

**Genova, città sospesa
tra passato e un futuro da costruire**

Dottorato di Sociologia, Dipartimento di Scienze Sociali, DISFOR
Università degli Studi di Genova

PhD Student: ALESSANDRA Terenzi
Università degli Studi di Genova
alessandra.terenzi@edu.unige.it
Università degli Studi di Milano-Bicocca
alessandra.terenzi@unimib.it

Tutor: MATTEO Colleoni
Università degli Studi di Milano Bicocca
matteo.colleoni@unimib.it

Co-Tutor: LUCA Guzzetti
Università degli Studi di Genova
luca.guzzetti@unige.it

Indice:

1. Premessa
2. Obiettivi e proposta metodologica
3. Riferimenti teorici
4. Oltre i confini territoriali: Genova e i malesseri della società contemporanea
 - 4.1. Genova, un futuro distopico?
 - 4.2. Resilienza: da fragilità a nuovi punti di forza
 - 4.3. Decrescita e invecchiamento, quali prospettive?
 - 4.4. Genova: polo d'eccellenza per la Silver Economy
5. Genova: Città Metropolitana e struttura policentrica
 - 5.1. Una lettura per ambiti insediativi
 - 5.2. Mobilità, flussi e nuovi scenari infrastrutturali
 - 5.3. Struttura policentrica e ridefinizione amministrativa
6. Tra identità storica e nuova coesione sociale: il caso della Valpolcevera
 - 6.1. Coesione sociale e associazionismo
 - 6.2. Micro-economie e servizi di vicinato
 - 6.3. Cultura e territorio: il potere delle piccole realtà interconnesse
7. Risultati e note finali
8. Bibliografia

1. Premessa:

La leggenda vuole che il toponimo Janua, antico nome della città, derivi dal nome del dio romano Giano, una delle più significative divinità romane, con una forte valenza simbolica per Genova. Giano rappresenta il dio degli inizi, materiali e immateriali, ma anche il dio dai due volti - il Giano bifronte - in grado di attribuire interpretazioni potenzialmente ambivalenti alla città: a livello geografico, si potrebbe immaginare un volto rivolto verso il mare e l'altro oltre i monti che circondano la città, verso le relazioni con l'Europa; a livello temporale, l'immagine del Giano bifronte è invece associata al rapporto tra il passato e il futuro che, a seconda delle interpretazioni, si declina positivamente, attraverso l'immagine di una città proiettata nel futuro, ma sempre a partire dalle radici identitarie del proprio passato, o negativamente, nella rappresentazione di una città sempre in bilico, tra coraggiose scelte rivolte al futuro e invalicabili immobilismi, ancorati ad un passato ormai superato, dove passato e futuro finiscono con l'eludersi a vicenda provocando pericolosi stati di paralisi. A prescindere dai diversi possibili significati, l'immagine del Giano bifronte può essere interpretata, per Genova, come una dimensione di costante tensione tra realtà opposte, tra passato e futuro, tra mare e monti, così come tra industria e turismo, che fanno di Genova una città unica ma, al contempo, estremamente complessa: «Genova occupa una posizione particolare, rispetto ad altre città italiane poiché esprime inerzie e resistenze nei confronti dei cambiamenti anche quando li desidera e li invoca e, al tempo stesso, ha messo in atto processi di trasformazione che per certi versi la trascendono e per altri ne vedono il ruolo attivo». (Gazzola, 2021, p....).

Genova è certamente una città che emoziona e incanta. Da una recente ricerca, effettuata dalla società Words s.r.l. attraverso una piattaforma di indagine semantica e web "analytics Monitoring Emotion", è emerso come il primo sentimento di chi giunge a Genova sia

la meraviglia, un elemento fondamentale per avviare un legame affettivo con la città. Genova è altresì storicamente nota come "la Superba", da una definizione attribuita dal Petrarca che, nel 1358, scrisse nel suo *Itinerarium breve de lanua usque ad Ierusalem et Terram Sanctam*: "Vedrai una città regale, addossata ad una collina alpestre, superba per uomini e per mura, il cui solo aspetto la indica signora del mare".

Nonostante il suo indiscutibile fascino, Genova rimane tuttavia una città discreta, spesso misteriosa e tutta da scoprire. Non sono agli occhi di tutti e non sono scontate le sue infinite bellezze: esse devono essere conquistate, passo dopo passo, così come i suoi abitanti, tutt'altro che ostili quanto, piuttosto, "prudenti".

Gli ultimi decenni sono stati caratterizzati da occasioni ed esperienze che hanno profondamente segnato la città di Genova, a livello urbano, sociale ed economico: a partire dai numerosi progetti urbani coraggiosamente avviati nel corso degli anni '80, appena dopo la devastante crisi economica del decennio precedente, fino ai "grandi eventi" degli anni Novanta-Duemila, dai mondiali di calcio, del '90, fino a Genova capitale della cultura nel 2004. «Le trasformazioni non hanno toccato solo la morfologia urbana ma anche le strutture sociali ed economiche, la qualità e gli stili di vita, facendo di Genova, a partire dagli anni ottanta un "caso" di studio per chi si occupa di sviluppo urbano come esempio di una città che mostra di sapere convertire alcune sue criticità in elementi di trasformazione positiva». (Gazzola, 2021, p....).

L'ultimo decennio, tuttavia, rimarrà tristemente noto principalmente per le gravi catastrofi che si sono abbattute sulla città, quasi a compimento della nefasta profezia narrata nella leggenda di Santa Brigida che, passando per la città a metà del '300 e guardandola dall'alto di mura delle Chiappe, prevede che un giorno, il viandante che fosse passato di là, avrebbe accennato con la mano verso cumuli di detriti a valle dicendo: «laggiù fu Genova».

Genova molto recentemente ha iniziato a godere di nuova fama, grazie all'efficienza con cui è stato progettato e costruito il nuovo Viadotto Genova-San Giorgio, a sostituzione del ponte Morandi, seguendo un approccio tipicamente manageriale, per il quale si parla ormai di "modello Genova". Si tratta certamente di un elemento da cogliere con positività e ottimismo rispetto ai possibili futuri sviluppi della città; ciò non toglie, tuttavia, il fatto che la città verta ormai da tempo in una situazione di notevole difficoltà, sotto molteplici punti di vista, dal calo demografico, alle criticità socio-economiche in cui vertono molti quartieri della città, per finire con il perenne problema legato ai collegamenti infrastrutturali, sia su gomma che su ferro e a tutte le scale.

