

Genova, città imprenditoriale in trasformazione

Roberto Bobbio, Giampiero Lombardini

Dotata di un porto strategico ma inserita in un territorio difficilmente insediabile, Genova è una città-porto anomala, prospera ma fragile ed esposta a crisi esogene. La sua sopravvivenza dipende da apporti esterni e la sua storia è contraddistinta da spirito imprenditoriale e capacità di reinventarsi dopo ogni crisi.

Da tempo soggetta a un singolare processo di shrinkage, oggi la città attraversa un periodo di trasformazione che ne va modificando la struttura fisica, vede l'emergere di attori finora estranei alla scena locale e l'affermarsi di nuove pratiche che, se in qualche caso hanno superato i limiti del lecito, guardate nel loro complesso configurano un nuovo sistema di relazioni tra soggetti pubblici e privati che può assumere interesse in un più ampio contesto.

Parole chiave: Genova; rigenerazione urbana; pianificazione urbana

Genoa, an entrepreneurial city in transformation
Equipped with a strategic port but inserted in a difficult territory to settle, Genoa is an anomalous port-city, prosperous but fragile and exposed to exogenous crises. Its survival depends on external inputs, and its history is marked by entrepreneurial spirit and ability to reinvent itself after every crisis.

For some time subject to a singular process of shrinkage, today the city is going through a period of transformation that is changing its physical structure, sees the appearance of actors hitherto extraneous to the local scene and the emergence of new practices. Whilst in some cases such practices have exceeded the limits of lawful, when considered as a whole they configure a new system of relations between public and private subjects, that can be of interest in a broader context.

Keywords: Genoa; urban regeneration; urban planning

Ricevuto: 2025.02.23
Accettato: 2025.06.24
Doi: 10.3280/TR2024-110001OA

Università degli Studi di Genova, Dipartimento di Architettura e Design
(Roberto.Bobbio@unige.it; Giampiero.Lombardini@unige.it)

La storia economica e sociale di Genova è contraddistinta da una forte imprenditorialità, strutturalmente connessa alla ragion d'essere e alla natura della città – centro di scambi anomalo, collocato in un luogo tanto strategico quanto faticosamente raggiungibile per le vie di terra, povero di risorse essenziali (*in primis*, produzioni alimentari di prossimità, essendone l'entroterra assai scarso), con forti limiti all'inseadimento (orografia tormentata, spazi per la crescita limitati, esposizione a eventi atmosferici potenzialmente disastrosi). Pertanto, città la cui prosperità (e sopravvivenza, secondo la storica interpretazione di Fernand Braudel) dipende tutta da apporti esterni e, quindi, dalla capacità di collocarsi nei flussi di traffico sulle lunghe distanze, esponendosi alle crisi allogene, regionali o globali, di fronte alle quali ogni volta si scopre debole e deve reinventarsi.

Questa intrinseca fragilità 'strutturale' arriva fino ai giorni nostri, dove il crollo del ponte autostradale sul Polcevera e la sua rapida ricostruzione sono le due facce di una vicenda emblematica, che mette nuovamente in evidenza, da un lato, la debolezza intrinseca di Genova e, dall'altro, la sua capacità di rilancio (l'ingegnosità del reinventarsi).

Città 'senza territorio' (ancora Braudel), Genova vive di un equilibrio costantemente precario, che si poggia sulle strategie di connessione verso territori distanti (da dove viene alimentato il processo di accumulazione di ricchezza) e, contemporaneamente, su una costante, progressiva evoluzione, fatta di trasformazioni che nella gran parte dei casi hanno riguardato il territorio già urbanizzato: una sorta di 'costruire sul costruito' *ante litteram*, codificato nello stesso farsi città.

Più di recente, la città è stata scossa dalle accuse di comportamenti scorretti, rivolte ad amministratori pubblici e imprenditori privati impegnati a discutere di progetti di grande portata e tali da spostare gli equilibri, in porto e in città, tra attori che operano su uno scacchiere internazionale; a prescindere dagli esiti in sede giudiziaria, queste vicende accendono i riflettori sia sull'entità delle trasformazioni urbane in corso, sia sui modi in cui politica, imprenditorialità e consenso elettorale s'intrecciano in un caso che è all'attenzione di tutto il paese.

Esplorare l'attuale fase di sviluppo di Genova significa, pertanto, evidenziare elementi di riflessione su un'urbanistica in chiaroscuro, che fanno di questa città un caso particolare, ma con chiare risonanze anche rispetto ad altre realtà italiane ed europee.



