

# GENOVA CONNESSA

Relazione tavolo  
1° edizione - anno 2024

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

**PD**  
Partito Democratico  
GENOVA

**S&D**

# INTRODUZIONE

La globalizzazione dei mercati e dei processi di produzione da un lato e la crescente urbanizzazione dell'altro hanno modificato in modo significativo l'organizzazione territoriale del sistema economico.

La globalizzazione, infatti, spinge le imprese a localizzare le proprie attività dove le condizioni sono più favorevoli per la presenza di competenze qualificate, fattori produttivi a costi contenuti e infrastrutture, tangibili e intangibili, di buona qualità. Questo processo ha generato la creazione di ecosistemi competitivi, cioè agglomerati di imprese di grandi e piccole dimensioni, startup, centri di ricerca che operano in una stessa area territoriale, presentano forti relazioni reciproche, si scambiano prodotti e servizi e condividono, al meno parzialmente, competenze e risorse.

Gli ecosistemi rafforzano e indirizzano i processi di urbanizzazione. La presenza di un ecosistema caratterizzato da una specificità tematica e settoriale in una data area, infatti, aumenta, la convenienza per le imprese che operano in quel comparto a localizzarsi proprio in quell'area, dirigendo i flussi di capitali e di competenze verso alcuni territori.

La crescente rilevanza degli ecosistemi competitivi ha creato una competizione tra territori per offrire e mantenere nel tempo le condizioni più favorevoli allo sviluppo di attività economiche. Se infatti un territorio diviene meno attrattivo, si innescano dei circoli viziosi: le minori opportunità lavorative spingono a una fuga di capitale umano di qualità, che a sua volta riduce a capacità innovativa di un territorio e la sua attrattività per le imprese globali.

L'attrattività di un territorio non è minacciata solo dalla pressione competitiva esercitata da altre aree, ma anche dalle tensioni interne che inevitabilmente lo attraversano. Da un lato, infatti, l'incremento della popolazione generato dai flussi migratori diretti verso i territori più attrattivi si percuote anche sulla quantità e sulla qualità dei servizi che devono essere erogati, sulle esigenze di sicurezza e di gestione delle fragilità sociali, sulla necessità di rafforzare le infrastrutture. Dall'altro lato, la crescita dei prezzi delle abitazioni nelle parti baricentriche genera uno spostamento della forza lavoro nelle aree periferiche, innescando il fenomeno del "super pendolare", persone che impiegano oltre 90 minuti per ciascun viaggio di andata e ritorno per raggiungere il proprio posto di lavoro.

È su questo contesto, intrinsecamente instabile, che agisce, in modo sempre più pervasivo e accelerato, la crescente digitalizzazione dell'economia. La digitalizzazione sta trasformando profondamente il sistema economico, rendendo rapidamente obsoleti alcuni prodotti e servizi, modificando o confini tra i settori e ridefinendo le regole della competizione. La forte accelerazione in atto nei processi di trasformazione dell'economia, che riduce sensibilmente il tempo disponibile per la progettazione di politiche che consentano di mitigare gli effetti negativi e impone di non limitarsi ad analizzare le conseguenze già ora ben visibili della digitalizzazione ma di cercare di cogliere anche quelli poco visibili o apparentemente invisibili.

La digitalizzazione sta modificando la struttura del sistema economico. Com'è naturale questo cambiamento muta le condizioni che devono caratterizzare una "città" per consentirle di attrarre un insieme di attività economiche.

L'organizzazione dell'economia in ecosistemi competitivi fa sì che gli effetti della digitalizzazione su un settore abbia effetti anche sulla catena produttiva a monte. Di conseguenza anche settori che, almeno apparentemente, non ne sono influenzati sono destinati a subirne le conseguenze, amplificandone gli effetti sul territorio. Questo fa sì che le scelte localizzative, in generale, devono bilanciare la convenienza di una frammentazione delle catene di valore con i costi logistici della dispersione territoriale.

I grandi cambiamenti urbanistici che disegnano una città e in questo caso la Genova del futuro non possono riguardare solo l'area cittadina urbana. A Genova la rivoluzione digitale, così come altri fattori che possono impattare sul proprio ecosistema competitivo devono considerare anche il Porto. Il porto di Genova è il più grande bacino di occupazione della città e del territorio, ai quali fornisce il più alto contributo di occupazione per quantità di addetti e varietà e qualità di professioni.

I porti non sono semplici nodi di reti logistiche globali, sradicati dai contesti locali: essi sono parte dell'industria di un paese o di un territorio. La politica portuale è a pieno titolo politica industriale. Uno dei punti di forza del Porto genovese è sicuramente la vicinanza geografica agli stabilimenti locali, per quelle imprese che ancora hanno la gran parte della produzione sul territorio. Questo consente la flessibilità delle procedure, la qualità e la professionalità di agenzie e imprese, la presenza di un tessuto di operatori logistici dotati di reti in grado di accompagnare la merce sui mercati internazionali. Un punto però che può rafforzare maggiormente il legame del porto con il suo retroterra è la questione legata alla condivisione di conoscenza e dei saperi.