Non è possibile, tuttavia, attribuire le cause dell'attuale dimensione di fragilità alle tragedie dell'ultimo decennio, nonostante la loro gravità e portata devastante; piuttosto, sarebbe forse più corretto considerare tali eventi come le più violente manifestazioni di un insieme di fattori che, a livello socio-economico e urbano, hanno interessato non solo la città di Genova, ma tutta la società contemporanea nel suo complesso, costruendosi, giustapponendosi e radicandosi nel corso degli ultimi decenni. Genova, infatti, assorbe e riflette un panorama culturale ben più ampio che, travalicando i confini geografici e regionali, ha stravolto i precedenti equilibri delle società contemporanee, in particolare a partire dagli anni Ottanta del Novecento, in concomitanza con la massiccia deindustrializzazione, l'avvento della globalizzazione e l'avvio di una profonda crisi del welfare state, reso oggi ancora più evidente dall'enorme difficoltà delle generazioni più giovani di trovare lavoro e raggiungere i redditi delle generazioni precedenti.

Per creare inversioni di tendenza con risultati sul lungo periodo sarebbero dunque necessarie una classe dirigente e una struttura sociale in grado di risvegliare e mobilitare processi di cittadinanza attiva, attualmente in crisi a causa dello stravolgimento del rapporto tra metropoli contemporanea e cittadino, capaci di innescare nuova costruzione di democrazia (Olmo 2018).

2. Obiettivi e proposta metodologica

L'obiettivo della ricerca consiste nell'elaborazione di una serie di proposte analitiche ed empiriche per la città di Genova, operate a partire dall'analisi delle principali criticità che la caratterizzano e dalla concreta possibilità di ripensare tali fattori come nuove opportunità e possibili elementi di forza, potenzialmente in grado di concorrere ad un superamento dell'attuale crisi che caratterizza ormai una dimensione costante della città e dei suoi abitanti.

L'approccio metodologico sviluppato per la ricerca è stato via via costruito su livelli molteplici. Il fil rouge di tutta la ricerca è definito da un percorso di analisi secondaria dei dati basato sulla consultazione di fonti ufficiali, libri e riviste scientifiche. Seguendo questo metodo di ricerca e alla luce del tema trattato, particolare attenzione è stata altresì dedicata alla consultazione di fonti ufficiali (Piano regolatore, documenti uffici tecnici comunali, ecc.), nonché alla consultazione e rielaborazione di dati quantitativi legati ad un'analisi delle variabili socio-demografiche, socio-economiche e socio-territoriali relative al contesto oggetto di indagine.

Mentre l'utilizzo di tali strumenti metodologici ha accompagnato e sta accompagnando tutta la ricerca in modo trasversale, vi sono poi determinati strumenti più specifici rispetto ad un'indagine di tipo qualitativo da un lato e quantitativo dall'altro, che sono stati e che verranno utilizzati in maniera più puntuale rispetto ai diversi temi trattati.

Il capitolo 4 è definito da un'indagine critico-interpretativa rispetto alle più significative sfide che caratterizzano oggi la città di Genova, contestualizzandole all'interno di un quadro storico di riferimento e identificando, al contempo, gli identificativi caratteri di resilienza della città, sviluppati in particolare nel corso dell'ultimo decennio. Il principale strumento metodologico di indagine, fino ad

ora utilizzato per la ricerca sulle tematiche relative a questo capitolo - così come a quelle riferite al capitolo 6, che verrà commentato a breve, ha riguardato un'analisi sviluppata prioritariamente sul piano qualitativo che, in aggiunta agli strumenti di indagine precedentemente menzionati come costanti nella ricerca, si è avvalsa di diversi strumenti, tra cui l'elaborazione di interviste semi-strutturate e in profondità. Il soggetti fino ad ora intervistati sono stati testimoni qualificati privilegiati, conoscitori esperti delle realtà oggetto di studio rispetto a molteplici competenze e ambiti disciplinari. In particolare, i testimoni intervistati, che hanno fino ad ora offerto preziosi spunti di riflessione sono stati: Luca Borzani, Carla Costanzi, Sergio Di Paolo, Antida Gazzola, Laura Longoni, Fiamma Mangini, Paola Toni (vedi breve biografia di ogni intervistato a chiusura del capitolo).

Relativamente al percorso metodologico da sviluppare sugli stessi capitoli seguiranno, da un lato, una fase di indagine operativa caratterizzata da osservazione diretta e rilievi sul campo, limitatamente a specifiche aree più puntuali di approfondimento, dall'altro lato, una serie di interviste operate ad alcuni testimoni significativi, abitanti delle aree di indagine interessate.

In riferimento al capitolo 5, consistente nell'indagine operata sulla città metropolitana e sulla sua dimensione spiccatamente policentrica, verranno utilizzati strumenti di indagine principalmente quantitativi. Attraverso il software ArcGis, verrà elaborata una mappatura della città metropolitana di Genova - sulla base di indicatori costruiti e selezionati ad hoc rispetto al caso specifico - che permetterà di localizzare e classificare una serie di ambiti insediativi, ricostruendo la composizione socio-demografica e la dimensione sociale e umana delle diverse comunità insediate per ogni ambito, al fine di delineare un esaustivo quadro interpretativo rispetto alla nuova morfologia urbana e sociale rappresentativa di ogni ambito.

Per raggiungere l'obiettivo, verrà adottato un approccio metodologico già consolidato, che ha prodotto risultati significativi nell'ambito di un lavoro condotto sulla regione Lombardia (Colleoni,

Caiello, 2013) . La mappatura per ambiti insediativi rispetto al caso lombardo è stata ottenuta incrociando due principali indici di riferimento - indice di urbanità e indice di metropolitanità - attraverso un complesso processo di analisi ed elaborazione di diversi indicatori: per l'indice di urbanità sono stati utilizzati l'indicatore di densità demografica e quello di densità dei servizi di vicinato; rispetto all'indice di metropolitanità, ci si è avvalsi dell'indicatore di contiguità territoriale, quello di densità dei flussi in entrata e in uscita e infine l'indicatore di densità dei servizi.

Per ogni indice sono stati identificati differenti valori soglia di riferimento e, incrociando i risultati, è stato possibile elaborare una mappatura del territorio lombardo definita dai seguenti ambiti insediativi: nuclei centrali del core, nuclei dei sub-poli, centri in transizione, periferie, periferie- suburbane, aree periurbane, aree rurali, ambiti residuali. Per ogni ambito insediativo è stata indagata la specifica composizione socio-demografica, fino ad allora sempre presunta ma non ancora scientificamente ricostruita dagli studi empirici socio-territoriali. Il processo metodologico adottato per la Lombardia verrà applicato alla città metropolitana genovese, declinandolo in base ai caratteri specifici del luogo. I risultati emersi offriranno dunque un prezioso quadro di riferimento sulla composizione socio-demografica dei diversi ambiti insediativi che compongono il sistema policentrico della città di Genova.

