

CAP.

ITTO.

LO.

02

Verso la società 4.0

2.1.0 Parallelismi internazionali

2.1.1 Ieri

1 Benevolo, L. (2012). *Il tracollo dell'urbanistica italiana*. Gius. Laterza & Figli Spa.

Rispetto alle altre nazioni, come sostiene Benevolo,¹ in Italia c'è confusione, disordine riguardo all'edilizia pubblica poiché non è lo Stato a regolarla, controllarla, ma sono i privati ed i loro sempre crescenti interessi economici. Allo Stato questi si sono sostituiti e le conseguenze sono gravissime. Tra le prime vanno menzionate l'espansione incontrollata delle città, l'occupazione di vaste aree intorno ad esse mediante costruzioni ad uso privato e pubblico e, quindi, «la fine della città» come luogo definito, compreso entro limiti precisati. Le campagne sono sempre più invase da fabbricati di vario genere, spesso abusivi, ed il paesaggio ne ha fortemente risentito. Molta parte di esso è andata perduta insieme alla storia, alla cultura, alle tradizioni che vi erano legate. All'interno delle città non si è edificato tenendo conto delle esigenze, delle richieste della collettività ma solo di quelle dei pochi, politici, proprietari terrieri, imprenditori, che promuovevano e attuavano le costruzioni.

2 Florida, R. (2003). *L'ascesa della nuova classe creativa*. Stile di vita, valori e professioni (F. Francis, Trad.). Mondadori.

Non al servizio di tutti è stata l'architettura italiana nella seconda metà del '900; ciò viene riflesso nell'analisi sociologica ed economica di Florida sui "creativi",² descritti come una vera e propria classe sociale, il cui peso economico globale è ormai decisivo per lo sviluppo. Nell'epoca della conoscenza il valore dell'immateriale è al centro di ogni crescita economica. Con la trasformazione del capitalismo indotta dalla globalizzazione e dalla divisione internazionale del lavoro, dall'incremento dell'importanza dei servizi e soprattutto ricerca continua di un'innovatività accelerata come fattore competitivo determinante, la società ha subito trasformazioni anche impensabili.

Città fondate sull'ordine dell'organizzazione industriale, come Detroit, hanno incontrato un vero e proprio declino. Mentre città costruite intorno alla diversità culturale, alla tolleranza dei costumi e alla qualità della ricerca artistica, scientifica e intellettuale, come San Francisco, sono decollate. L'ascesa

La "dotazione iniziale" (in termini di amenities), che costituisce l'insieme dei fattori in grado di configurare un contesto favorevole allo svolgimento di una vita creativa, ma anche alla connessione in rete e all'estensione delle informazioni

Un "ambiente sociale urbano", che si fonda sulla tolleranza e sull'interazione tra gli individui, oltre che sui nessi culturali, sociali e tecnologici, in grado di agevolare nuove occasioni di apprendimento professionale.

La "qualità della vita", che è contraddistinta dalla presenza diffusa e dal funzionamento di attività per il tempo libero e la persona, come auditorium, gallerie d'arte, cinema, spazi teatrali, librerie, ristoranti, caffè, impianti sportivi, locali notturni e così via.³

Richard Florida

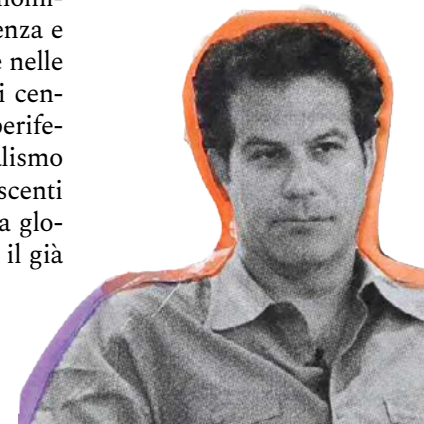
della classe creativa è stata il motore economico decisivo: le città che sanno interessare i giovani talenti e che sanno valorizzare le loro idee, accettando i loro valori, sono i nuovi poli dello sviluppo.

A distanza di 15 anni si può vedere come l'ascesa della classe creativa abbia avuto sì effetti sulle città,⁴ ma molto contraddittori: si sono ampliate le disuguaglianze tra le grandi città globalizzate e i centri urbani più piccoli, le città hanno conosciuto un processo di gentrificazione e si è assistito ad un crescente divario tra centri e periferie. Florida, oggi, sostiene che le classi creative hanno soffocato a morte molte delle grandi città del mondo e di conseguenza, risulta che le cinquanta più grandi aree metropolitane mondiali ospitano il 7% della popolazione mondiale, ma generano il 40% della crescita globale. Esemplificativo è l'"effetto Airbnb"⁵ di queste mega aree urbane, una delle cause causa primarie della gentrificazione e la relativa espulsione da essa dei veri abitanti, in cui l'economia mossa eleva i prezzi delle case, falsa il mercato immobiliare e trasforma le città in "risorse" economiche mentre la tossicodipendenza, la violenza e la povertà si sono diffuse nei sobborghi e nelle periferie. La nuova crisi urbana è la crisi centrale del nostro tempo, una crisi della periferia, dell'urbanizzazione stessa e del capitalismo contemporaneo. In questo scenario di crescenti disuguaglianze e crisi politiche legate alla globalizzazione, Florida ha dato alle stampe il già citato volume "The New Urban Crisis".

3 Florida, R. (2003). *L'ascesa della nuova classe creativa*. Stile di vita, valori e professioni (F. Francis, Trad.). Milano: Mondadori.

4 Florida, R. L. (2017). *The new urban crisis: How our cities are increasing inequality, deepening segregation, and failing the middle class-- and what we can do about it*. Basic Books.

5 Gainsfort, S. (2019). *Airbnb città merce: Storie di resistenza alla gentrificazione digitale*. Roma: DeriveApprodi.



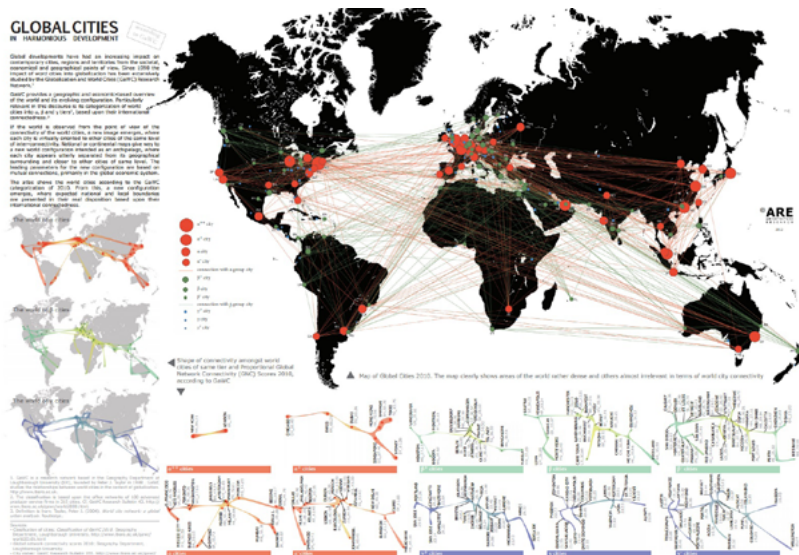
2.1.0 Parallelismi internazionali

2.1.2 Oggi

6 Sassen, S. (2010). *Le città nell'economia globale. Il mulino.*

Le città globali⁶ hanno due aspetti, uno economico e l'altro politico. Dal punto di vista dell'economia, una città globale ha tutte le capacità, le risorse e le cornici funzionali per maneggiare le operazioni globali delle imprese e dei mercati nazionali e internazionali. La città globale incarna d'altra parte un tipo nuovo di politica: la competizione per lo spazio urbano. È uno spazio molto conflittuale, spesso con contenuti specificatamente locali, ma nei fatti è una politica globale, perché questi conflitti si ripresentano in tutte le città globali del mondo. Oggi ci sono circa quaranta città globali, e un numero crescente di città che hanno alcune funzioni globali. Come si è diffusa l'economia globale, così si è allargato il numero di città globali.