# LE PROPOSTE

## Visione complessiva delle infrastrutture e delle opere portuali

Genova è il più importante porto italiano, ora sotto la gestione di un'unica AdSP che comprende anche Savona. Deve la sua leadership ad una posizione geografica strategica e anche alla realizzazione di importanti terminal per tutte le merci e per i passeggeri. Se questo è il punto di forza, notoriamente il suo punto di debolezza è un'orografia molto "costrittiva". Per questo è veramente importante che venga completato il collegamento ferroviario con i mercati del Nord Italia e del Sud Europa, costituito non solo dal nodo e dal Valico (da troppo tempo in costruzione) ma anche dal quadruplicamento verso Milano, poiché solo questo intervento è in grado di offrire al Porto le tracce ferroviarie di cui ha davvero bisogno: se vogliamo andare in Svizzera e Germania l'unica possibilità che abbiamo è quella di sviluppare il traffico su rotaia. Poi c'è naturalmente il grande tema della viabilità su gomma e dell'incredibile ritardo con cui si sta affrontando il tema della risposta ai problemi di traffico del ponente genovese.

## Ripristino gratuità Pedaggio fino a completamento lavori

Il crollo del Ponte Morandi ha mostrato in tutta la sua drammaticità il ritardo con cui i privati di ASPI hanno affrontato il tema strategico delle manutenzioni, fatto particolarmente grave in Liguria dove le autostrade sono una sequenza ininterrotta di viadotti e gallerie. Ciò che non si è fatto per venti anni è stato fatto un po' tutto insieme negli ultimi anni con conseguenze drammatiche per i cittadini e per l'economia ligure che attualmente ha nel turismo e nell'economia portuale i suoi punti di forza. Era apparso perciò giusto che al meno attorno a Genova e nell'aree più interessate dai cantieri per un certo numero di anni ci fosse al meno la gratuità dei pedaggi. Invece con un accordo sottoscritto tra il Comune e ASPI la gratuità è venuta meno compensandola con una serie di infrastrutture in tutto e in parte messe a carico di ASPI con il famoso atto transattivo. Il problema che alcune di queste opere non sono mai partite (Tunnel Val Fontanabuona e Casello di Pegli) mentre una (il Tunnel subportuale) è stata effettivamente da poco avviata, ma con scelte progettuali che sembrano più orientate a difendere gli interessi privati di un terminalista che non a risolvere i problemi della città. Soprattutto su questa vicenda pesa l'incertezza sul futuro della sopraelevata. A fronte di un progetto di Tunnel approvato che ne prevede il superamento come asse attrezzato di attraversamento, e la sua sostituzione totale con questa funzione, è cominciato uno sbandamento dell'amministrazione comunale che non sa dire con certezza qual è la scelta definitiva di questa infrastruttura, quasi a voler lasciare questa decisione in eredità al prossimo Sindaco. Con ciò anche il progetto del Waterfront viene pesantemente condizionato.

## **Aree di Cornigliano devono mantenere destinazione industriale**

Con l'accordo di programma del 2005 si era risolto, con la chiusura dell'altoforno, un decennale problema di inquinamento ambientale. Questo accordo prevedeva un forte investimento per lo sviluppo delle attività "afreddo" (banda stagnata e zincato). Il processo è andato in crisi per le indecisioni dei governi nazionali e di Mittal sul rilancio del sito strategico di Taranto, l'unico che può alimentare con la sua attività fusoria l'intera filiera e in particolare Genova e Novi Ligure. Ora siamo alla vigilia dell'ennesimo annunciato momento di svolta, chiediamo con forza che il secondo Paese manifatturiero d'Europa non rinunci alla filiera strategica dell'acciaio. Quindi, le aree di cui una nuova Ilva avrà bisogno a Cornigliano devono essere lasciate a disposizione di questo impianto industriale che, ricordiamolo, ha ancora potenzialità logistiche uniche. Qualora non tutte queste aree venissero utilizzate per l'attività di una nuova Ilva bisogna far posto ad altre attività industriali di qualità, perché non è possibile sacrificare aree strategiche per ospitare container vuoti.

E' solo la produzione industriale che infatti che può garantire quell'occupazione di qualità, obiettivo che non riescono a soddisfare in pieno le attività logistico-portuali né quella turistica.