Nel capitolo successivo (6. Tra identità storica e nuova coesione sociale in Valpolcevera) che, come precedentemente anticipato, sarà costruito attraverso un' analisi principalmente qualitativa, tramite interviste, osservazione diretta e rilievi sul campo, si focalizzerà l'attenzione sui numerosi casi di aggregazione sociale e condivisione culturale, sull'amministrazione condivisa dei beni comuni, sul riutilizzo di strutture dismesse e aree abbandonate per la creazione di nuovi spazi pubblici e servizi sociali, sul cambiamento sociale innescato dai temi legati alla mobilità sociale, nonché su innovative esperienze basate sull'economia della condivisione.

In tale contesto verrà messo in luce il rapporto tra gli ambiti intermediari precedentemente identificati e le parti della città nelle quali lo sviluppo di determinate forme di coesione sociale e associazionismo si è affermato con maggiore efficacia. Le possibili occasioni di rigenerazione urbana e sociale che potranno emergere dallo sviluppo di queste potenzialità insite nel territorio permetterebbero di incidere direttamente sulla scala locale e di quartiere, offrendo, al contempo, con uno sguardo aperto alle relazioni sulla grande scala per una città dotata di enormi potenziali, in linea con i rapidi mutamenti della società e delle grandi sfide a livello globale.

2.1. Interviste realizzate:

Luca Borzani Già Presidente della Fondazione Palazzo Ducale. Laureato in filosofia presso l'Università di Genova, votazione 110 e lode, abilitato all'insegnamento di storia e geografia nei licei, è stato ricercatore presso l'Archivio Storico Ansaldo, direttore del Centro Ligure di Storia Sociale e redattore della rivista di studi storici "Ventesimo secolo". E' stato, dal 1990 al 1993, docente a contratto presso la Facoltà di Lettere di Genova. E' autore di saggi e volumi diversi sulla storia sociale del Novecento e la cultura d'impresa pubblicati tra l'altro da Franco Angeli, Einaudi, Pirella, Sagep. E' coautore con Valerio Castronovo di "Ansaldo 1853- 1993" e con Geo Pistarino e Franco Ragazzi di "Storia di Genova", VI volume, Sellino Editore. Dal 1997 al 2007 è stato assessore prima alla scuola e al decentramento e poi alla cultura del Comune di Genova.

Carla Costanzi Sociologa. Già docente a contratto presso la Facoltà di Sociologia dell'Università Cattolica di Milano. Ha svolto la sua attività professionale prevalentemente in tre direzioni: la ricerca sui temi della prevenzione, dell'assistenza e della qualità della vita degli anziani, anche all'interno di numerosi progetti europei; la didattica nelle sedi formative di figure sanitarie e sociali; la P.A. Dal 1992 dirigente presso il Comune di Genova.

Sergio Di Paolo Dopo 10 anni di esperienza come manager, responsabile delle Relazioni Internazionali e Marketing per un importante gruppo industriale, fonda nel 1989 la società Words, specializzata in comunicazione d'impresa e marketing strategico, servizi di marketing, management e education, dedicata principalmente alla piccola e media imprese. All'interno di Words ha sviluppato una metodologia specifica basata su un approccio strategico allo sviluppo territoriale finalizzato alla valorizzazione del territorio sulla base di fattori culturali, sociali ed economici, con consulenza per l'avvio di

nuove società, rinnovo gestionale e passaggi generazionali. Collabora con istituzioni educative pubbliche e private (scuole di management, corsi professionali, università) e istituzioni economiche in qualità di esperto e formatore nel campo della comunicazione e marketing aziendale e come progettista e docente in attività formative.

Antida Gazzola già professore di sociologia urbana all'Università di Genova, Dipartimento di Architettura e Design, è attualmente presidente di CRAFTS - Centro studi urbani, territoriali e sociali. È membro dell'Association Internationale des Sociologues de Langue Française (AISLF) e dell'Associazione Culturale AmbientaleMente. È membro del comitato di redazione della Revue de Sciences Sociales". Collabora dal 2002 con la rivista "La ballata", con la rubrica "Walking about". Dal 1978 svolge attività di consulenza (nel campo della ricerca, della formazione e delle analisi sociologiche) nel settore pubblico e in quello privato. Dal 2008 al 2013 è stata presidente (per l'Italia) del Master internazionale Erasmus Mundus "Études Urbaines en Régions Méditerranéennes", che riuniva le università di Aix-en-Provence, Genova, Lisbona e Siviglia. È autrice di più di centoventi pubblicazioni (monografie, saggi ed articoli), tra cui "Trasformazioni urbane" (2003 e 2006), "Intorno alla città" (2008) editi da Liguori, Napoli, "Uno sguardo diverso" (2011) e "La città e il gusto" (2017) editi da FrancoAngeli, Milano.

Laura Longoni Regione Liguria; Alfa Liguria - Agenzia regionale Lavoro, Formazione, Accreditamento. Laurea in scienze politiche e PhD in sociologia. Collabora da anni con il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali (Dispos), della medesima facoltà, presso il quale ha avuto diversi contratti d'insegnamento. Attualmente collabora con l'Agenzia Liguria Lavoro fornendo assistenza tecnica alla Regione Liguria, Settore Orientamento, Formazione superiore, Università e Professioni. Direttrice del Cedritt, lavora da tempo su modalità e criticità delle trasformazioni urbane, con particolare riguardo ai mutamenti degli atteggiamenti culturali delle popolazioni nei quar-

tieri. Fra le sue pubblicazioni principali più recenti: (a cura di), *Multiculturale a chi? Le aspettative culturali degli immigrati*, Fratelli Frilli; *Quartieri (s)confinati. Il quartiere nella città contemporanea: un'unità complessa di analisi*, Ecig.

Fiamma Mangini Già segretaria di Bruno Gabrielli e segretaria del sindaco Marta Vincenzi (mandato 2007-2012).

Paola Toni Ex dirigente comunale. Si occupa di servizi alle imprese nel campo della comunicazione, della ricerca sociale, del marketing e della formazione. Per i servizi all'infanzia e alla adolescenza svolge attività di consulenza nell'area organizzazione, comunicazione e relazione interpersonale. Ha ricoperto il ruolo di dirigente dei servizi educativi del Comune di Genova. È specializzata nel facilitare i processi di cambiamento all'interno di Enti, istituzioni ed aziende e nell'attivare percorsi di crescita individuale.

3. Riferimenti teorici:

I riferimenti teorici saranno, da un lato, di tipo contestuale, legati dunque allo stato dell'arte degli studi e delle ricerche effettuate sullo specifico contesto di analisi e, dall'altro lato, verranno trattati riferimenti teorici, in grado di collocare la specifica ricerca all'interno di una serie di filoni concettuali di riferimento.

Rispetto ai riferimenti di tipo contestuale, verrà altresì esplicitato il modo in cui questa ricerca si proponga di analizzare gli eventi degli ultimi decenni proponendo, tra le principali chiavi interpretative per la città, quella della resilienza che, per diversi aspetti, potrebbe essere considerata parte integrante del DNA della città e dei suoi abitanti.