"Londra, Tokyo, New York, Hong Kong, Chi-



Globalization and World Cities Research Network, 2012, <https://www.lboro.ac.uk/gawc/>

cago, Parigi, Francoforte sono il livello più alto, tra le città globali. La rapida crescita del numero di città che diventano globali comincia negli anni novanta. San Paolo, Città del Messico, Seul, Sydney, Toronto, Madrid emergono come città globali e potenti, anche se non potenti come quelle della prima classe. Verso la fine degli anni novanta si sono aggiunte Shanghai, Buenos Aires, Bangkok, Miami e molte altre.

"Gli sviluppi del mercato finanziario e le caratteristiche dei quadri normativi hanno generato una serie di conflitti. Questi conflitti hanno portato alla produzione di varie innovazioni finanziarie per risolvere il problema o per evitare la regolamentazione."⁷

7 www.pandorarivista.it/articoli/la-citta-globale-saskia-sassen/

Con queste parole, la sociologa Saskia Sassen, descrive le condizioni fisiche che hanno permesso la costituzione delle prime città globali.

Dal Dopoguerra ad oggi, passando per il *Neoliberismo*, che ha accelerato notevolmente la transizione, abbiamo assistito ad un sempre maggiore perfezionamento delle tecnologie finanziarie.

Essendo la strumentazione finanziaria principalmente governata da Stati Uniti e Gran Bretagna, i primi due grandi poli globali sono stati New York e Londra, ai quali poi si è aggiunta Tokyo, con lo spostamento degli orizzonti del mercato ad est. Sin dall'epoca in cui Londra era l'epicentro dell'Impero inglese, è possibile individuare le capitali finanziarie attraverso 3 importanti caratteristiche: l'identità cosmopolita, la presenza di infrastrutture d'avanguardia nel settore delle telecomunicazioni e dei trasporti (via acqua, aria e terra) e la posizione geopolitica di crocevia commerciale.

In "Global Networks, Linked Cities",⁸ Sassen precisa che, nello scorso decennio, altre città hanno raggiunto il rango di global cities.

8 Sassen, S. (2016). *Global networks, linked cities.* Routledge.

Attraverso l'interdipendenza finanziaria, il mercato ha fatto sorgere alcuni nuovi centri globali: le due metropoli cinesi di Hong Kong e Shanghai, il fulcro economico degli Emirati Arabi Uniti Dubai, e i poli di Mexico City e Sao Paulo in America Latina. Riflettere sul ruolo delle città globali fa emergere molti quesiti relativi sia al disegno della città che alla governance di quest'ultima.

Definizione Treccani neoliberalismo: Indirizzo di pensiero economico che, in nome delle riconfermate premesse dell'economia classica, denuncia le sostanziali violazioni della concorrenza perpetrate da concentrazioni monopolistiche all'ombra del laissez faire e chiede pertanto misure atte a ripristinare la effettiva libertà di mercato e a garantire con ciò il rispetto anche delle libertà politiche.

2.1.0 Parallelismi internazionali

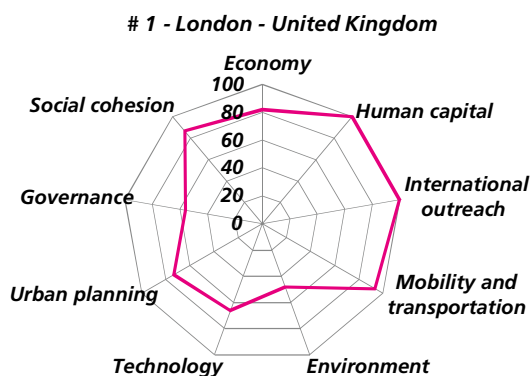
2.1.3 Domani

8 www.blog.iese.edu/cities-challenges-and-management/2019/05/10/iese-cities-in-motion-index-2019/

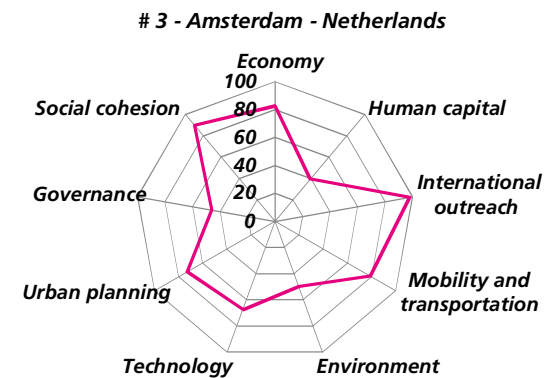
Il IESE Cities in Motion Index (CIMI)⁸ è l'indice che analizza il livello di sviluppo di 165 città di 80 Paesi del mondo sulla base di nove caratteristiche:

- capitale umano
- coesione sociale
- economia
- ambiente
- governance
- urbanistica
- internazionalità
- tecnologia
- mobilità e trasporti

Le città stanno cercando di trovare la propria strada. Alcune con un approccio più olistico che affonda le radici in piani ormai ultra-ventennali. Altre trasformandosi in laboratori a cielo aperto, che si traduce in servizi di trasporto intelligenti, spazi pubblici più sicuri, smaltimento dei rifiuti e approvvigionamento idrico di ultima generazione.

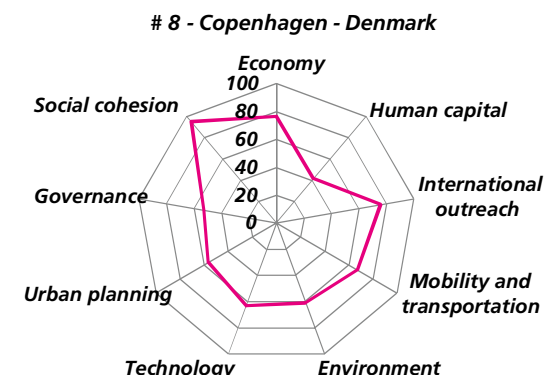


L O N D O N
La capitale britannica si è guadagnata la vetta della IESE Cities in Motion Index 2019, un indice che individua le città più smart del mondo, in un'accezione di «intelligente» particolarmente ampia. Londra si distingue per un utilizzo efficace dei dati, soprattutto nel sistema dei trasporti. E si è imposta per la capacità di valorizzare il «capitale umano». Perché anche questo è smart: attirare e valorizzare i talenti.



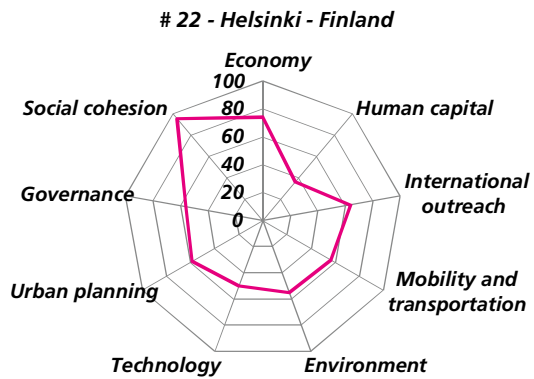
A M S T E R D A M

Amsterdam ha mosso i suoi primi passi «smart» già nel 1994. Ha puntato su connettività e banda larga e su obiettivi di sostenibilità ambientale, come ridurre del 40% le emissioni di CO₂ entro il 2025 e del 75% entro il 2040. La capitale dei Paesi Bassi, pur non avendo un vero e proprio piano organico e prediligendo l'accostamento di progetti pilota, ha mantenuto nelle proprie mani un forte coordinamento, tanto da nominare un Chief Technology Officer. Cioè un responsabile tecnologico cittadino, che rappresenta il punto di riferimento per l'evoluzione della smart city.