Un'economia urbana tra contrazione e dinamismo

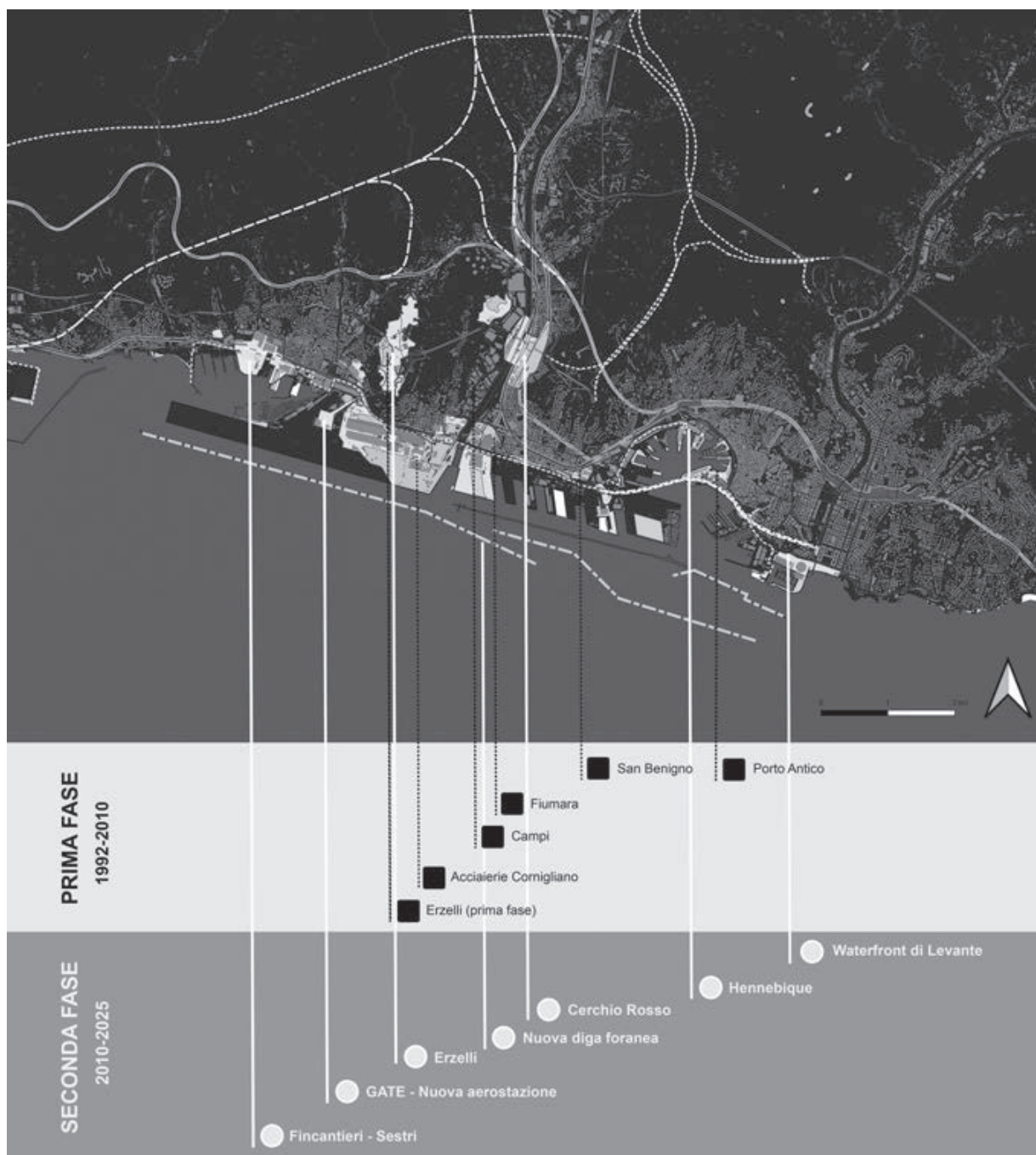
Nel contesto italiano, Genova rappresenta il caso più evidente di *shrinking city* post-industriale, contraddistinto da contrazione demografica e crisi economica (Pichierri, 1989; Shaw, 2001; Salone *et al.*, 2015; Petrillo, 2020). Al calo del numero di abitanti (25% in meno nell'arco di 40 anni) si è associato l'invecchiamento della popolazione, solo parzialmente attenuato dalla prevalente componente giovanile del flusso migratorio.

Tuttavia, la visione di una città in declino appare superficiale. A Genova non sono presenti (o sono assai marginali) fattori identificativi dello *shrinkage*, come la suburbanizzazione; anche la crisi economica (Florida, 2017) è relativa, laddove venga misurata in reddito pro-capite (Scott, Storper, 2003). Il processo di contrazione deve allora essere letto in una più ampia prospettiva, in cui l'invecchiamento della popolazione è sia causa sia effetto di declino demografico (OECD, 2012; Di Biase, Barreira, 2019). Inoltre, per spiegare il caso genovese in termini di deindustrializzazione (altro fattore caratterizzante lo *shrinkage*), occorre andare oltre le classificazioni tradizionali di settori e comparti economici (Pallagst, 2009; Martinez-Fernandez, 2012; Wolff, Wiechmann, 2018).

Di certo, la componente economica rappresentata dalle industrie di base (siderurgia, petrolchimica, produzione di energia),

prevalente a Genova fino ai primi anni '70 del Novecento, è andata riducendosi a livelli marginali. Ma altri settori manifatturieri non sono scomparsi e, anzi, si sono rafforzati: è il caso della cantieristica e delle riparazioni navali; e mentre la tenuta del primo settore è dovuta a politiche industriali nazionali e a scelte compiute altrove, la tenuta del secondo, che ha saputo rinnovarsi anche tramite acquisti e fusioni e che, a oggi, conta diverse migliaia di addetti, ha una base nell'imprenditorialità locale e alimenta un'ampia gamma di produzioni secondarie che, almeno in parte, provengono dal territorio.

Nel frattempo, una serie di attività di servizio, tradizionalmente legate alla logistica portuale, si sono trasformate in un macro-settore industriale. Altri settori si sono sviluppati passando per crisi profonde, ma guadagnando infine nuovi spazi: è il caso della meccanica e dell'*high-tech*, a sua volta legato strettamente con l'industria bellica (Genova è importante sede di Leonardo SPA). Se poi si considera che molte attività produttive tendono a esternalizzare le funzioni di servizio e che, parallelamente, diversi comparti definiti di servizio svolgono in realtà fondamentali funzioni di supporto alle attività più strettamente produttive (prima fra tutte la logistica), emerge un quadro contraddistinto non tanto da de-industrializzazione, quanto dal



1. La dorsale infrastrutturale del territorio genovese. La conformazione a "T" storica è integrata dal complesso reticolo delle nuove infrastrutture in corso di realizzazione (terzo valico ferroviario, gronda autostradale, nodo ferroviario genovese, strada a mare). Rimane la stretta connessione tra piastra logistica (porto + infrastrutture lineari) e le aree produttive, compresi i distretti di trasformazione previsti dal PUC (Piano Urbanistico Comunale).

Fonte: elaborazione degli autori.

2. Cicli della trasformazione urbana. Scansione spazio-temporale della trasformazione urbana del territorio genovese. Si osserva il progressivo spostamento del baricentro urbano verso ovest.

Fonte: elaborazione degli autori.

ridimensionamento dei comparti ‘pesanti’ entro un più generale adattamento del sistema produttivo locale alle nuove esigenze che sono imposte dalla divisione internazionale del lavoro e che vedono Genova guadagnare posizioni in alcuni settori. Questo fenomeno di ridimensionamento e ristrutturazione comporta una richiesta di addetti al settore produttivo secondario molto minore che in passato. Ciò non significa, però, che la città non abbia più una base industriale, la quale, anzi, appare piuttosto solida e con discrete opportunità di crescita. Naturalmente sullo sfondo c’è sempre il porto, negli ultimi trent’anni trasformato e ingrandito per adattarlo alle nuove funzioni marittime, che resta la principale fonte di attività.