4. Oltre i confini territoriali: Genova e i malesseri della società contemporanea

4.3. Decrescita e invecchiamento, quali prospettive?

L'attuale fase storica che sta vivendo la città di Genova è stata definita da alcuni intellettuali come la metafora del declino demografico strutturale economico e civile.

In effetti, l'inesorabile crollo demografico, avviato già dagli anni Settanta e ad oggi, seppur rallentato, ancora in corso, rappresenta un chiaro indicatore rispetto alle gravi difficoltà che sta vivendo la città in questi anni: una città non più attrattiva, che si svuota, che continua a decrescere, che perde la sua popolazione più attiva, caratterizzata dalla componente più giovane e qualificata.

La decrescita demografica di Genova, dunque, non rappresenta un solo indice statistico ma, piuttosto, un problema strutturale di vasta portata, che significa rischio di marginalità a tutti i livelli, a partire dalla marginalità economica considerando, tra l'altro, anche il costante abbassamento dei valori immobiliari proprio a causa della drastica diminuzione della domanda, fino a diffusi livelli di marginalità sociale e geografica, considerando i gravi problemi infrastrutturali.

La crescita demografica, dunque, dovrebbe rappresentare il primo obiettivo strategico fondamentale per lo sviluppo della città, verso cui rivolgere la maggior parte degli sforzi, avviando azioni e iniziative in grado di attrarre popolazione e offrire lavoro.

Si tratta, tuttavia, di investimenti con un ritorno lontano, difficilmente riscontrabile nel breve periodo, che dovrebbero dunque es-

sere intrapresi dalle amministrazioni a partire da questa consapevolezza e, dunque, in controtendenza rispetto alle dinamiche ad oggi dominanti.

Il calo demografico si inquadra, tra l'altro, in una cornice segnata da un invecchiamento accelerato della popolazione genovese, dimostrato da un indice di vecchiaia medio per la città corrispondente al 250% (Ufficio Statistica, Comune di Genova, 2020) che, in alcuni quartieri, tocca addirittura il 300%.

Rispetto all'anzianità della popolazione, effettivamente Genova non è sola in Italia, un Paese complessivamente segnato dall'indice di vecchiaia più alto rispetto a tutta Europa, eppure corrispondente ad un valore molto più basso rispetto a Genova, pari "solo" al 173% (Tuttitalia, Statistiche Demografiche, 2019). Anche in città come Bologna o Trieste, infatti, considerando i soli residenti, si raggiungono indici di vecchiaia molto simili a quello di Genova (anzi, nel caso di Trieste anche più elevati); tuttavia, la percezione all'interno di queste città è molto diversa, grazie alla presenza di numerosi studenti universitari che, pur non essendo residenti, abbassano notevolmente, di fatto, l'età media della popolazione.

A Genova, invece, il forte peso dell'età avanzata, peggiorato dal basso indice di natalità, si intreccia con la fuga costante delle classi più giovani, in larga parte laureati, che ogni anno abbandonano la città.

Ma non si tratta solo di giovani neolaureati: Genova, così come buona parte del Paese, ha subito altresì perdite legate a parte di quella generazione definita "generazione di mezzo" (Longoni, 2020) - caratterizzata da persone nate tra gli anni Settanta e gli anni Ottanta - penalizzata da un processo di cambiamento economico e sociale che era chiaramente in atto ma restava, tuttavia, ancora legato a retaggi culturali di tipo tradizionale, per i quali l'impegno nello studio avrebbe portato ad un lavoro sicuro, vicino a casa, permettendo di

costruire parallelamente una famiglia stabile e avere figli ed una solida posizione sociale. Tale modello che, in effetti, aveva funzionato in precedenza, non esiste più da tempo: oggi, questa generazione di mezzo si trova ad affrontare percorsi molto più travagliati, precarietà, profonde incertezze rispetto ad un instabile percorso professionale, con immediate conseguenze sulla possibilità di costruire una famiglia e avere figli, che arrivano sempre più tardi, con problemi sempre maggiori.

Una parte di questa fascia di età ha dovuto abbandonare la città e - più spesso - il Paese, per trovare soddisfazioni professionali all'estero, che in Italia non avrebbe trovato. Tra chi rimane si riducono le pari opportunità e aumentano le diseguaglianze. Molti si trovano ancora in una pericolosa posizione di precarietà, pur non essendo più, ormai, i giovani neolaureati di un tempo e dovendosi trovare a competere con nuovi giovani neolaureati, anch'essi privi di qualunque certezza sul futuro ma, spesso, molto più disincantati in quanto psicologicamente consapevoli, sin da subito, delle profonde difficoltà che avrebbero dovuto affrontare, oltre che particolarmente competenti dal punto di vista delle tecnologie digitali, con cui spesso sono cresciuti sin dall'infanzia. Il disagio delle generazioni più giovani, inoltre, è registrato da tassi di dispersione scolastica in preoccupante crescita.

Genova, dunque, sta perdendo una risorsa estremamente preziosa, nonché fondamentale per una ripresa della città, corrispondente al proprio capitale umano, senza il quale non ha più alcun senso parlare di strategie finalizzate ad attrarre nuove aziende, capitali o investimenti.

A tal proposito, varrebbe la pena riprendere il concetto delle famose tre "T" - Tecnologia, Talenti, Tolleranza - che Richard Florida indicava come i fattori che avevano permesso a molte città degli Stati Uniti di ricrescere dopo la violenta cesura della deindustrializzazione, sostenendo che il nuovo sviluppo avrebbe dovuto fondarsi

sul capitale umano, il saper fare tecnologico e un sistema sociale improntato sulla valorizzazione delle differenze, la propensione ad accogliere il “nuovo” e l’innovazione, misurandosi sulla vitalità, la scienza e la qualità urbana. Da tutto ciò nasceva la capacità di attrarre e trattenere sia talenti – ricercatori, scienziati, ingegneri, creativi – sia investimenti.

Anche Genova si mosse in questa direzione con la riqualificazione del centro storico, il rinnovamento del proprio impianto culturale, l’IIT, l’idea del polo tecnologico e scientifico a ponente. Tuttavia, secondo l’opinione di molti studiosi, la grande crisi del 2008 ha gelato la crescita, moltiplicato le povertà, ridisegnato le città sui processi di periferizzazione e innescato una lunga fase di appannamento del futuro.