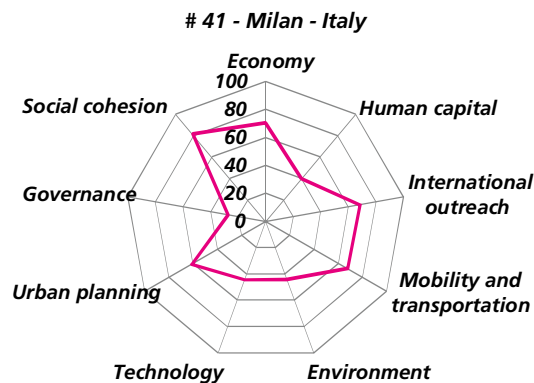


C O P E N A G H E N

Un'altra città europea ai vertici del Cities in Motion Index è Copenaghen. La capitale danese si definisce «un laboratorio vivente» per testare nuove tecnologie. Il principale obiettivo è ambientale: la città punta a diventare «carbon neutral» (cioè di non avere impatto sulle emissioni di CO₂) entro il 2025. La leva che utilizza è quella dei dati, messi a disposizione della collaborazione tra settore pubblico e privato.



H E L S I N K I
 Helsinki ha allargato gli orizzonti, aggiungendo alla «smart city» anche la «smart countryside». Affiancando zone urbane e rurali intelligenti, ha posto come obiettivo quello di una «regione smart», fondata su quattro pilastri: cleantech urbano (cioè la tecnologia applicata alla pulizia della città), salute e benessere, digitalizzazione e cittadinanza. «Ogni tema – spiega la municipalità – costituisce un ombrello sotto il quale vengono raccolti attori, stakeholder, competenze e progetti». Quelli di maggior pregio vengono finanziati con fondi pubblici.



M I L A N O
 Milano, pur essendo la prima città italiana in questa classifica e avendo migliorato di anno in anno, rimane ancora lontana dalle megalopoli globali. Più in generale si è rilevato che, rispetto al resto d'Europa, l'Italia è ancora indietro: si contano numerose iniziative che utilizzano le tecnologie digitali per rendere più smart le città, circa il 48% dei comuni con più 15.000 abitanti ha avviato almeno un progetto smart nel triennio 2015-2017.

IESE Cities in Motion Index

2019

2.2.0 Parallelismi nazionali

2.2.1 Ieri

9 Gerelli, E. (1995). *Società post-industriale e ambiente* (Vol. 249). Laterza.

In Italia, nei primi anni Cinquanta la produzione industriale aumenta del 95%⁹ a parità di assunti (nel senso che chi stava già lavorando, fu costretto a lavorare sempre di più). Questo è l'esempio del capitalismo che accumula capitale. Vi fu una crescita dei guadagni dell'80% a parità di occupazione (ma la qualità del lavoro e le condizioni dei lavoratori peggiorano).

Si tratta del circolo virtuoso dell'economia italiana: l'Italia passa dall'essere uno stato distrutto, sostanzialmente agricolo e povero, al boom economico nel giro di soli quindici anni (a differenza degli altri Paesi europei che vivono una crescita graduale). Vi è l'assedio delle pubblicità, cuore del capitalismo: traffico, città, consumi, inquinamento. Muta più lentamente la morale, i costumi, persino i tabù sessuali iniziano a venire meno, modificando i valori. Esempificativa è la favola del Carosello, presente in tutte le famiglie italiane che simboleggiava la felicità nel poter acquistare l'oggetto pubblicizzato grazie al benessere generale che andava instaurandosi, tramutandosi poi nel concetto di gioventù come età specifica nella quale si progetta una vita futura.

Nasce anche la periferia in maniera disordinata e sfortunata per chi doveva andare a vivere lì: prima vengono costruite le case e successivamente ed eventualmente i servizi. La piccola-medio borghesia viene espulsa dal centro verso le periferie che implicano conseguenze sul sentimento con cui l'abitante vive la città.

Milano ha dei tempi di mutamenti molto veloci a cui l'uomo non è abituato.¹⁰ La morale è che prende forma una Milano opulente, ricca, accogliente anche nei confronti di chi vuole migliorare le proprie sorti economiche, ma priva di un'immagine esteriore accattivante poiché manca di frammenti architettonici storici e culturali. Una città ricca e moderna con la passione per il cambiamento, ma con evidenti difficoltà

10 Foot, J., & Squirru, E. (2015). *Milano dopo il miracolo: Biografia di una città: con una nuova prefazione dell'autore*. G. Feltrinelli.

sul piano politico a gestire questa foga di innovazione. È una città che muore e rinasce, muore e rinasce. Milano non ha piazze abitabili e stanziali sul piano architettonico, solo attraversabili, che palesa la natura di una città da attraversare, di movimento, non in cui "stare" e che non permette la piazza stanziale.

Oggi sociologi, antropologi non parlano più di città: parlano di megalopoli (cfr paragrafo precedente), aree urbane, proprio perché la situazione vista da satellite negli anni è cambiata. La città ha subito una tale dilatazione orizzontale che è impossibile comprendere dove essa finisca.

Inoltre, i cittadini milanesi si spostano sempre di più, mentre in quegli anni vi è un grande incremento di persone provenienti dal Sud o dall'Africa. La città è sempre meno un luogo dove abitare, ma è piuttosto considerata una sorta di enorme incrocio, dove si cerca il lavoro, lo studio e l'intrattenimento, ma non è vissuta come propria.

Diversa è la situazione di Bologna,¹¹ tra il 1951 e il 1961 le aziende della provincia passano da 13.280 a 21.060 e raddoppiano quasi gli addetti (da 74.834 a 127.877). I settori industriali più attivi sono quelli del packaging e della motoristica.

11 Pedrocchi, G., *Bologna industriale*, in: *Storia di Bologna*, a cura di Zangheri, R., (2013) Bologna, Bononia University Press

Il miracolo economico bolognese è dovuto in particolare alla flessibilità e al notevole livello di specializzazione di numerose piccole e medie imprese, riunite in reti o distretti, che orientano la produzione a particolari porzioni di mercato.

Il decentramento produttivo sarà accentuato nei decenni successivi. Saranno frequenti i casi di formazione di piccole aziende da parte di tecnici e operai di aziende maggiori, in grado di garantire le subforniture di alcune fasi di lavorazione, oltre alla formazione tecnica e le prime attrezzature.

Si creano sistemi produttivi in cui l'azienda capofila controlla e coordina diverse microattività e anche le aziende di fase non di rado sezionano il loro segmento.

I fenomeni di "gemmazione" consentiranno alle maggiori aziende meccaniche di con-

centrarsi sulle fasi di progettazione, montaggio e collaudo, trascurando produzioni minori ed evitando lavorazioni pericolose e ripetitive.

12 Musso, S., *Il lungo miracolo economico. Industria, economia, società, in Tranfaglia, N., (1999), Storia di Torino. Gli anni della Repubblica, IX, Einaudi, pp. 49-100*

In fine la situazione torinese,¹² stereotipata negli anni, all'industria meccanica, quella automobilistica in particolare, in realtà raggruppa le condizioni precedentemente citate.

L'industria manifatturiera, in quegli anni, assorbì il 64,8% di tutti gli addetti a industria e commercio, ma aumentarono pure le piccole aziende metalmeccaniche, di elettrodomestici e apparecchiature elettriche (molte, però, fornitrici della grande industria), nonché il piccolo commercio, sostenuto dall'aumento dei consumi.