Infine, a partire dalla fine del secolo scorso, Genova ha saputo creare, riconvertendo spazi centrali e recuperando porzioni del centro storico, un’economia turistica prima inesistente, senza subire (almeno per ora) gli eccessi di molte altre città d’arte. La città, quindi, ha saputo rilanciarsi attraverso un’operazione di valorizzazione del patrimonio che si può giudicare equilibrata e sobria.

L’insieme di questi elementi restituisce l’immagine di un’economia cittadina dinamica, che non è priva di criticità, ma che sembra avere strutturalmente superato la crisi di fine Novecento ed essere approdata a una nuova dimensione. Nell’ultimo decennio lo *shrinkage* genovese è rallentato, producendo un effetto di *downsizing* che forse configura un nuovo equilibrio: la città sembra aver trovato in una popolazione compresa tra 500.000 e 600.000 abitanti la dimensione ottimale, tagliata sulla nuova economia urbana. D’altra parte, questa era la dimensione della città nella prima parte del Novecento, prima del boom economico del secondo dopoguerra e della fugace stagione in cui Genova è stata capitale dell’industria di Stato e ha richiamato una notevole massa di forza lavoro da altre parti del paese.

Alle soglie del nuovo millennio, questa relativa ‘stabilità dinamica’ del ciclo economico urbano (con nuovi attori urbani entrati in scena: turisti, *city users*, lavoratori della conoscenza: Martinotti: 1993) produce spinte all’innovazione e richieste di spazi e infrastrutture, soprattutto in alcuni comparti di punta, che devono tuttavia fare i conti con la morfologia del territorio genovese e dell’insediamento che vi si è nel tempo stratificato. La scarsità di suolo urbanizzabile, l’alto valore aggiunto delle molte attività in competizione tra loro per localizzarsi a filo costa, così come le difficoltose condizioni generali di accessibilità hanno storicamente determinato un’elevata rendita urbana, concentrata lungo l’asse costiero est-ovest e in pochi selezionati altri luoghi della città. Già dagli anni ‘50 del Novecento (se non da sempre!) la rendita urbana aveva concorso alla formazione di un tessuto urbano ad alta densità, oltretutto al sovradimensionamento sia del patrimonio edilizio sia delle aree produttive (i cui alti valori hanno fortemente limitato le prospettive di riconversione). L’*urban shrinkage* manifestatosi a partire dagli anni ‘70 del Novecento ha determinato la formazione di una ‘città porosa’, più ancora che frammentata, con diverse intensità d’uso in comparti urbani anche contigui, un generalizzato calo delle densità insediative, la sottoutilizzazione del patrimonio abitativo e l’abbandono di molti siti produttivi; questi ultimi sono rimasti per decenni senza prospettive di riconversione, nonostante i tentativi di salvaguardia del Prg del 1980, che aveva disposto il mantenimento della

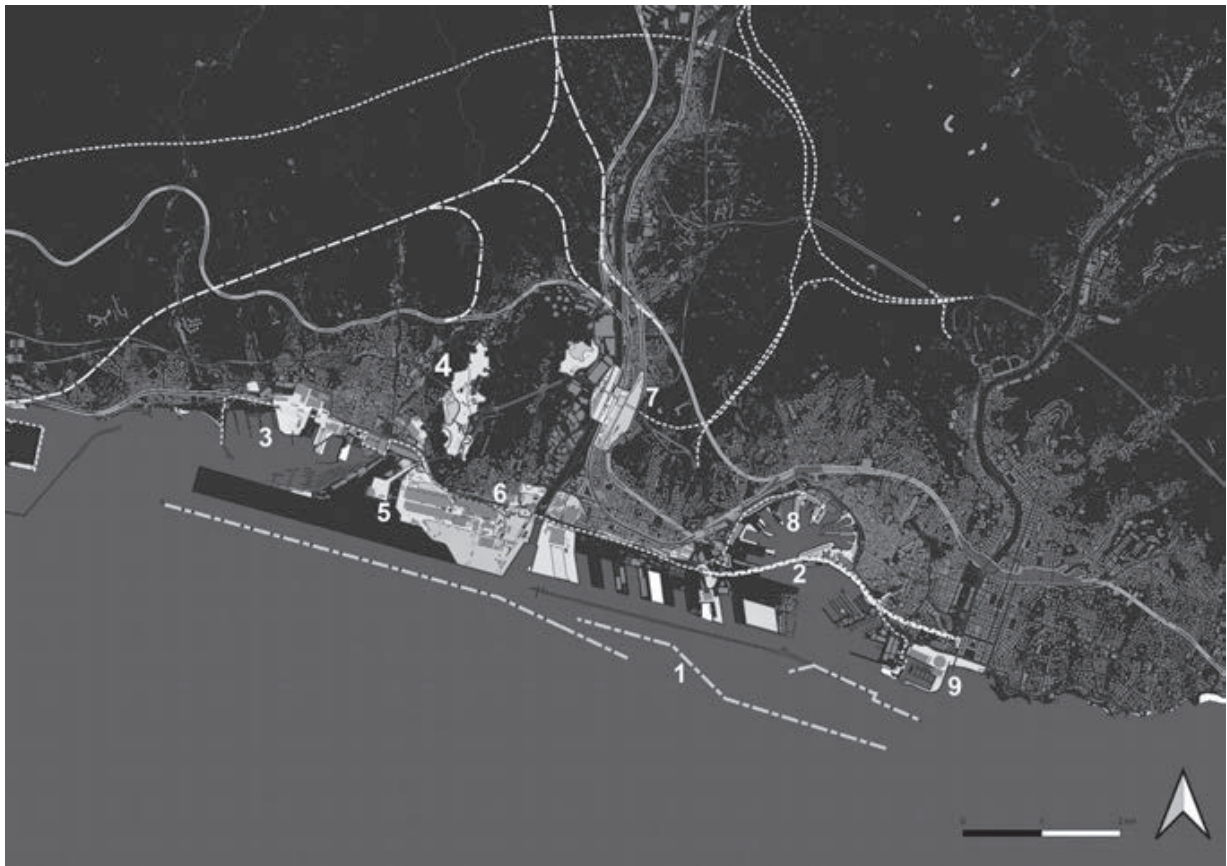
funzione industriale per ampie aree produttive in dismissione. La contrazione drastica dei posti di lavoro ha comportato, ovviamente, un calo analogo degli abitanti, innescando una crisi del mercato immobiliare, che si presenta oggi poco dinamico e assestato su valori relativamente bassi (Lombardini, Rosasco, 2020).¹