L’elevato indice di vecchiaia della città, inoltre, influisce negativamente su molteplici aspetti, sia economici che sociali, tra cui il peso delle auto-chiusure in nome delle rendite di posizione che diventa decisivo, bloccando qualunque tipo di iniziativa finalizzata al cambiamento e all’innovazione. Significativo, a questo proposito, risulta il modesto livello di investimenti da parte dei genovesi, sempre più rarefatti, a fronte invece di un elevato livello di liquidità bloccata nei conti correnti, con progressiva perdita di valore dei risparmi delle famiglie liguri. Secondo il parere di vari economisti, una gestione più dinamica della ricchezza in tal senso potrebbe trasformarsi da occasione persa a volano di nuova crescita. Anche in questo caso, Genova segue un trend che riguarda il Paese a livello complessivo; tuttavia, il trend genovese appare più marcato che altrove.

La Liguria resta una regione benestante, con un patrimonio familiare importante rispetto alle altre regioni italiane, ma si tratta di una ricchezza detenuta principalmente dai pensionati, che rappresentano il 31,6% di tutta la popolazione residente e le cui pensioni sono molto al di sopra della media nazionale (Ferrari, 2018). Nonostante una consistente presenza di anziani poveri, infatti, predomina una maggioranza di anziani che si modellano su pensioni medio-alte e

non avvertono particolari esigenze di cambiamento rispetto all'attuale situazione economica e sociale che caratterizza la città. Alcuni intellettuali genovesi, a tal proposito, denunciano il fatto che l'alta età demografica genovese abbia totalmente appannato la percezione e la dimensione del futuro a livello istituzionale e sociale, provocando una generale assenza di analisi dei processi finalizzati a innescare strategie di sviluppo e ripresa per la città.

Uno dei più aggressivi rovesciamenti registrati in Liguria, come nel resto d'Italia, negli ultimi decenni, consiste dunque nel fatto che l'indice di povertà colpisca oggi in maniera più diffusa e violenta le generazioni giovani rispetto a quelle anziane. In Liguria si aggiunge il fatto che un terzo della popolazione sia composto da pensionati e che il sistema economico sia poco dinamico, rendendo ancora più difficili possibili processi di ascesa sociale per le fasce più giovani e meno abbienti.

A questa consistente mobilità di competenze e conoscenze in uscita da Genova, non ha mai corrisposto, inoltre, un'analoga mobilità in entrata, in quanto l'immigrazione non è stata sufficiente a invertire la rotta del calo demografico della città, considerando che la percentuale di cittadini stranieri a Genova, pari al 10% (Tuttitalia, Statistiche Demografiche, 2018) risulta essere solo di poco superiore rispetto alla percentuale media di cittadini stranieri in Italia, pari all'8,8% (Tuttitalia, Statistiche Demografiche, 2019). Nemmeno dal punto di vista delle nascite, la popolazione straniera residente a Genova ha potuto controbilanciare il trend di invecchiamento, in quanto gli stranieri a Genova, essendo residenti ormai da lungo periodo hanno, con il tempo, assunto i comportamenti demografici propri della regione, diminuendo drasticamente il numero di figli per famiglia, passato da una media di 5 o 6 nati all'attuale media di 2, massimo 3 figli per nucleo familiare. Il saldo, dunque, rimane negativo e, in questo modo, diventa estremamente difficile competere nello scenario globale.

5. Genova: città metropolitana e struttura Policentrica

5.1. Mobilità, flussi e nuovi scenari infrastrutturali

Perché una città sia considerata attrattiva, non basta che sia immediatamente accessibile in tutte le sue parti - aspetto basilare ma di per sé non sufficiente - ma dovrebbe, piuttosto, essere in grado di proiettare ed elaborare aspetti fondamentali di qualità della vita e ambientale rivolti, in particolare, a quei soggetti sociali che fondano la loro residenza, non solo in base alla dimensione del lavoro, ma anche a quella della qualità di vita e ambientale. Sotto questo punto di vista, la città di Genova avrebbe immense potenzialità che, tuttavia, ad oggi risultano largamente inesprese, non essendo ancora in grado di consolidare un efficace percorso attrattivo, a partire dall'aspetto basilare dell'accessibilità, noto punto dolente per la città.

Genova, infatti, presenta la doppia criticità di essere difficilmente accessibile, tanto alla scala sovralocale e regionale, quanto alla scala urbana, rispetto alle difficili connessioni tra le sue parti, scontando l'obsolescenza di una struttura logistica antiquata, impostata su parametri ormai da tempo superati. L'esempio più eclatante, a tal proposito, è quello relativo al trasporto merci legato alle attività portuali che, all'alba del 2020, viaggiano ancora quasi esclusivamente su gomma. Da tempi immemori, infatti, si parla di nuove infrastrutture al servizio del porto e della cittadinanza (tra le più note, la Gronda di Genova e il Terzo Valico). Di queste, solo il Terzo Valico sarà operativo in tempi relativamente brevi, a quasi novant'anni di distanza dal primo progetto: fu già nel corso degli anni '30 del XX secolo, infatti, che si iniziò a parlare della necessità di un terzo valico, tanto che l'opera fu inclusa nel piano di progettazione delle Ferrovie dello Stato nell'annuario del 1936, bloccato poi dal conflitto incombente.

Ripreso a livello progettuale tra gli anni '80 e '90 del Novecento, il Terzo Valico fu operativamente avviato con l'apertura dei relativi cantieri solo nel 2013, con termine previsto entro il 2023.

Il Terzo Valico, tuttavia, è un'opera sostanziale - per Genova e non solo - ma, per poter garantire un vero miglioramento della tragica situazione infrastrutturale della città, dovrà necessariamente essere affiancato da numerose altre azioni, mirate a migliorare il sistema di accessibilità su diverse scale di intervento, dalla scala del quartiere a quella regionale. Tra i vari interventi da realizzare sarebbe altresì utile migliorare anche i collegamenti via mare lungo la costa, in particolare con altre città liguri e con la vicina Francia.

Negli anni '90, infatti, non esistevano ancora i traghetti che portavano a Portofino, mentre ora rappresentano un ottimo servizio che, tuttavia, rimane attivo solo durante i mesi estivi, in funzione della massima affluenza turistica. A Genova e in Liguria, invece, bisognerebbe iniziare necessariamente a ragionare su un turismo presente tutto l'anno, che si diversifichi rispetto a molteplici target: un turismo di tipo aziendale, piuttosto che culturale o formativo; un turismo rivolto agli anziani che, tra l'altro, avrebbero la possibilità di spostarsi tutto l'anno, evitando proprio i mesi estivi più caldi e affollati; un turismo per gli studenti, per i motociclisti, per i ciclisti, ecc.

A parere di alcuni intellettuali, solo in questo modo sarebbe dunque possibile ragionare su un sistema di trasporti integrato, utilizzando traghetti veloci tra Marsiglia e Genova o tra San Remo e Genova e ripensando integralmente la logistica e la cultura legate allo spostamento delle persone.