La produzione di autoveicoli, veicoli industriali ed agricoli della Fiat decuplicò in vent'anni, e nel solo quinquennio 1960-65 i dipendenti salirono da 93 mila a 160 mila, per poi crescere ancora. Nonostante la politica dei bassi salari, in città le retribuzioni crebbero in modo sensibile rispetto al decennio precedente, e i consumi giunsero a superare del 18-19% la media nazionale.

Allo stesso tempo non mancarono però neppure gli aspetti negativi: il forte aumento della popolazione mutò in peggio l'aspetto della città, con il degrado del centro cittadino, le sopraelevazioni di vecchi stabili e la creazione di nuove squallide zone-dormitorio, cui si unirono tentativi di realizzare quartieri autosufficienti con infrastrutture proprie, come ad esempio la Falchera.¹³ In completa antitesi, con ciò che avvenne a pochi chilometri di distanza, con il Modello Olivetti di Ivrea.

Le idee olivettiane furono messe in pratica nella vera e propria Città Industriale completata attorno alla grande fabbrica negli anni '50.¹⁴ Il senso della "comunità" era il perno che avrebbe permesso di scardinare le storture sociali dell'individualismo capitalista e del collettivismo marxista. Il benessere dei dipendenti si sarebbe realizzato soltanto in un ambiente dove i lavoratori (dai dirigenti agli operai) avrebbero avuto a disposizione una serie di fondamentali servizi per l'individuo e per la famiglia.

13 Mezzalama, G., *Quartiere Falchera, in Giusti, M.A - Tamborrino, R., (2008) Guida all'architettura del Novecento in Piemonte (1902-2006), U. Allemandi, Torino, pp. 284-285.*

14 Peruccio, P. P., Di Salvo, A., & Bosica, M. *Il Patrimonio Mondiale UNESCO di Ivrea, città industriale del XX secolo: analisi di un sistema integrato per la divulgazione dei valori Olivetti nell'età scolare. Tesi di Laurea, Politecnico di Torino*



Quarto Oggiaro, Milano



La Falchera, Torino



Città industriale, Ivrea

2.2.0 Parallelismi nazionali

2.2.2 Oggi- Torino Social Innovation e SocialFare

Torino è stata tra le prime città italiane a seguire strategie che favorissero lo sviluppo di progetti di innovazione sociale in maniera strutturata e organica, a partire dalle policy adottate in primo luogo dall'amministrazione cittadina, in secondo luogo, è anche sede della Compagnia San Paolo, fondazione che da anni persegue finalità di utilità sociale, allo scopo di favorire lo sviluppo culturale, civile ed economico, con i redditi del proprio patrimonio, operando nell'ambito delle grandi aree tematiche in cui è articolata la propria attività istituzionale suddivisa in tre obiettivi principali: Cultura, Persone e Pianeta declinati su quattordici missioni. Nel florido scenario cittadino torinese spic-



Obiettivi istituzionali della Compagnia di San Paolo

cano due realtà che si occupano in maniera sistematica di innovazione sociale: Torino Social Impact e SocialFare.

Torino Social Impact - www.torinosocialimpact.it

Un consorzio tra imprese e istituzioni pubbliche e private per rendere la città pronta alle sfide del nostro tempo, persegue intenzionalmente e congiuntamente obiettivi di redditività economica e di impatto sociale. Un cluster di competenze, attività e servizi per rafforzare e promuovere l'ecosistema locale nel quadro dell'Agenda 2030.

I principi su cui si basa l'iniziativa sono definiti nel manifesto "Memorandum of Understanding", che definisce gli intenti della piattaforma per lo sviluppo di un ecosistema metropolitano torinese dell'innovazione sociale, dell'imprenditorialità sociale e della finanza a impatto sociale:

- Promuovere tecnologie civiche per la città del futuro
- Supportare in maniera permanente le forme di imprenditorialità emergenti, le iniziative finanziarie ad impatto sociale e le politiche di sostegno all'innovazione inclusiva.
- Attivare laboratori per sviluppare forme innovative di co-partecipazione tra pubblico e privato e nuove modalità di produzione ed erogazione di servizi alla collettività.

SocialFare - www.socialfare.org

Centro dedicato all'Innovazione Sociale che attraverso la ricerca, il capacity building e il co-design sviluppa soluzioni innovative per le sfide sociali contemporanee, generando nuova economia. SocialFare, ha un team dedicato al Social impact design che applica l'approccio human-centered coniugando la metodologia del design sistemico e del design thinking, quindi ponendo al centro delle proprie azioni i beneficiari della soluzione innovativa, integrando l'esperienza delle persone e la conoscenza delle comunità per portare sul territorio sperimentazioni di soluzioni co-create, prototipandole e validandole attraverso prodotti, servizi, modelli e reti generando consapevolezza, nuova conoscenza e cambiamento scalabile. Un progetto esemplificativo della loro attività è Co-City, vincitore del primo bando europeo Urban Innovative Actions (UIA) volto a promuovere nuove forme di amministrazione condivisa con la cittadinanza, a seguito dello sviluppo di patti collaborazione tra cittadini e amministrazione per la cura, la gestione condivisa e la rigenerazione dei beni comuni urbani.



Illustrazione di CO-CITY

2.2.0 Parallelismi nazionali

2.2.3 Oggi - Rock Bologna

RÖCK

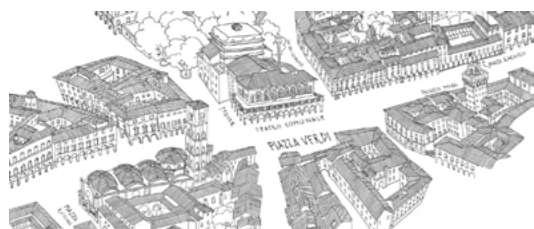
www.bologna.rockproject.eu

ROCK, "Regeneration and Optimisation of Cultural heritage in creative and Knowledge cities" è un progetto Europeo presentato dal Comune di Bologna in collaborazione con l'Università di Bologna e finanziato tramite il programma Horizon 2020, il cui obiettivo è la progressiva trasformazione di centri storici afflitti da fenomeni di degrado, conflitti sociali e scarsa vivibilità, attraverso la generazione condivisa di nuovi processi ambientali, sociali, economici e sostenibili.

In virtù della natura di cooperazione internazionale dei progetti europei sette città modello - Lione, Torino, Liverpool, Vilnius, Cluj, Atene, Eindhoven - che hanno già sviluppato azioni di rigenerazione attraverso la valorizzazione del patrimonio culturale e creativo, hanno condiviso le proprie conoscenze e competenze con le 3 città replicanti - Lisbona, Skopje e Bologna.

ROCKBologna è una ricerca-azione volta a riconoscere e rafforzare l'identità della ZONA-U come distretto culturale, creativo e sostenibile: un laboratorio permanente incentrato sulla cura del patrimonio culturale inteso come bene comune, che coniuga conservazione, innovazione e tutela ambientale sviluppando azioni sperimentali, conoscitive e creative, con un doppio obiettivo:

- rafforzare il riconoscimento del ruolo sociale ed educativo del patrimonio culturale esistente.
- stimolare la produzione quotidiana di un nuovo patrimonio, materiale e immateriale, prodotto delle culture urbane contemporanee.