A partire dagli anni ‘90 del Novecento, le principali trasformazioni urbane hanno interessato il comparto non residenziale, salvo rare eccezioni, mentre il blocco delle espansioni, previsto dai piani urbanistici che si sono succeduti dopo quello del 1980, e gli alti costi di trasformazione dei suoli urbani hanno contribuito a determinare negli ultimi trent’anni un’offerta immobiliare residenziale incentrata sull’esistente.

Dorsale infrastrutturale e trasformazione della città

Nel caso di Genova, per meglio comprendere le operazioni di trasformazione, recenti o in corso, occorre soffermarsi sul ruolo giocato dall’infrastruttura fisica urbana. Genova, infatti, si connota per la presenza quasi ossessiva, tanto lungo il bordo marittimo, quanto all’interno del tessuto urbano più compatto, di una dorsale logistico-infrastrutturale che ne condiziona la forma e le potenzialità di trasformazione. Sicuramente l’essere una città-porto (Moretti, 2020) e un porto così importante (da Genova transita quasi il 55% delle merci italiane) è un fattore rilevante. A questo si legano altri elementi, altrettanto rilevanti (e connessi, spesso, all’infrastruttura marittima): il sistema delle linee ferroviarie e degli scali e il sistema autostradale, entrambi connotati da una configurazione a T rovesciata molto invasiva nei confronti dei tessuti urbani; l’aeroporto, che è interno all’area portuale e che genera ulteriori connessioni con la città e il territorio regionale; il sistema della viabilità urbana, che si articola in una maglia frammentata con poche direttrici prevalenti: la principale in direzione est-ovest, parallela alla costa, su cui si innestano quella del Val Polcevera, in connessione con il valico verso la Val Padana, e quelle secondarie degli assi vallivi minori, tra cui emerge la Val Bisagno. A queste infrastrutture lineari e puntuali, legate ai trasporti, si affiancano altri sistemi, come quello dei metanodotti e dei cavi di trasmissione dati e, soprattutto, quello degli spazi per la logistica (attività altamente consumatrice di spazio), che rendono il sistema infrastrutturale genovese particolarmente complesso. La forma e i dispositivi di funzionamento di questa grande piattaforma fisica della città hanno costituito, in passato, l’endoscheletro a lenta modificazione che ha condizionato gli assi di sviluppo urbano e le localizzazioni delle principali attività produttive.

Si può affermare, in questo senso, che la storia moderna di Genova coincide in buona misura con la storia delle infrastrutture viarie, ferroviarie e tecnologiche che ne hanno caratterizzato fin dalla seconda metà dell’Ottocento la struttura territoriale, modificandone radicalmente il paesaggio. Si tratta di una storia che, specie nel periodo 1853-1935 (quindi in poco meno di un secolo, quello che va dalla costruzione della prima linea ferroviaria dei Giovi Genova-Torino, fino alla strada camionale che porta lo stesso nome del valico e che si può considerare la prima autostrada italiana) ha radicalmente modificato la fisionomia dell’intero territorio urbano. In Antico Regime, per scelta precisa delle autorità della Repubblica di Genova, la città era circondata



3. Le principali operazioni di trasformazione infrastrutturale e urbanistica in corso: 1. Nuova diga foranea; 2. Tunnel sub-portuale; 3. Ribaltamento a mare Fincantieri; 4. Erzelli: polo tecnologico e nuovo ospedale di vallata; 5. Aerostazione, nuova stazione di Sestri Ponente e collegamento Erzelli; 6. Accordo di programma Cornigliano; 7. Parco del Ponte; 8. Hennebique; 9. Waterfront di Levante.

Fonte: elaborazione degli autori.

da un vasto deserto urbano e collegata al suo entroterra da un sistema di infrastrutture tenuto volontariamente esile per ostacolare invasioni di eserciti nemici; con l'affermarsi dell'industria e delle attività legate al nuovo ruolo di principale porto italiano, le grandi opere di infrastrutturazione sono diventate l'elemento preponderante della forma urbana (Lombardini, 2020). L'industrializzazione cambiò volto alla città (Poleggi, 1977; Giontoni, 2020; Balletti, Giontoni, 2025), portandovi, spesso prima ancora di insediamenti e funzioni urbane, un fascio infrastrutturale di straordinaria complessità, soprattutto se confrontato con l'esiguità degli spazi nei quali andò a collocarsi. Per costruire le ferrovie si incisero profondamente i territori vallivi, andando a occupare spazi sempre più ampi nelle aree di fondovalle, modificando i profili dei versanti collinari e penetrando nelle nuove vaste aree portuali ottenute per mezzo di imponenti riempimenti che hanno trasformato gran parte della linea di costa in una piattaforma artificiale, allontanando il mare dalla città.

L'intensa infrastrutturazione ha costituito il presupposto per la nascita di nuovi quartieri (ad esempio, i quartieri operai sorti lungo la Val Polcevera) e per l'ampliamento massivo dei piccoli borghi costieri preesistenti (Sampierdarena, Cornigliano, Sestri Ponente, Voltri). Ma una caratteristica specifica delle infrastrutture genovesi è che esse sono state progettate con scarsa considerazione dei territori attraversati.