Per avviare un concreto processo di rigenerazione urbana e contribuire così a definire una nuova forma di attrattività della città dunque, non è sufficiente lavorare solo sul tema delle connessioni infrastrutturali, per quanto basilare, ma diventa necessario agire parallelamente su più livelli.

Certamente vi sono stati dei momenti storici in cui Genova ha saputo dare il meglio, avviando virtuosi processi di rigenerazione in parti strategiche della città a partire dai primi progetti degli anni '80 (tra cui il polo universitario di Architettura e la prima metropolitana), proseguendo con i grandi eventi degli anni '90 (i campionati mondiali di calcio e le Colombiadi, con la costruzione del nuovo Waterfront su progetto di Renzo Piano), fino al decennio dei grandi complementi (il Giubileo, il G8, Genova capitale europea della cultura) che, avendo portato a Genova ingenti finanziamenti pubblici, permisero di realizzare progetti di entità tale da cambiare radicalmente il volto della città. Fu questa, infatti, l'epoca in cui Genova, approfittando dei grandi eventi, fu effettivamente in grado di partire proprio dai limiti fisici, infrastrutturali, economici della città, trasformandoli in concreti motori dell'azione e punti di forza per innescare un processo di rigenerazione.

Oggi in molti denunciano una situazione molto diversa rispetto a vent'anni fa: «Manca uno sguardo d'insieme sulla città, definito da un pensiero di sviluppo urbano complessivo e unitario, come testimoniato dalle innumerevoli occasioni perse. Via Gramsci, per esempio, liberata dal traffico e dal suo attuale ruolo di strada di scorrimento, avrebbe potuto diventare la *Rambla* genovese, cambiando radicalmente il rapporto della città con il porto antico e con altre sue parti. La sensazione, in alcune occasioni, è che si proceda con uno sguardo più rivolto al passato che non al futuro e questo atteggiamento viene ulteriormente esacerbato dai lenti tempi genovesi e italiani in generale (basti pensare al Terzo Valico e al progetto di riqualificazione della fiera), che difficilmente riescono a reggere il passo delle repentine e spesso violente trasformazioni che investono oggi la società contemporanea». (Borzani, 2020).

Rispetto al complesso e vasto tema del porto di Genova, questo rimane ancora il segmento produttivo più forte della città. Tuttavia, per consentirne un ulteriore ed efficace sviluppo, in linea con le particolari caratteristiche geomorfologiche del contesto, sarebbe utile

intraprendere profondi cambiamenti; tra questi sarebbe fondamentale investire in nuove tecnologie che consentano al porto di crescere e alla città di accettarlo, adottando azioni quali lo spegnimento dei motori a favore dell'uso di elettricità per tutte le navi che entrino in porto, per esempio, eliminando quella distanza ad oggi ancora molto tangibile tra città e porto. Le particolari caratteristiche morfologiche del porto di Genova e la ben nota mancanza di spazio retrostante, inoltre, richiederebbero di investire su efficienti e rapidi collegamenti con l'entroterra, potenziando il ruolo del retroporto di Alessandria, dove è situato uno dei più vasti scali ferroviari merci italiani. Oggi, grazie alla legge speciale su Genova, che ha previsto di destinare la somma di due milioni di euro per finanziare la redazione del piano infrastrutturale di Alessandria, il potenziamento del retroporto alessandrino è finalmente rientrato a pieno regime nei piani delle prossime realizzazioni infrastrutturali genovesi.

Al di là delle specifiche caratteristiche del porto di Genova, inoltre, si delinea uno strutturale tema di fondo che travalica i confini genovesi, interessando l'intera scala del sistema portuale a livello nazionale, per il quale sarebbe necessario affrontare il problema di una dispersiva frammentazione di molti comparti portuali e ragionare su un progetto strategico di distribuzione funzionale e destinazione d'uso tra i diversi porti italiani e del Mediterraneo, sulla base delle specifiche caratteristiche di ognuno, a livello geografico, morfologico, economico e urbano, nonché delle diverse possibilità infrastrutturali legate allo scambio intermodale da trasporto via mare a trasporto via terra, molto critiche nel caso italiano.

Senza un ragionamento di questo tipo, definito da una visione prospettica di lungo periodo e a scala vasta, è molto difficile che il porto di Genova possa sviluppare appieno le sue rilevanti potenzialità. «Al di là dei ragionamenti teorici, l'importante è arrivare poi ad agire concretamente e fare le cose. Diversamente, l'estrema lentezza nel passare dalla teoria alla pratica, rappresenterà sempre un grave limite, non solo a scala urbana, nel caso di Genova, ma a livello nazionale, per tutto il Paese. Finché, per riuscire a costruire una linea

ferroviaria che elimini i container dalla strada, trasferendoli su ferro, continueranno ad essere necessari decenni, non ci sarà possibilità di innescare decisivi cambiamenti e realtà come il porto di Genova non potranno far altro se non cercare di sopravvivere. La città di Genova, inoltre, dovrebbe iniziare ad assumere un ruolo politico più deciso, usando anche l'arma della necessità economica: se il porto di Genova fallisse, sarebbe la fine di Genova, ma questo provocherebbe effetti molto negativi anche a scala regionale e nazionale.» (Di Paolo, 2020).

6. Tra identità storica e nuove forme di coesione sociale: il caso della Val Polcevera

Lo scorso 14 agosto si è celebrato l'anniversario del crollo del ponte Morandi. A seguito della tragedia, la Val Polcevera è repentinamente salita in cima alle cronache nazionali e internazionali. In particolare, quell'area della valle immediatamente sottostante e prospiciente il ponte (noto anche come Viadotto Polcevera) è diventata oggetto privilegiato di analisi, indagini e proposte progettuali a livello multidisciplinare. Il 30 aprile 2019 è stato pubblicato il bando di gara per il Concorso internazionale di progettazione per il masterplan di rigenerazione del "quadrante Polcevera" che, recentemente, è stato anche classificato come una delle quattro best practices a livello mondiale sul tema del concorso di architettura come strumento di rinnovo urbano.

Il crollo del ponte, tuttavia, dovrebbe essere ricontestualizzato in uno scenario molto più ampio a livello spazio-temporale in quanto, andando oltre la crisi locale, questa tragedia coincide con la fine di un modello di sviluppo avviato nel secondo dopoguerra, i cui primi segnali di crisi avevano iniziato a manifestarsi già dagli anni '70 con l'avvio del progressivo crollo demografico, che ha visto la popolazione di Genova diminuire del 30% in soli 45 anni.