ZONA-U, Bologna

Il progetto si sviluppa secondo tre linee d'azione volte al raggiungimento dei relativi obiettivi:

- **Atlante ZONA-U**, una mappatura in costante aggiornamento, su basi scientifiche ma partecipata e condivisa, descrittiva del patrimonio, delle trasformazioni in atto, degli attori chiave del processo, volta a stimolare pratiche creative, nuove forme di socialità e di cultura urbana. Le attività di accrescimento della conoscenza in ZONA-U prevedono la realizzazione di indagini sociologiche ed etnografiche sull'area e i suoi frequentatori e la mappatura degli elementi chiave (istituzioni e contenitori cultura iva continuamente aggiornabile e funzionale alle azioni sull'area.
- **U-Lab**, un laboratorio di pratiche partecipative per promuovere osservazione, ideazione e sperimentazione a sostegno delle azioni del progetto coinvolgendo chi ne è protagonista. Le azioni di partecipazione hanno preso avvio attraverso un calendario di incontri tematici su temi chiave per l'area Universitaria (accessibilità, sostenibilità, collaborazioni per nuove produzioni) e attraverso l'emanazione di un bando aperto ad associazioni, gruppi informali, etc. per proporre attività, iniziative ed eventi nella ZONA-U, promosso da U-Lab.
- **Atelier ZONA-U**, centro sperimentale per co-progettare le trasformazioni della e realizzare interventi esemplificativi avendo come obiettivi l'incremento dell'uso sociale, la garanzia di una piena accessibilità e fruibilità del patrimonio culturale, il miglioramento delle condizioni ambientali degli spazi di uso pubblico. Le prime azioni di trasformazione si sono concretizzate nella trasformazione di Piazza Scavilli da parcheggio a giardino dinamico, attraverso il progetto Malerbe, e nell'apertura quotidiana del Foyer Respighi del Teatro Comunale per attività di lettura, ascolto, studio informale.



ZONA-U, Bologna



ZONA-U, Bologna



ZONA-U, Bologna

2.2.0 Parallelismi nazionali

2.2.4 Domani

Torino, Milano, Bologna, Venezia, Napoli, Palermo, seppur con presupposti diversi e tempi di maturazione differenti, stanno seguendo un orientamento fornito dal Programma Operativo Nazionale "Città Metropolitane" (PON Metro) nell'Asse Inclusione sociale.

Il terzo settore va supportato verso il cambiamento, accompagnandolo lungo un percorso di capacity building¹⁵ nella sperimentazione di nuovi prodotti e nuovi modelli di business. Gli impatti attesi sono sul sistema di offerta e sulle reti di attori, definendo il terzo settore come attore delle politiche urbane e promuovendone l'innovazione, sia dal lato dei prodotti (nuovi servizi, vecchi servizi erogati con nuove modalità), sia dal lato dei processi (ridefinizione del modo di concettualizzare e trattare i problemi delle periferie).

Costruire percorsi di capacity building per aprire al non profit nuovi ambiti di intervento significa ridisegnare politiche di impresa: il civismo diventa lavoro e impresa di natura sociale.

La portata e complessità di questo cambiamento richiedono una riflessione che come dice Donna Haraway è "lo staying with the trouble":¹⁶ ovvero la sfida del vivere e morire assieme in un sistema determinato. Ambiente quotidiano e ambiente universale sono intrinsecamente connessi e attraversati da sfide che hanno una dimensione globale.

Ma ciò implica sfidare il capitalismo estremista per costruire una società più giusta e pacifica grazie dell'uguaglianza dei diritti e dei beni comuni delle prossime generazioni. Un futuro non futuribile in cui, armati di speculative e critical design possiamo immaginare di destino comune.¹⁷

In questo senso Milano è cartina tornasole dei cambiamenti che attraverseranno l'Italia, in cui vi è un florido ecosistema di epicentri culturali-produttivi di cui l'esperimento Rosetta è un caso paradigmatico.

15 D'Ovidio, M., (2010). *Network locali nell'economia cognitiva-culturale. Il caso di Milano. Rassegna Italiana di Sociologia*, 3, 459-484. <https://doi.org/10.1423/32950>

16 Haraway, D. J. (2016). *Staying with the trouble: Making kin in the Chthulucene*. Duke University Press.

17 Dunne, A., & Raby, F. (2013). *The United Micro Kingdoms: A Design Fiction*.

Rosetta¹⁸ è un progetto culturale nomade promosso da CheFare e Casa della Cultura. Del nomadismo porta i due tratti principali: lo spostamento e il tentativo di comprensione e comunicazione tra spazi e concetti differenti, assumendosi l'onere di traduzioni imperfette ma originali. Il naming è calzante e ne esalta il concetto polisemico:

- richiama la sonda dell'Esa, un elemento reale che però attinge all'immaginario fantastico.
- Rosetta è un personaggio-icona milanese: la Rosetta della Vetra.
- Rosetta è il pane alla base dell'alimentazione della classe operaia.
- Rosetta è il luogo in Egitto in cui è stata ritrovata la stele in pietra che ha permesso la traduzione dei geroglifici.

In questo progetto ogni luogo diventa parte generativa del processo, perché gli eventi co-prodotti, sono pensati a partire dagli spazi, dai pubblici e dalle urgenze della riflessione.

L'obiettivo è cercare un linguaggio comune per parlare alla città, per discutere, per capire insieme ciò che accade e per poterlo problematizzare. Tale fenomeno denota l'esaurirsi della fase dei progetti area-based che deriva dal riconoscimento che l'approccio che la sosteneva – quello per cui l'ente pubblico disegnava un intervento, componendo un menù variato di azioni (sulle case, le infrastrutture, gli spazi aperti, i servizi) e ne accompagnava l'attuazione attraverso la creazione di una struttura localizzata in quartiere (il "laboratorio di accompagnamento sociale") – non è più proponibile.

L'hanno reso obsoleto il protagonismo delle realtà associative, la crescita delle competenze delle organizzazioni di terzo settore, la presa di parola e le capacità degli attori locali, che sono anche in parte l'eredità dei cicli precedenti di politiche pubbliche.

Una prospettiva operativa per le politiche territoriali assume invece una visione pluralistica dello spazio, riconoscendovi conflitti e diversità irriducibili alla condivisione, nella quale la compresenza di attori, intenzionalità, problemi, risorse, opportunità genera il campo per progetti possibili.¹⁹



18 www.rosettamilano.it
www.che-fare.com
www.casadellacultura.it

19 G. Pasqui (2018), *La città, i saperi, le pratiche*, Donzelli, Roma.

2.3.0 Parallelo a Genova

2.3.1 Ieri

Genova, sia oggi giorno che nella sua storia, è sempre stata una città policentrica, come un agglomerato di insediamenti autonomi per origine, funzione e identità, riunita solo in sede amministrativa nel 1926 da una decisione del governo centrale.

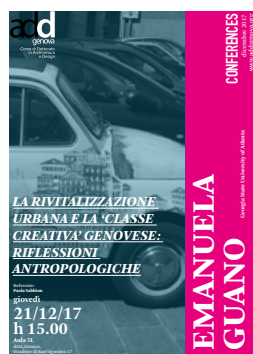
Per secoli, la città è rimasta all'interno delle zone che oggi si identificano con il Centro storico e i relativi "vicoli", influenzata particolarmente, nelle strutture e nelle dinamiche, dalla posizione geografica, appare, già nel medioevo, costituita da borghi che indicavano un paesaggio urbano policentrico e privo di grandi piazze pubbliche, infatti la città era vissuta e strutturata come un grande magazzino che suppliva alla penuria di spazi di stoccaggio.²⁰

Alla fine del XIX secolo, iniziò la trasformazione industriale della città che la portò a diventare uno dei centri più importanti d'Italia per buona parte del secolo successivo. Ciò andò a modificarne la natura urbanistica, diventando funzionale un'idea diversa di comunità sociale, economica e politica.

La versione genovese della classe creativa,²¹ è emersa attraverso le trasformazioni urbane e architettoniche, i cambiamenti sociali e le dinamiche culturali, che derivano dagli anni 50 con il boom economico, dove Genova era uno dei vertici del triangolo industriale: a Genova vi erano i cantieri navali, le industrie siderurgiche e metalmeccaniche, era una città che produceva tanto valore, una città dove per trovare lavoro bastava presentarsi in fabbrica, (cosa che oggi è inconcepibile). Dato lo stato di fatto della città si innesca un meccanismo positivo, non senza lotte di classe degli operai per ottenere dei diritti fondamentali che fino a qualche anno fa si davano per scontati.