La città-porto moderna si è trovata a subire l'impatto di infrastrutture pensate come collegamento di scala extra-territoriale (soprattutto per il traffico pesante tra il porto di Genova e il retroterra padano, ma anche per il traffico automobilistico tra le grandi aree urbane del Nord e le due Riviere) e non con funzione di servizio ai suoi abitanti. Inoltre, tale sistema infrastrutturale è soggetto a un rapido processo di obsolescenza, in quanto il progressivo aumento dei traffici e le continue modifiche delle modalità di trasporto comportano ciclicamente la necessità di nuovi interventi. Le varie opere sono state di volta in volta

realizzate con la logica della sostituzione funzionale di quelle precedenti (anche se ultimate pochi anni prima) per adeguare le capacità di flusso alle nuove esigenze di traffico e/o tecnologiche. Senonché, le opere preesistenti sono rimaste sul territorio, prevalendo la logica dell'addizione piuttosto che quella della sostituzione fisica. Il sistema infrastrutturale è diventato così fortemente invasivo, entrando a far parte della stessa struttura urbana della città e sconvolgendone il paesaggio. Si tratta di un parco di infrastrutture che si caratterizza per una duplice dinamica: da un lato, per il sovrutilizzo di alcune tratti della rete, che ospitano flussi ben maggiori di quelli per i quali furono progettati; dall'altro, quasi paradossalmente, per un precoce sottoutilizzo, quando non addirittura abbandono, di altri tratti, sostituiti funzionalmente con nuove opere (Lombardini, 2020). Ciò che caratterizza la più recente fase dello sviluppo di Genova, all'incirca nell'ultimo quindicennio, è il sommarsi di una serie di progetti infrastrutturali che vanno a integrarsi e, in alcuni casi, a sovrapporsi alla piattaforma sedimentata nel corso di oltre un secolo. Tutto è legato allo sviluppo dell'attività portuale. La notevole crescita dei traffici marittimi, resa possibile dalla continua opera di ammodernamento, modificazione e ampliamento dello scalo portuale, ha reso necessario garantire una proiezione verso l'area padana dell'attività portuale, più funzionale e capace di maggiori volumi di traffico; da qui l'avvio di importanti cantieri, quali quello del *by-pass* autostradale di ponente (cosiddetta 'Gronda') e della nuova linea ferroviaria Genova-Tortona (cosiddetta 'Terzo Valico'). Quest'ultima (pensata oltre quarant'anni fa) è resa necessaria, secondo le relazioni di progetto, dalle limitazioni tecniche del sistema attuale, già in parte costituito da due linee parallele, entrambe caratterizzate da vetustà dei tracciati, forti pendenze, raggi di curvatura e gallerie fuori sagoma. Al netto di considerazioni ambientali e di economicità generale della soluzione alla fine adottata (che prevede una galleria di valico particolarmente lunga e di difficoltosa realizzazione), ci si interroga oggi sul futuro dell'opera, una volta ultimata. Dal punto di vista del traffico passeggeri, essa dovrebbe essere completata con il quadruplicamento dell'attuale linea Tortona-Milano (a oggi neppure progettato), con prestazioni che possano consentire a Genova di connettersi al sistema *av* italiano, innestandosi sui poli di Milano e di Torino; in assenza di tale completamento, l'opera rischia di essere inutile, almeno per quanto riguarda il traffico passeggeri (Burlando, 2024). Col completamento, invece, verrebbero rafforzate le relazioni fra le tre città, con conseguenze che s'immaginano positive per Genova: aleggia l'idea di un pendolarismo giornaliero e settimanale che consenta a chi lavora fuori regione di mantenere la propria residenza a Genova; e perfino di una crescita per Genova che, in ragione della digitalizzazione e della diffusione del lavoro a distanza, potrebbe offrire ambienti di lavoro più piacevoli, mettendo a rendita le sue amenità climatiche e paesaggistiche. Dal punto di vista del traffico merci (con origine/destinazione il porto di Genova), manca una valutazione realistica delle quantità che si sposterebbero dalla gomma al ferro, a fronte di valori oggi assai ridotti. La gestione dei traffici, la governance generale del sistema logistico, le stesse condizioni generali della economia italiana (netta prevalenza di *pmi*, che richiede un sistema di distribuzione capillare, tarato su quantità mediamente modeste) e della rete urbana (che è anche rete commerciale

e sbocco dei prodotti), fatta di medie e piccole città tra loro vicine, non sembrano costituire condizioni favorevoli a un aumento consistente delle movimentazioni su ferro a discapito della gomma. Al Terzo Valico è connesso poi il progetto dell'ultimo miglio ferroviario in ambito retroportuale, che dovrebbe garantire la separazione dei flussi dei treni veloci da quelli regionali, oltre a un generale aumento della funzionalità del nodo a T genovese.

Diversi problemi si riscontrano anche per il progetto della Gronda autostradale. Si tratta di un progetto che ha avuto un iter lunghissimo, culminato nel 2012 con un *Débat Public* (Pucci, 2010), cui aveva fatto seguito la progettazione definitiva ed esecutiva, con parere di via positivo. La soluzione a quel tempo adottata prevede un ampio *by-pass* molto a nord rispetto all'attuale viadotto Polcevera, con allungamento notevole del percorso di attraversamento della città in senso est-ovest.² Il progetto della Gronda si pone l'obiettivo di alleggerire un tratto autostradale adiacente all'abitato e interconnesso con la rete viaria urbana attraverso i caselli di Genova Est, Genova Ovest, Bolzaneto; trasferendo il traffico passante sulla nuova infrastruttura, è da valutarsi se e in quale modo declassare il tracciato autostradale esistente, rendendolo di fatto una tangenziale urbana e dividendo così il traffico cittadino dai flussi connessi con il porto.

La questione di un più efficiente attraversamento est-ovest della città si pone anche in ambito urbano, con il progetto del tunnel sub-portuale, un'opera che, *by-passando* il centro città, dovrebbe garantire la regolarità del flusso automobilistico tra l'area di San Benigno (lo snodo viario più complesso, cerniera tra città e porto, tra area urbana centrale e quartieri occidentali) e la zona della Foce, dove si innesta la rete che serve i quartieri residenziali orientali. L'opera (appaltata a Società Autostrade in relazione agli interventi connessi alla ricostruzione del viadotto sul Polcevera) presenta elementi di notevole difficoltà tecnica e si incardina in due punti critici, con soluzioni che modificherebbero radicalmente i flussi viari a est e a ovest del centro. Essa dà luogo alla possibilità di ripensare l'intero arco costiero Lanterna-Foce, ossia l'affaccio storico della città al mare, e a diverse ipotesi di futuro della Strada Sopraelevata che fiancheggia la palazzata storica della Ripa: dalla totale demolizione, al mantenimento di un tratto, al riutilizzo con funzioni di servizio urbano, sul modello della High Line newyorkese.