In quest'ottica, la ricostruzione del ponte e la riqualificazione urbana del quadrante sottostante che, nella visione dell'assessore all'Urbanistica di Genova dovrebbe divenire "una nuova centralità urbana e territoriale" - rimangono certamente azioni fondamentali e urgenti da intraprendere, ma potrebbero rischiare di diventare occasioni perse, se non verranno inquadrare in uno scenario più ampio, definito da riflessioni che vadano oltre l'emergenza del ponte e del quadrante sottostante, prendendo piuttosto in considerazione il futuro assetto di tutta la città e della Val Polcevera, in particolare,

come sistema sociale e urbano estremamente ricco e complesso, che ha da sempre svolto un ruolo fondamentale andando molto oltre i confini municipali della città e che, già da molti anni ormai, manifesta periodicamente gravi segnali di disagio e fragilità, espressi con eventi spesso drammatici, come la tragica alluvione del 2014, a cui si aggiungono altri eventi, tra cui la chiusura di grandi imprese nella valle.

Il grave stato di sofferenza della Val Polcevera è altresì ben testimoniato da una serie di indicatori socio-economici, rilevati nel corso di recenti analisi lungo l'asse urbanizzato del Polcevera, da Cornigliano-Sampierdarena fino a Pontedecimo. I dati emersi sono decisamente allarmanti in termini di disuguaglianze, mancanza di opportunità, isolamento sociale, bassa qualità della vita e servizi e collegamenti inadeguati: tra gli indicatori più preoccupanti emergono il tasso di anziani soli, l'incidenza di stranieri, il livello di scolarizzazione, il reddito imponibile medio, il tasso di disoccupazione, l'affluenza elettorale e l'indice di disagio sociale, per i quali tredici quartieri sui diciotto totali della Val Polcevera (tra Pontedecimo, Cornigliano e Sampierdarena) presentano una situazione di allarme.

Tuttavia, indipendentemente dalla caduta del ponte la Val Polcevera custodisce una storia di lunga durata, ricca di civiltà e culture, che hanno caratterizzato la morfologia sociale della città, evolvendosi nel tempo con la nascita di nuove comunità locali, stili di vita e aggregazioni sociali e culturali. Come unica valle aperta del Genovesato, infatti, la Val Polcevera ha da sempre svolto un ruolo fondamentale, come primaria cerniera di connessione infrastrutturale tra nord e sud Europa e corridoio naturale del porto di Genova verso la sponda atlantica, in particolare verso lo scalo di Rotterdam. Per queste uniche caratteristiche geografiche e infrastrutturali, la valle ha anche rappresentato il principale motore industriale per lo sviluppo produttivo ed economico della città, caratterizzandosi come spina dorsale dell'economia nazionale, hub di risorse e competenze, nonché nodo dei flussi di persone, merci, capitali e idee.

Lo storico sviluppo infrastrutturale e industriale che ha interessato la Val Polcevera, ha determinato altresì la creazione in di un vibrante tessuto sociale e culturale nella valle, che ha rappresentato la culla dell'aristocrazia operaia e delle società di mutuo soccorso, stratificandosi e ridefinendosi nel tempo con le trasformazioni sociali, economiche e culturali del Novecento.

In particolare, nel passaggio dall'economia industriale a quella dei servizi, la Val Polcevera ha visto nascere nuovi poli di aggregazione sociale e culturale, uniti da una comune apertura al sociale: tra questi, la positiva esperienza dei CIV, Centri Integrati di Via, caratterizzati da associazioni di operatori economici e commerciali, riuniti al fine di favorire il miglioramento della qualità della vita nelle aree urbane e di sostenere lo sviluppo delle attività economiche in esse operanti, con particolare attenzione alle esigenze delle piccole imprese commerciali. La Val Polcevera è caratterizzata anche dalla presenza di numerosi centri civici - alcuni collegati alle biblioteche di quartiere - che presidiano il territorio offrendo preziosi servizi e occasioni di aggregazione sociale e condivisione. Negli ultimi anni sono nati anche innovativi strumenti di intervento sociale sul territorio, tra cui i patti di collaborazione, finalizzati alla tutela e all'amministrazione condivisa dei beni comuni ad opera dei cittadini.

Questo nuovo strumento, ancora piuttosto giovane in Italia, ha subito trovato nella città di Genova - e in particolare nella Val Polcevera - un terreno fertile di applicazione e sviluppo. Tale dinamico scenario, caratterizzato da un ruolo consolidato e condiviso delle strutture di coesione sociale, è destinato ad arricchirsi ulteriormente - anche con i progetti che interesseranno il bando di concorso per il Quadrante Polcevera - affermandosi elemento determinante per future occasioni di rigenerazione urbana, al cui interno potrebbero trovare spazio anche innovative esperienze basate sull'economia della condivisione.

La deindustrializzazione e il passaggio verso l'economia dei servizi hanno altresì determinato la disponibilità di una considerevole

quantità di spazi industriali e residenziali, ad oggi abbandonati, che dovrebbero essere ripensati come ulteriori e preziose occasioni di rigenerazione sociale e urbana, finalizzate alla creazione di nuovi spazi pubblici e servizi sociali, sanitari e scolastici, in quartieri frammentati e segnati da profonde divisioni, per età, reddito, provenienza.

6.1. Coesione sociale e associazionismo

Un carattere certamente unico di Genova consiste nella sua storica cultura associazionistica, principalmente legata al passato industriale e operaio della città che, nel corso dei decenni, ha saputo dar vita a virtuose realtà legate ad una consolidata dimensione di mutuo soccorso e coesione sociale: «A Sestri Ponente, per esempio, in epoca di piena industrializzazione, la categoria dei commercianti si era sempre dimostrata solidale a quella degli operai e vicina ai loro problemi, aiutandoli e sostenendoli, spesso anche economicamente, in particolare in occasione degli scioperi» (Costanzi, 2020).

Ancora oggi, Genova presenta un radicato tessuto associativo storico, essendo una delle città italiane con il maggior numero di associazioni di volontariato per abitante: da un censimento fatto dalla società Word nel 2004, risultavano già più di 2000 associazioni e società di volontariato, impegnate nelle più diversificate attività: da quelle culturali, ad attività varie legate all'assistenza medica, tra croce rossa, croce bianca, croce verde, all'impegno nella difesa delle donne contro le violenze; un'altra modalità molto diffusa di associazionismo storico è quella legata alle cooperative edilizie genovesi, sorte principalmente nei quartieri periferici secondo una linea politica definita a livello nazionale che, dal secondo dopoguerra, aveva iniziato a promuovere la proprietà privata e quindi l'acquisto della propria abitazione insieme alla creazione di cooperative finalizzate ad agevolare la costruzione della propria abitazione da parte degli abitanti.

Il consolidato spirito associazionistico sopravvive specialmente nelle vecchie generazioni, cresciute nella verace città porto dell'epoca industriale caratterizzata da una fisiologica mixité sociale, in un centro storico affacciato sul porto e strettamente interconnesso con le attività del lavoro. In virtù di questa caratteristica eredità identitaria, molti anziani genovesi una volta andati in pensione avviano o intensificano il loro impegno in numerose attività di volontariato, mettendo a disposizione preziose competenze professionali.