Con questo sviluppo anche le classi operaie iniziano ad avere un certo benessere, per esempio mandando i figli a scuola, anche laurendosi, fenomeno che fino agli anni '50 era assolutamente impensabile, infatti chi nasceva operaio moriva operaio. Nasce così

20 Naser Eslami, A. (2000). *Genova e il Mediterraneo: I riflessi d'oltremare sulla cultura artistica e l'architettura dello spazio urbano, XII-XVII secolo.*



21 Guano, E. (2017). *Creative Urbanity: An Italian Middle Class in the Shade of Revitalization. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.*

una classe media di massa: la classe media esisteva già a Genova, fatta di commercianti, persone che lavoravano nella pubblica amministrazione o per lo Stato stesso, professionisti, amministratori, ma era ristretta, e non di certo quella allargata che si viene a creare negli anni '50. Quelli erano anche anni di crescita demografica, indice dell'ottimismo della comunità, per la quale vi è una prospettiva di futuro, soprattutto per la condizione lavorativa industriale-statale, infatti durante quegli anni si registra un grande aumento della popolazione da 688.447 mila nel 1951 a 816.872 mila nel 1971,²² all'epoca si pensava che Genova potesse arrivare al milione di abitanti, evento invece mai avvenuto, e ciò era dovuto alla crescita economica e industriale della città che attirava lavoratori dal resto d'Italia, soprattutto dal sud, e alla crescita della popolazione già residente.

Nel 1965 venne varato il piano per l'edilizia economica e popolare, ex legge n.167. Dagli anni '70 iniziarono le speculazioni edilizie di quartieri popolari edificati tutti in nome di un progresso mal interpretato e in perfetta continuità con il periodo della ricostruzione sono un esempio in negativo riconosciuto universalmente. Le conseguenze di questo piano edilizio nel corso degli anni '80 furono disastrose a causa del forte impatto della deindustrializzazione sulla città, in cui erano presenti i settori di base.²³ La popolazione iniziò a diminuire seguendo una tendenza nazionale alla deurbanizzazione; masse consistenti di popolazione si insediarono in comuni limitrofi. Nel 1999, durante la Conferenza strategica della città di Genova, vengono individuati alcuni ambiti prioritari di intervento; come ad esempio lo sviluppo nell'ambito dell'istruzione, la valorizzazione della città portuale, il miglioramento della mobilità urbana e il recupero del Centro Storico.

In effetti si tratta della parte di città più indagata, più sviscerata, più discussa, amata, odiata, esaltata e anche estremamente mutevole, come tutti gli organismi vivi, in continua evoluzione, sia sotto il profilo sociale, per l'immissione di una quota di sempre nuovi ed eterogenei abitanti, sia sotto il profilo delle modificazioni indotte dagli interventi di recupero e di manutenzione che contribuiscono a cambiare gli stili abitativi e funzionali.²⁴

Antida Gazzola

22 Statistica Comune di Genova, URL: <http://statistica.comune.genova.it/>, consultato il 01 febbraio 2017

23 Gazzola, A., (2001). *La città policentrica: il caso di Genova in Detragiache, A., Dalla città diffusa alla città diramata, Milano: Franco Angeli*

24 Gazzola, A., (2003). *Trasformazioni urbane: società e spazi di Genova, Napoli: Liguori*

26 www.civis.comune.genova.it/gabrielli.htm

27 Fusero, P., (2005). *Genova periferie e centri storici. Dietro le quinte della capitale europea della cultura*, Pescara: Sala

28 Farini, A., (2001). *Le politiche di recupero del centro storico urbano di Genova, in A casa propria: le condizioni abitative degli anziani nel centro storico genovese a cura di Costanzi, C, e Gazzola, A., Milano: FrancoAngeli*

29 Gazzola, A., (2001). *La percezione sociale del centro storico, in A casa propria: le condizioni abitative degli anziani nel centro storico genovese a cura di Costanzi, C, e Gazzola, A., Milano: FrancoAngeli*

Fra gli abitanti di Genova si vocifera che il Centro Storico abbia il primato di essere il più grande d'Europa²⁶ con la sua rete di vicoli e antichi palazzi medievali che da una parte si affacciano sul mare, verso il Porto Antico, e dall'altra sono delimitati da palazzi signorili come quelli di Strada Nuova di via Balbi. Questo primato è difficilmente verificabile, ma rende sicuramente l'idea di come viene percepita la città dai nativi. Grandi interventi infrastrutturali come l'apertura di Strada Nuova, oggi Garibaldi, nel '500 e di via Balbi nel '600 iniziano un processo di "perimetrazione" dell'impianto urbano medioevale, che verrà completato verso la fine del XIX secolo con l'apertura di nuovi assi viari lungo i suoi margini²⁷.

La marginalizzazione viene alimentata dall'abbandono definitivo, nel secondo dopoguerra, del "Porto Antico" a favore del nuovo porto di Sampierdarena, dimensionato per le moderne esigenze del traffico commerciale, che provoca nel centro un forte processo di degrado economico e sociale, allontanando sia gli operatori portuali, con i relativi traffici, sia la classe lavoratrice genovese.²⁸

La nuova città sviluppata fuori dalle mura medievali offre condizioni di residenza e di accessibilità più consone agli stili di vita. Concetti come igiene e privacy, che cominciavano a passare dalla cultura alta a quella diffusa, influirono fortemente sulle preferenze abitative, orientando la scelta verso soluzioni legate alle aree di sviluppo industriale considerate più accessibili e centrali.

All'abbandono di una cospicua parte dei ceti medio-alti corrisponde un "progressivo disinvestimento nella manutenzione ordinaria e straordinaria, come pure uno scivolamento verso il basso del valore degli immobili e della loro capacità di rendita".²⁹

Lo sviluppo industriale del primo dopoguerra porta con sé grandi ondate migratorie soprattutto dal sud dell'Italia e dalle isole. I nuovi migranti trovano nel centro storico un luogo di prima accoglienza per la disponibilità, il basso costo degli immobili e per la tendenza dinamica della zona, suscettibile di ospitare differenze e di favorire incontri e mediazioni.

La controtendenza si comincia a manifestare con l'inizio degli anni novanta, con l'avvio del trasferimento nel centro storico di nuove popolazioni a carattere più "elitario", che configura un processo di gentrification.

Ciò avviene per scelte politiche quali il restauro del teatro Carlo Felice, il Palazzo Ducale, l'apertura del teatro della Tosse, il restauro del complesso museale di S. Agostino e la commenda di Prè. Soprattutto le aree adiacenti al Porto Antico cominciano ad essere al centro dell'attenzione degli investitori immobiliari.³⁰

Un ruolo importante, nel complessivo processo di rigenerazione urbana e di valorizzazione attiva è svolto dall'Università degli Studi di Genova, che ha cercato di radicare la propria presenza nel cuore cittadino, trasferendo qui sue sedi, come nel caso della Facoltà di Economia e di quella di Architettura.³¹

In seguito a queste opere di rivalutazione comincia un processo di riavvicinamento della popolazione, inizialmente lento e in seguito più consistente, che vede al fianco dell'aumento delle frange marginali, spesso legate all'immigrazione extracomunitaria, un aumento di nuovi abitanti, in particolare coppie ed intellettuali, che scelgono la zona perché ne apprezzano i valori, storici e culturali, ed i vantaggi, come la centralità e il basso costo dei valori immobiliari, ritenendo sopportabili gli svantaggi come microcriminalità o l'assenza di parcheggi.