Rimanendo sull'asse costiero, vanno evidenziati alcuni progetti di recente avvio che riguardano nodi urbani critici e che tentano, in qualche modo, di connettere la dorsale infrastrutturale alla città. Il primo è quello costituito da una nuova stazione ferroviaria a Sestri Ponente, che dovrebbe essere collegata da un lato all'Aeroporto e dall'altro, tramite un impianto a fune, alla collina di Erzelli, dove sta sorgendo un polo tecnologico che attende di essere completato con l'insediamento di dipartimenti universitari spostati da altri quartieri e la realizzazione di un nuovo centro ospedaliero; si tratta, tuttavia, di operazioni frenate da opposizioni e difficoltà nel reperire i finanziamenti.

Vi sono, poi, i nodi delle due principali stazioni ferroviarie: quello di Principe, contraddistinto dalla presenza delle Stazioni Marittime e dal quale dovrebbe partire un contestato impianto a fune per il collegamento con il sistema dei Forti genovesi (posti lungo i crinali che circondano la città); quello di Brignole, dove si prevede di collocare la stazione di partenza dell'impianto di

trasporto pubblico verso la Val Bisagno (progetto 'sky-metro', ora scartato dalla nuova Giunta subentrata nel 2025), oltre a realizzare il prolungamento dell'attuale metropolitana verso l'Ospedale di San Martino, il maggiore della città.

A tali interventi si devono aggiungere quelli previsti dal PUMS della Città Metropolitana e dal progetto dei cosiddetti 'assi di forza' di attraversamento della conurbazione genovese. Alla base vi è la scelta della modalità di trasporto pubblico: scartato il tram, si è optato per il bus elettrico di grandi dimensioni (24 m) che dovrebbe servire le principali direttrici (est-ovest e Val Polcevera) e la cui adozione comporta la ristrutturazione dei depositi mezzi e la realizzazione di complesse stazioni di ricarica. La ristrutturazione del sistema di trasporto urbano apre occasioni di ridisegno di assi viari e piazze, con ricadute in termini di qualità degli spazi pubblici e di potenziale rivitalizzazione di interi quartieri.

Questi progetti si trovano a stadi diversi di attuazione e sono legati, più che a un disegno unitario, alle opportunità di finanziamento che discendono dalle iniziative statali e che subiscono i ritardi di una pubblica amministrazione costretta a operare con grande fatica tra incertezze burocratiche, complessità del quadro regolamentare, discipline degli appalti pubblici che non sempre favoriscono la felice integrazione tra opera infrastrutturale e ambiente urbano (come per esempio, per citare casi analoghi, è avvenuto con la Spina Centrale di Torino, o come si sta cercando di attuare a Milano con la riqualificazione degli scali ferroviari dismessi; Montedoro, 2011).

La ristrutturazione del sistema infrastrutturale territoriale e urbano deve, inoltre, tenere il passo con la crescita del porto, per il quale si sono avviati i lavori per la costruzione della nuova diga foranea, posta circa 500 metri più a mare dell'attuale, che verrà in buona parte demolita. L'opera è essenziale per ridefinire entro spazi assai più ampi il bacino di Sampierdarena, che diventerà il centro del nuovo sistema portuale. Tramite riempimenti degli specchi acquei tra i moli a pettine e il ridisegno del fronte d'acqua, si prevede la messa a disposizione di 3 milioni di mq di nuovi piazzali e banchine.

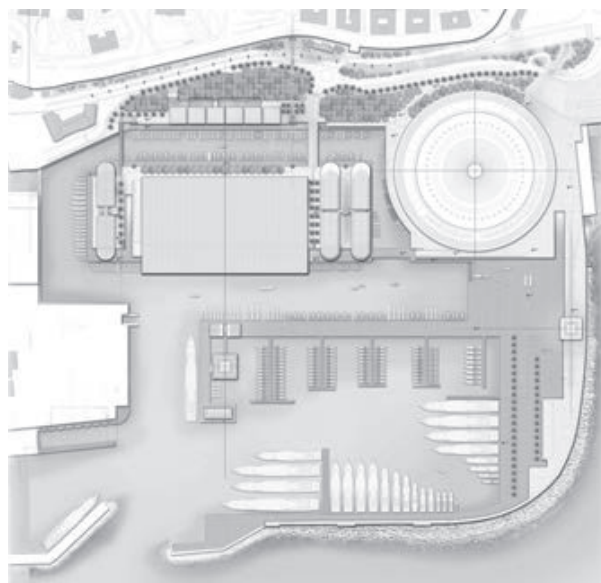
Le opere portuali avranno ricadute sulla localizzazione di nuove attività o la sostituzione di altre ora esistenti, in ragione delle opportunità che si verranno a creare, comportando modificazioni anche nell'assetto della città. La dismissione di aree ferroviarie (come il parco ferroviario del Campasso, lungo la direttrice della Val Polcevera) non sarà che molto limitata e non si costituiranno così quelle opportunità di trasformazione urbana che si sono avute invece in città come Milano o Torino (Montedoro, 2018; Bonfantini, 2019). Molto più rilevanti, sotto il profilo della morfologia urbana complessiva, sono gli interventi che riguardano la linea di costa. L'interramento di vaste aree comporta uno spostamento a mare delle banchine e una generale riorganizzazione spaziale delle attività di servizio portuale, con il rischio che la città sia sempre più separata, oltre che dal mare, da quella sorta di 'mega-macchina' che è il porto. Esso, localizzandosi su aree demaniali, dà luogo a importanti rendite di posizione e, attraverso la tassazione legata alle concessioni, attiva una leva economica notevole in termini di potenziale crescita del PIL regionale e arricchimento della città. Allo stesso tempo, le necessarie rilocalizzazioni delle funzioni a più alto rischio di incidente rilevante (come i depositi petroliferi), o di quelle meno pregiate, configurano conflitti di difficile composizione, data la