Il mondo dell'associazionismo e del volontariato genovese rappresenta una realtà molto ricca e articolata per quanto, spesso, poco nota a causa dell'enorme quantità di associazioni troppo piccole e difficilmente incisive al di fuori di limitati e specifici confini. Gli esempi sarebbero pressoché infiniti e molto variegati, dalla sartoria sociale di via della Maddalena, messa in campo per creare lavoro alle donne immigrate, all'ANPI di San Fruttuoso che, con la recente pandemia, ha organizzato una significativa raccolta di cibo per famiglie che soffrono di grave disagio economico, all'organizzazione Music for Peace, nata per portare aiuti economici, alimentari e sanitari in Palestina e in altri Paesi in guerra, ma attualmente molto attiva nelle periferie genovesi; vi sono, inoltre, ancora numerosi circoli di quartiere virtuosi, caratterizzati da una positiva interazione tra generazioni anziane e altre più giovani. Nel centro storico, inoltre, pur essendo venuto meno quel senso di comunità che aveva contraddistinto il luogo nei passati decenni, risultano ancora molto vivi quello spirito di solidarietà e di socialità che hanno dato luogo alla nascita spontanea di un tessuto di servizi sociali e assistenziali tra la popolazione stessa, spesso tra le stesse minute strutture commerciali che, ognuna a modo suo, si sforzano di offrire servizi e aiuti agli abitanti, che vanno oltre rispetto alle specifiche attività.

Ciò nonostante, la presenza a Genova di un tessuto associativo così ricco e dal carattere unico, non risulta di per sé sufficiente a garantire un potenziamento di questo aspetto come elemento trainante per un nuovo sviluppo urbano. Molte di queste, infatti, spesso

nascono spontaneamente come comitati e aggregazioni momentanee, senza poi fare il salto decisivo per trasformarsi in associazioni vere e proprie; molte altre, invece, che nel passato rappresentavano un tessuto storico incisivo e determinante per il territorio, svolgendo un ruolo decisivo a livello di intermediazione tra pubblico e privato, oggi - per quanto sempre presenti a livello nominale - hanno perso buona parte della loro rilevanza e influenza a livello urbano e sociale.

Anche il tema generazionale, legato all'alta percentuale di anziani attivi nel tessuto associativo genovese, da un lato rappresenta una risorsa, alimentando numericamente la vitalità di molte realtà presenti sul territorio; dall'altro, tuttavia, pone problemi di dialogo intergenerazionale alimentando significative fratture, per le quali le generazioni più giovani vengono spesso limitate nella loro libertà di iniziativa e azione, con conseguenze negative rispetto ad un concreto sviluppo di tali realtà associative.

Ognuna delle molteplici associazioni presenti sul territorio, inoltre, agisce in maniera quasi totalmente isolata e autonoma rispetto alle altre, molte delle quali attive negli stessi campi di azione, negando qualsiasi possibilità di creare rete e di agire, di conseguenza, in maniera più forte e incisiva. Questo atteggiamento generalizzato di chiusura, oltre a depotenziare la dimensione associativa della città, comporta altresì il rischio di radicalizzazione di alcune di queste associazioni, pericolosamente fissate entro tematiche e confini di azione eccessivamente limitati per permettere loro di agire con visioni e strategie più ampie e mantenendole arroccate sulla difesa delle proprie esigenze definite da specifici e puntuali problemi di quartiere.

Il mondo legato all'associazionismo genovese, dunque, andrebbe profondamente ripensato e aggiornato in linea con i rapidi cambiamenti della società contemporanea, impostando un nuovo approccio e permettendo, dove necessario, un reale passaggio generazionale.

Vi sono state, tuttavia, positive occasioni in cui questa diffusione di realtà territoriali, tra loro sconnesse, sono state messe a sistema con risultati significativi. Il 2004, in occasione della preparazione di Genova a capitale della cultura, rappresenta certamente uno di questi momenti. Alla base del successo di tale esperienza vi è stata una solida strategia complessiva, per la quale circa 600 delle 2000 società e associazioni allora attive sul territorio urbano sono state messe in relazione a partire da un progetto condiviso, da una visione e da una prospettiva comune, basata sul principio per cui anche le più piccole realtà, se messe a sistema sulla base di progetti condivisi, sarebbero state in grado di costruire e innescare virtuosi processi culturali nella città, promuovendo un'idea di cultura "sociale" e di vicinanza, non più esclusivamente basata sui tradizionali "grandi eventi", bensì su una fitta rete di molteplici piccole manifestazioni culturali, tra loro strategicamente connesse nell'ambito della città policentrica sulla base di un solido progetto comune definito da un ricco calendario per il quale, senza alcuna sovrapposizione, si susseguivano, richiamandosi tra loro, presentazioni di libri, mostre fotografiche, piccole conferenze, concerti di bande musicali.

Da allora sembra che sia venuta a mancare quella visione più complessiva e ampia legata alla promozione attiva di una cultura sociale a 360 gradi, capace di valorizzare, mettendole a sistema non solo in maniera ideologica, ma anche in maniera produttiva, tutte quelle realtà minute, legate anche al mondo del volontariato che, se prese singolarmente, sarebbero passate effettivamente inosservate. In seguito all'evento del 2004, infatti, ognuna delle innumerevoli piccole associazioni presenti sul territorio, ha semplicemente ricominciato ad organizzare micro-eventi, tendenzialmente autonomi e isolati dagli altri; momenti di coordinamento tra enti, avvenuti in occasioni puntuali, sono rimasti principalmente legati alla richiesta di fondi, senza l'impostazione di alcuna visione organica legata a strategie successive di cooperazione.

Le potenzialità per riprendere l'esperienza del 2004, tuttavia, sono ancora presenti, come dimostra l'elevata percentuale di associazioni e realtà legate al mondo del volontariato pronte ad agire e a mobilitarsi, che differenziano Genova da qualunque altra città. Tuttavia, molto dipende anche dalla qualità di comunicazione della città: Genova, infatti, negli ultimi anni ha saputo fare un significativo salto di qualità nella comunicazione esterna della promozione culturale, organizzando importanti mostre, pubblicizzate anche all'estero da giornalisti e social ma, secondo il parere di alcuni studiosi, è stato particolarmente trascurato il tema di una visione della città dal suo interno. Il vero salto di qualità per ottenere risultati significativi, infatti, sarebbe quello di impostare una gestione (pubblica o anche privata) capace di attivare le sinergie necessarie per promuovere una nuova immagine culturale della città a partire dall'interno, mobilitando tutti i quartieri della città, coinvolgendoli attivamente al fine di promuovere azioni collettive che risultino incisive a livello urbano ed evitare pericolosi fenomeni di disgregazione.