"Si viene così a determinare un fenomeno tanto peculiare quanto interessante: la stratificazione sociale "in verticale" degli edifici".³² La particolarità degli edifici, che raggiungono anche otto o nove livelli, stretti fra stradine di massimo due o tre metri, consente di diversificare notevolmente la condizione di vivibilità di un appartamento a seconda del piano in cui è posizionato. Ciò determina una differenziazione sociale per strati verticali in cui ai piani bassi, bui e poco areati, si insedia una popolazione economicamente più debole, come prostitute o extracomunitari, ai piani medi residenti storici, studenti o giovani coppie, e infine agli ultimi piani personalità spesso legate e facenti parte di un ceto medio-alto.

30 Fusero, P., (2005). *Genova periferie e centri storici. Dietro le quinte della capitale europea della cultura*, Pescara: Sala

31 Gastaldi, F., (2009). *Rigenerazione urbana e processi di gentrification nel centro storico di Genova, in Rigenerazione urbana e ricambio sociale: gentrification in atto nei quartieri storici italiani di Diappi, L., Milano: FrancoAngeli*

32 Fusero, P., (2005). *Genova periferie e centri storici. Dietro le quinte della capitale europea della cultura*, Pescara: Sala

2.3.0 Parallelo a Genova

2.3.2 Oggi

Le mutazioni e trasformazioni della città appaiono intrise di forti tensioni e ambiguità: la riqualificazione dei "caruggi" si è concentrata soprattutto nelle aree che consentono maggiore spendibilità in termini di turismo e rivitalizzazione storica, interessando in particolare le vie principali dei vicoli. Persistono ancora, in maniera consistente aree, dove il degrado fisico degli edifici è evidente e la marginalizzazione colpisce fortemente, attirando a sé la criminalità organizzata. "Spesso queste "isole" sono sul retro delle arterie primarie, ma la distanza che le separa da esse è molto grande: è la distanza che separa la periferia dal centro".³³

33 Fusero, P., (2005). *Genova periferie e centri storici. Dietro le quinte della capitale europea della cultura, Pescara: Sala*

Ad oggi il centro sembra avere soprattutto un ruolo storico-culturale, un'ancora in cui gli abitanti ritrovano un passato necessario per la propria identità e mezzo per la creazione di spazi autogenerativi dettati dall'esigenza di nuove forme culturali e associative di confronto, ancora non sufficientemente presenti all'interno della città.

È questa la strada che dovrebbero ripercorrere i futuri mutamenti dell'area: la riqualificazione culturale e sociale attraverso la partecipazione dei cittadini e forme di mediazioni culturali fra la popolazione nativa e quella immigrata.

Le trasformazioni più significative che hanno interessato il territorio genovese sono avvenute in tempi relativamente brevi, il cui punto più alto si è verificato negli anni '90, con implicazioni anche di tipo conflittuale, legate alle diverse esigenze del piano sociale e di quello economico, a causa, di una troppo rapida virata nel processo di riconversione industriale.³⁴ Questo è il caso delle azioni di riqualificazione che hanno interessato l'area del waterfront e il Centro Storico, in occasione dell'inaugurazione nel 1992 dell'Esposizione

Caruggi - (Carroggi, l'uso tradizionale del genovese), è il termine con il quale in lingua ligure si indicano alcuni tipi di strada.

34 Trivelli, G., (2012). *Deindustrializzazione e processi di riqualificazione urbana. Città postmoderne a confronto, eBook, Youcanprint*

Internazionale Specializzata "Cristoforo Colombo: la nave e il mare", in cui viene affidato all'architetto Renzo Piano l'incarico di attuare profondi cambiamenti relativi alla zona stabilita per l'esposizione.³⁵

35 Gazzola, A., (2003). *Trasformazioni urbane: società e spazi di Genova, Napoli: Liguori*

L'utilizzo della cultura è stato declinato, sia come forza attrattiva nei confronti del turismo, che come occasione di sviluppo per i cittadini, che riescono ora a riutilizzare quegli spazi ormai destinati all'abbandono. Le politiche rivolte alla rigenerazione del territorio devono permettere una serie di riprogettazioni della città; ciò deve essere accompagnato da politiche di concertazione all'interno del sistema urbano territoriale, così da poter attivare meccanismi in grado di produrre una riqualificazione culturale.

L'attuale Piano Urbanistico pone l'accento sullo sviluppo dell'apparato economico e produttivo diversificato (porto, terziario, servizi e turismo), la riorganizzazione del tessuto urbano e l'accrescimento dei servizi, il recupero dell'edificato piuttosto che l'espansione, attribuzione alla città vecchia del ruolo di centralità urbana, ricollocazione dei grandi servizi urbani e recupero della compatibilità ambientale per le infrastrutture esistenti.

Nonostante ciò da una parte, si ha la consapevolezza diffusa che la città sta attraversando un periodo di profonda crisi, il cui apice è stato raggiunto il 14 agosto 2018 con il crollo del Ponte Morandi, ma che di fatto era uno status quo già presente da diverso tempo a più livelli e di varia natura.

Nei suoi studi alla metà degli anni Sessanta Luciano Cavalli definiva Genova come la città divisa, rimarcando la storica separazione politico-culturale tra le periferie operaie del Ponente e della Val Polcevera rispetto ai quartieri residenziali di vecchia e nuova borghesia sulle colline del Centro e a Levante.

Oggi, dopo i drammatici eventi del viadotto Morandi, la città rischia di divenire sempre più divisa di fatto, non solo per la compromissione della mobilità locale, ma, soprattutto, per le ripercussioni sull'intero tessuto economico e produttivo, con implicazioni negative per le condizioni di vita dei genovesi, persino per coloro che risiedono nei quartieri meno prossimi al sito della tragedia.

2.3.0 Parallelo a Genova

2.3.3 Domani

Il declino si può arrestare?

Le società ormai sono molto interconnesse in un orizzonte che è inevitabilmente globale in queste trasformazioni così radicali ci sono alcune città che riescono a cogliere una propria traiettoria dentro le trasformazioni che avvengono, mentre altre invece perdono l'occasione.

Genova ha accolto molto positivamente, con tutti i problemi che questo ha creato, la fase storica della grande industria pesante, ma quando questa fase si è conclusa non ha saputo cogliere per tempo le trasformazioni che stavano avvenendo, che non avvenivano necessariamente nella città ma avvenivano nel contesto nel quale Genova si muove. La città ha perso 300 mila abitanti nell'arco di un quarto di secolo³⁶, e adesso per arrestare questo processo bisogna riappropriarsi della consapevolezza e comprensione sia della realtà locale ma soprattutto la realtà del contesto nel quale Genova è inserita per cogliere le opportunità di una città come Genova che necessariamente deve essere una città di intermediazione nelle dai grandi traf-

36 www.statistica.comune.genova.it/pubblicazioni/download/Novecento_genovese/novecentogenovese.pdf

fici che avvengono in europa e nel mondo

Date le relazionali storico-temporali fin qui esposte la città si dovrebbe reinterpretare secondo le accezioni di industriale, industriale e digitale.

- Città industriale, nella definizione comune e i motivi che hanno portato all'attuale deindustrializzazione di paesi tradizionalmente manifatturieri, come l'Italia, formulando possibili pratiche e scenari in modo da resistere allo shock post-industriale.
- Città industriale, tramite metodologie per poter passare alla nuova prospettiva che guida la relazione contemporanea tra città e produzione: riattivare il ciclo del fare attraverso la competenza e l'abilitazione delle persone e dei luoghi, rendendo cioè la città industriale piuttosto che industriale.
- Città digitale, da smart city, la città che agisce attivamente per migliorare la qualità della vita dei propri cittadini a smart land,³⁷ ovvero le prospettive che definiscono come costruire un territorio sostenibile, intelligente e inclusivo, attraverso la natura stessa del digitale: immateriale, social e gratuita, che quindi ha bisogno della creazione di processi per sussistere.