contiguità con le aree urbanizzate. Peraltro, lo sviluppo espansivo dell'area portuale potrebbe portare a nuove configurazioni di funzioni pregiate, come quella crocieristica e diportistica, che sono ormai elementi qualificanti dell'economia urbana genovese. Rimane, infine, da rilevare come il sistema infrastrutturale genovese si vada intrecciando sempre più strettamente con il suolo urbanizzato e il 'corpo' denso della città, influenzando la geografia degli interventi di trasformazione, i quali possono sfruttare nuove opportunità di connessione, ma trovano collocazione, non casualmente, solo ai bordi della città consolidata o nelle poche aree dismesse o residuali. Tuttavia, anche nel caso dell'infrastruttura portuale, si deve rilevare come gli interventi attuati e quelli in previsione, oltre a non essere guidati da un progetto guida unitario, non sono integrati, se non saltuariamente, con la ristrutturazione del fronte urbano marittimo genovese. A differenza di altri contesti internazionali – a cominciare dalla lunga teoria di casi di riqualificazione dei *waterfront* (Hagerman, 2007; Timur, 2013), fino ai casi di Amburgo, Rotterdam e Amsterdam (Mazzoleni, 2013; Landis, 2022), dove la riqualificazione e riorganizzazione degli spazi portuali si è accompagnata a significativi interventi di ricomposizione urbana – nel caso genovese si è data la precedenza all'aspetto funzionale-logistico delle nuove opere e solo sugli spazi residuali, abbandonati dalle funzioni portuali, si è proceduto a definire un nuovo disegno del profilo urbano della città (e con esiti non sempre convincenti, e comunque frammentati).

In simili contesti, il governo locale tende a ridurre la fornitura diretta di servizi di *welfare* urbano, tentando, d'altro lato, di promuovere e incoraggiare la crescita locale (Harvey, 1989), spostando l'attenzione verso le questioni relative allo sviluppo economico e, quindi, dando avvio ad ampi progetti di riqualificazione urbana intesi come fattori di innesco di sviluppo urbano. La riqualificazione si coniuga così con una profonda riconversione della base economica urbana: non è solo il passaggio di ricchezza e forza lavoro dal settore secondario a quello terziario (che rappresenta la cifra del passaggio d'epoca post-industriale), ma è piuttosto il supporto dato ai settori tecnologici *high-tech* e all'economia creativa e della conoscenza (Florida, 2012; Glaeser, 2011; Doyle, 2019); è la riconversione verso i settori del turismo e dei consumi, che si materializza in una disseminazione in tutto il territorio di epicentri urbani, centri commerciali e nuovi spazi riadattati.

Il grande progetto urbano come politica urbana anticiclica: metodi, attori, casi

Le maggiori trasformazioni urbane a Genova si sono venute concentrando negli ultimi trent'anni (e in modo ancora più evidente negli ultimi dieci) sul limite porto-città, anche in ragione del riassetto del sistema infrastrutturale (Bobbio, Lombardini, 2022). L'impatto sulla città del crollo del ponte sul Polcevera (14.8.2018) è stato traumatico, non solo sotto il profilo della mobilità e dell'agibilità di interi quartieri. Da quel momento, la città ha cercato un riscatto morale e simbolico, prima che materiale, e l'Amministrazione ha avviato non solo la rapida ricostruzione del viadotto autostradale (ultimato prima che scadessero i tre anni dal crollo), ma anche una serie di altre operazioni a vasto raggio sull'intera area urbana. Le iniziali timide ipotesi di pianificazione strategica orientata al progetto si sono consolidate dando avvio a



un'intensa stagione di trasformazioni urbane, anche grazie agli ampi poteri conferiti al Commissario, individuato nel Sindaco. Per comprendere in che cosa consista il 'modello Genova', è essenziale soffermarsi sulla figura del Commissario. Egli viene incaricato fin dall'inizio di svolgere le attività necessarie «per la progettazione, l'affidamento e la ricostruzione dell'infrastruttura e il ripristino del connesso sistema viario» (DL 28.9.2018, n. 109); in pratica, può agire su tutto il contesto metropolitano. Il mandato al Sindaco è stato rinnovato annualmente per ben cinque volte, quindi oltre i tempi della ricostruzione del ponte, inserendo nei relativi DPCM riferimenti a opere diverse dal ponte, in particolare opere portuali di grande rilevanza, quali la nuova diga foranea e il tunnel sub-portuale. Affidato a una persona come Marco Bucci, che si è presentato come Sindaco civico e non persona di partito, amministratore pubblico 'del fare', orgoglioso della fama di decisionista, il ruolo di Commissario è stato interpretato in una forma estensiva, che lo Stato ha avallato attraverso reiterate conferme, delineando una modalità di amministrazione inusuale nel caso italiano.

Si avviano con questa modalità molti interventi, in base sia a nuove iniziative, sia a precedenti progetti che trovano, in questo improvviso nuovo slancio, terreno fertile. Così, si indice un bando internazionale per la riqualificazione dell'area al di sotto del viadotto autostradale, vinto dallo Studio Boeri con il progetto denominato 'Cerchio Rosso' (box 4); si ripone mano al progetto di riuso dell'Hennebique (box 2), ex silo granario che rappresenta testimonianza del vecchio porto mercantile e dei primi impieghi del cemento armato; si proseguono i lavori nel distretto del parco tecnologico degli Erzelli (box 3); si definiscono gli aspetti della grande operazione di ribaltamento a mare del cantiere navale di Sestri Ponente (uno dei maggiori operati da Fincantieri), che