## **Ferrovia Campasso- Certosa: si torni alla condivisione progettuale con la cittadinanza e si risarciscano gli interferiti**

Delle tante idee che hanno fatto strada in questi ultimi anni in materie di scelte portuali, questa dell'ultimo miglio è stata la vicenda in cui Porto e Città sono stati più refrattari del cambiamento. Se infatti si è giustamente scelto di fare il cassonidella diga a Vado anziché a Prà e, se la sentenza del Tar ha praticamente ormai cancellato l'ipotesi di trasferire i depositi chimici a Ponte Somalia, sul punto dell'ultimo miglio al momento AdSP e Comune di Genova non hanno voluto sentire ragioni "imbarcandosi" in un'operazione sbagliata. Infatti, la soluzione del Campasso serve il terminal Bettolo che non opererà per molti anni (occorre la Diga) e il Terminal Sech per cui è possibile un suo utilizzo come terminal traghetti. Qui siamo di fronte alla questione di fondo: prima si fa il piano regolatore e poi si fanno le opere. Se come si sta facendo a Genova si fa il contrario ci si avvia verso un disastro. Se la diga dà origine a 3 milioni di metri quadri in più di acqua e terra, allora non è pensabile di procedere senza dire come si organizza un bacino portuale che tra pochi anni sarà completamente diverso da quello che conosciamo e per di più concepito quasi un secolo fa.

E' comprensibile che si vogliano risarcire gli interferiti di

Sampierdarena e di Certosa, è giusto investire per riqualificare la Valpolcevera che paga il prezzo di essere l'anello di congiunzione tra il porto e i suoi mercati, ma il punto può essere anche che, ridisegnando diversamente i collegamenti del porto con l'entroterra e riorganizzando i terminal, potrebbe essere possibile utilizzare solo la linea sommersibile opportunamente ristrutturata e ridurre l'impatto sulla Valle.



## Infrastrutture digitali

- La necessità per un Partito progressista e riformista, calato nel nostro tempo, di presidiare queste tematiche, che impattano in modo rilevante sulla vita quotidiana dei cittadini e dei lavoratori, in tutti i settori, ricercando un equilibrio tra sviluppo e tutele
- La consapevolezza che l'Hi-tech per Genova e la Liguria è un asset importante per l'economia – insieme a Porto, Industria e turismo – e non figlio di un dio minore. Un ecosistema di grandi, ma soprattutto piccole e medie imprese, che più di altri contesti riesce a far collaborare imprese, enti di ricerca, Università, associazioni e organizzazioni. La politica e chi amministra può fare molto per supportare lo sviluppo e l'insediamento di nuove attività innovative e attrarre fondi con una regia pubblica (negli ultimi anni il centrodestra si è limitato ad osservare l'esistente). L'approccio del centrodestra e della Giunta Bucci è quello di "mettere il cappello" su operazioni che aggregano le eccellenze del territorio (imprese, enti e associazioni), valorizzandone la dimensione comunicativa ma senza un supporto di competenze e una "visione" che porti queste esperienze ad essere realmente qualificanti per un quartiere, per i cittadini, per nuove imprese, per l'economia del territorio. In questo senso è importante capire cosa si vuole insediare dentro "La Fabbrica delle idee" nel nuovo Waterfront. Ad oggi solo uno slogan. L'innovazione può essere un driver anche per la riqualificazione di territori (penso al Centro Storico e alla Valpolcevera, con caratteristiche diverse), ma va inserita in una strategia che sia complessiva e non estemporanea.

- Il mondo del “digitale” è un fattore che favorisce l’inclusività in città, laddove è un antidoto, nella regione più anziana d’Italia, per trattenere giovani (dandogli una prospettiva di occupazione qualificata) e attrarne nuovi, anche dall’estero (l’esempio di IIT o di imprese di diversa dimensione ad alta vocazione tecnologica è un esempio). Come spiegato da chi opera in questo mondo, ci sono molti bisogni concreti ai quali dare risposta per favorire tutto questo: da un sistema di trasporti pubblici efficienti e sostenibili ad altri servizi verticali e dedicati. Nella pianificazione urbana bisogna tenerne conto.

## **Elettrificazione banchine**

Con il PNRR si è dato un impulso importante per sviluppare il cosiddetto Cold-Ironing, cioè la possibilità delle navi di alimentarsi in banchina in modo pulito senza tenere i motori accessi, fonte di inquinamento fortissimo per le aree retroportuali. Tuttavia, anche nei porti già attrezzati in questo senso, è il caso ad esempio di Prà, nessuna nave ha utilizzato questa possibilità a causa dei costi dell’energia assai più elevati rispetto all’alimentazione tradizionale. La novità ci viene rappresentata dalla decisione dell’Unione europea che ha destinato risorse importanti per risolvere questo problema. Quindi ora in avanti dovrebbe essere possibile, una volta finiti gli impianti laddove non ci sono ancora, utilizzare pienamente la possibilità di non usare i motori delle navi e di usare “l’elettricità in banchina”.

Per giungere ad un pieno utilizzo del cold-ironing occorre procedere parallelamente con l’individuazione di sistemi tariffari competitivi e con un progressivo obbligo di allaccio da attuare in ambito almeno europeo.