37 Bonomi, A., & Masiero, R. (2014). *Dalla smart city alla smart land*. Venezia: Marsilio.





Smart city spesso è sinonimo di connessione WiFi nei luoghi più diversi, di sviluppo di infrastrutture intelligenti, di strade percorse da auto a guida autonoma, di incroci regolati da semafori intelligenti, di un alto livello tecnologico in cui gli oggetti si scambiano informazioni tra di loro, ma anche il luogo dove è possibile produrre alimenti maniera innovativa e praticare una vita sostenibile fatta di bike sharing, car sharing e auto ibride o elettriche.

Il modello Smart city della città di Genova, propone uno schema di partnership attraverso la Costituzione dell'associazione Genova Smart city che, dal 2010, sotto il coordinamento del comune si occupa di costruire un progetto per rendere Genova una città intelligente individuando azioni, progetti e iniziative che possano contribuire al miglioramento della qualità di vita e alla salvaguardia, alla riqualificazione, e alla sostenibilità ambientale in riferimento alle linee guida delle politiche europee e internazionali in materia e allo sviluppo economico, alla crescita occupazionale, al sostegno della ricerca e alla forte collaborazione tra ricerca innovazione e impresa alla partecipazione ai programmi di finanziamento europei, infatti queste linee guida sono anche ampiamente condivise a livello continentale nelle Agende Internazionali che le Nazioni Unite aggiornano periodicamente con l'obiettivo di offrire soluzioni ai relativi temi.³⁸

In rapporto all'esperienza maturata nei partenariati europei, nasce il progetto Genova Resiliente,³⁹ per individuare gli elementi base, anche metodologici, utili ad affrontare il percorso di definizione di una strategia locale, che rappresenti una visione inclusiva e condivisa finalizzata alla focalizzazione delle priorità, degli strumenti utili a prevenire i rischi, a mitigare gli impatti e a potenziare il tessuto urbano, economico, ambientale e sociale della città, muovendo da un processo di rete locale e in quello di networking nazionale ed internazionale.

Sulla base di queste premesse, sono stati lanciati tre diversi asset strategici, elaborati durante la Genova Smart Week 2018,⁴⁰ per indagare e sviluppare in un Piano d'Azione, che costituirà un'ideale roadmap per rendere effettivo il necessario processo di trasformazione di Genova.

38 New Urban Agenda - SDG 2030, Accordi di Parigi e Sendai Framework, Patto di Amsterdam.

39 www.genovameravigliosa.com/it/portfolio/genova-resiliente

40 www.2018.genovasmartweek.it/wp-content/uploads/2018/12/Manca_Comune-di-Genova.pdf

Asset GREY — *Infrastrutture e innovazione*

Elementi chiave

Gli elementi costitutivi di questo asset sono lo sviluppo delle infrastrutture, delle reti di erogazione dei servizi e della diffusione e comunicazione delle informazioni.

Driver di cambiamento

Attraverso processi di transizione digitale, energetica in base al cambiamento demografico, che già ora mostra fasce di popolazione di età diverse che per vari motivi (lavoro, studio, svago, salute) chiedono infrastrutture più customizzate e performanti.

Ruolo dell'amministrazione

Perlopiù slegato dalle logiche di mercato che governano lo sviluppo e la distribuzione, trava la sua catena di valore nell'analisi delle necessità reali del cittadino, cercando di anticipare le tendenze e veicolando gli indirizzi di sviluppo della città.

Temì primari

1. La mappatura della distribuzione delle diverse infrastrutture sul territorio.
2. Le condizioni e lo stato di salute delle infrastrutture rispetto alla domanda che viene dal territorio.
3. Il monitoraggio e la manutenzione preventiva delle infrastrutture per migliorare le performance.
4. La progettazione, sia fisica che concettuale, per garantire la flessibilità delle reti in un quadro di governance condivisa.

Asset GREEN — *Rigenerazione urbana*

Elementi chiave

I cambiamenti climatici e la rigenerazione urbana secondo soluzioni di tipo naturale, capaci di migliorare la vita dei cittadini.

Driver di cambiamento

Il driver che maggiormente influenza il panorama urbano è rappresentato dal cambiamento demografico e dal significativo aumento dell'età media della popolazione cittadina.

Ruolo dell'amministrazione

Attore della regolamentazione e promotore del cambiamento verso livelli di governance sovraordinata, proponendo miglioramenti al quadro normativo

Temi primari

1. L'adattamento al cambiamento climatico attraverso indagine sugli impatti che può avere sul tessuto urbano in vista di azioni intese a sfruttare le opportunità di trasformazione.
2. la prevenzione e lo sviluppo sostenibile come indirizzi generali per affrontare una pluralità di aspetti.
3. L'Agenda Urbana Locale come modello di approccio replicabile alle tematiche.
4. Sustainable Energy & Climate Action Plan, inteso come piano operativo e esecutivo.

Asset SOFT —

Community e imprese

Elementi chiave

È il più ampio dei tre, riunisce gli ambiti della governance e dei sistemi socio-economici e i gli elementi qualificanti sono gli impatti economici, la community e le imprese.

Driver di cambiamento

I driver risentono di tutti i trend sopracitati (cambiamento climatico, demografico e transizione digitale) ai quali se ne aggiunge uno specifico rappresentato dallo spostamento, alivello globale, dei nuovi centri di sviluppo economico.

Ruolo dell'amministrazione

Coordinatore orizzontale dei partner coinvolti: istituzioni a vari livelli, Università e istituti di Ricerca, associazioni di categoria e di rappresentanza, impresa e industria.

Temi primari

1. L'analisi della vulnerabilità attraverso indicatori utili a orientare le azioni e misurarne l'efficacia.
2. L'analisi costi/benefici per orientare le risorse e migliorare i processi decisionali.
3. I tools di informazione e fruizione, utili a condividere le conoscenze in ordine ai

trend di cambiamento e di risposta delle componenti territoriali con un approccio al dato un valore di bene comune.

4. La community resiliente, intesa come sistema plurale in grado di soddisfare i bisogni dei cittadini, di generare ricchezza in modo sostenibile, di garantire diritti e partecipazione e di aumentare la qualità della vita di tutti i suoi componenti.
5. Il welfare e le misure correlate utili a garantire la maggior copertura per un ampio spettro di popolazione e con particolare attenzione alle dinamiche del cambiamento demografico attuale.
6. La pianificazione integrata per promuovere maggiore sinergia e coerenza tra i livelli di governo del territorio attraverso le azioni di integrazione del tessuto socio-economico e socio-culturale al fine di valorizzare la produzione di capitale sociale e di risorse.

Infine sono stati organizzati dei tavoli di lavoro e incontri con stakeholder del territorio da cui sono emersi dei focus, in relazione ai quali sono state proposte alcune iniziali soluzioni che saranno oggetto di approfondimento durante lo sviluppo del Piano d'Azione cittadino.

- Una diffusa richiesta di maggiore attenzione a un contesto territoriale che cambia in tempi non coerenti con la normale routine dell'azione amministrativa dell'Ente;
- Un cambiamento nei servizi erogati, con una richiesta di maggiore innovazione e aderenza alle concrete necessità di un territorio vissuto da tante comunità;
- un maggiore dinamismo socio economico che agisca da polo attrattore per investitori e soggetti, anche esterni, capaci di interpretare il cambiamento e la trasformazione della Città;
- una particolare attenzione alle vulnerabilità della popolazione, anche intesa come opportunità di sviluppo per i diversi settori economici;
- un maggiore investimento nei processi di formazione finalizzati a traguardare le nuove professionalità e competenze emergenti richieste dai territori.