Regione Emilia Romagna “*Problemi e politiche della sicurezza in Emilia Romagna*” 2000

Antonio Acierno “*Dagli spazi della paura all’urbanistica per la sicurezza*” 2003 ALINEA EDITRICE

Forum Italiano per la Sicurezza urbana “*100 idee per la sicurezza*” 2008 Datacomp

Forum Italiano per la Sicurezza urbana “*La sicurezza urbana: dalla pratica alla teoria, dalla teoria alla pratica*” 2006

Politecnico di Milano, Mission Etudes Sécurité de l’Institut d’aménagement et d’urbanisme de la Région d’Ilede-France Regione Emilia Romagna “*Pianificazione, disegno urbano, gestione degli spazi per la sicurezza*” 2008 Handbook

Daniele Pini Dipartimento Architettura e territorio-Università di Bologna Regione Emilia Romagna “*La qualificazione come strumento per la promozione della sicurezza*” 2003 ALINEA EDITRICE

Stefano Bellezza Assessorato alla polizia locale e sicurezza “*Atti della giornata seminariale URBANISTICA E SICUREZZA*” 2009 © Regione Piemonte



## Sommario

L'economia ed il lavoro nella città – FONTE RAPPORTO CENSIS .....	283	Sintesi degli elementi fondativi (CENSIS).....	311
Le dinamiche occupazionali .....	283	Bibliografia e fonti.....	313
Il Porto consolida il suo ruolo nel Mediterraneo.....	286	Sommario.....	314
Scelte di programmazione integrata - Congruità dei documenti programmatici.....	292		
Coerenza Con I Documenti Di Programmazione Finanziaria .....	292		
Analisi Per Temi .....	292		
CONGRUENZA DEL PUC SOTTO IL PROFILO DEGLI EQUILIBRI ECONOMICO FINANZIARI.....	296		
PRIVILEGIARE IL TRASPORTO PUBBLICO .....	297		
COSTRUIRE SUL COSTRUITO .....	299		
GENOVA FUTURA.....	299		
La sicurezza nella progettazione urbanistica ed edilizia .....	300		
La sicurezza nella progettazione urbanistica ed edilizia .....	300		
Gli uffici Città Sicura .....	303		
Lettura del tema per Municipi.....	306		
Percezione del rischio a Genova. ....	306		
Funzione di generazione della paura.....	306		
Vandalismo e cattiva manutenzione .....	306		
Breve cenno sull' assetto dei municipi.....	306		