dovrebbe produrre effetti di rigenerazione urbana per tutto il retrostante popoloso quartiere; si dà avvio all'attuale maggiore cantiere della città: il 'Waterfront di Levante' (box 1) che, su disegno d'insieme di Renzo Piano, localizza sull'area dell'ex Fiera un nuovo quartiere a funzioni miste, residenziali, commerciali e ludico-sportive. A tali grandi interventi si affiancano una serie di altre operazioni minori, che hanno rimesso in gioco aree e immobili molto spesso di proprietà pubblica e che definiscono, nel complesso, i contorni di una vasta operazione di riqualificazione urbana. Attestandosi sui quattro grandi interventi (da ovest: Sestri Ponente, Erzelli, Hennebique, Fiera), la politica urbana è diventata politica del progetto urbano (Ponzini, 2020; Gospodini, 2008). L'esito di questo peculiare processo di trasformazione si connota per la localizzazione spaziale degli interventi, che si situano quasi tutti lungo una 'sottile linea azzurra' tra porto e città, appoggiata a quella dorsale infrastrutturale che abbiamo già considerato. Di fatto, gli interventi si attestano ai margini della città consolidata, piuttosto che entrare nel vivo del corpo urbano. L'insieme di queste operazioni, che si sommano a quelle intraprese negli ultimi trent'anni lungo tale linea, fa emergere un insolito (e problematico) mix di attività che dà forma a un nuovo paesaggio urbano a confine con il mare, fatto di torri direzionali, terziario avanzato, aree produttive e per la logistica, strutture ricettive, residenza, grandi aree commerciali, spazi pubblici di varia natura. Gli interventi nel tempo avviati si caratterizzano per l'alto valore di accessibilità delle aree (poste tutte in prossimità del principale asse infrastrutturale multicanale est-ovest, che attraversa la città), per il radicale mutamento delle destinazioni d'uso (da industriali-portuali a terziarie, commerciali, turistiche e residenziali), per l'ingente mole degli investimenti, sia pubblici sia privati, che hanno attirato e stanno tuttora attirando.



4a, b, c. Progetto 'Waterfront di Levante': planivolumetrico definitivo e render della soluzione progettuale.
Fonte: Comune di Genova.

Le quattro operazioni bandiera devono essere inquadrare, per meglio comprenderne il senso e i potenziali impatti, in quella che è la più generale evoluzione del porto. Per circa 2/3 dei suoi 30 km di sviluppo costiero, la città ha visto crescere progressivamente il porto nell'arco di un secolo e mezzo; ma è in particolare negli ultimi 50 anni che opere di grande dimensione e forte impatto hanno modificato il litorale e con esso anche la forma urbana: il porto è divenuto da radiale, contenuto entro il golfo naturale al quale affaccia il nucleo storico, a lineare, affiancandosi alle città litoranee minori che venivano via via inglobate nella conurbazione genovese. La metamorfosi è sostanziale: l'abbraccio ideale della città antica era la rappresentazione tangibile di una quotidiana intensità di relazioni con il porto, mentre all'affiancamento moderno di città e porto ha corrisposto un sempre maggiore distacco, fino all'estraneità totale tra il terminale di Voltri e il quartiere di Prà, che volutamente se ne è separato tramite una fascia di rispetto.

Ha inciso sullo sviluppo della linea di costa genovese un cambiamento epocale dei traffici marittimi, avvenuto a partire dalla seconda metà del Novecento: il progressivo passaggio dal modello di porto-emporio a quello di porto di transito o *gateway*, effetto di dinamiche economico-commerciali che hanno condotto a una radicale trasformazione degli scali, per adattarli a nuove regole di mercato e nuove tecnologie dei trasporti marittimi (unitizzazione). Nel modello di porto-emporio, le merci venivano stoccate in magazzini al fine di essere localmente manipolate, elaborate e poi inoltrate verso altre destinazioni. Il *porto-gateway* è, invece, un *hub* logistico di transito, in cui la merce transita su infrastrutture dedicate senza fermarsi; i prodotti non vengono necessariamente elaborati da imprese locali, ma si spostano in contenitori direttamente verso altre piattaforme logistiche, poste

anche a notevole distanza. Magazzini, depositi e silos, situati nell'interfaccia tra la città e il porto, diventano pertanto obsoleti e si avviano alla dismissione, rendendosi così disponibili per interventi di ristrutturazione che possono rivestire valenza di rigenerazione alla scala urbana, in quanto la loro posizione di cerniera tra terra e mare li rende luoghi strategici dove localizzare servizi e funzioni pregiate.

Una città imprenditoriale: logiche e attori della trasformazione

Se la dorsale infrastrutturale è stato l'elemento fisico-funzionale centrale dello sviluppo e del cambiamento urbano di lungo periodo, che arriva fino ai giorni nostri, l'altro aspetto rilevante del caso genovese attiene alla sua propensione a una vocazione imprenditoriale, che fonda anch'essa le sue radici nel lungo periodo e che ha costituito il fattore di trasformazione della città, legandola ai suoi rapporti con l'esterno.

I cambiamenti che si sono registrati a Genova negli ultimi tre decenni sul piano delle trasformazioni urbane possono essere interpretati alla luce della logica della 'città imprenditrice'. Come già evidenziato da Hubbard «il fulcro di gran parte della governance urbana non è più la fornitura di servizi ai residenti della città, ma una preoccupazione per la prosperità della città e la sua capacità di attrarre posti di lavoro e investimenti» (Hubbard, 1996: 1459-1460). La persistente crisi fiscale dello Stato, la finanziarizzazione dell'economia e, con essa, del mercato urbano, spingono le città alla competizione; il loro successo economico (quando non la loro stessa sopravvivenza) dipende dalla capacità di attrarre capitali e investimenti privati. Grandi operazioni strategiche a regia pubblica non

1. Waterfront di Levante

2013 – Renzo Piano presenta il 'Blueprint', proposta di riassetto della porzione più orientale del porto di Genova, consistente nella ridefinizione del profilo costiero e nell'insediamento di servizi e funzioni residenziali.

Il primo progetto (Gastaldi, Camerin, 2020) interessava una fascia costiera che andava dall'ex Fiera in via di dismissione al Porto Antico, oggetto nei primi anni '90 del Novecento degli interventi per la realizzazione del nuovo affaccio a mare della città storica (Gabielli, 2006; Camerin, Gastaldi, 2016; Gastaldi, 2012), avendo da un lato la città e dall'altro l'area delle riparazioni navali e quella dedicata al diporto e agli sport nautici. Elemento unificante tra il Porto Antico e la zona dell'ex Fiera un canale navigabile, ricavato a ridosso delle antiche mura della città, in adiacenza alla strada sopraelevata, scavando nel terreno

di riporto. Intento del progetto la valorizzazione delle relazioni fra città e mare, in termini di sostenibilità ambientale e di attrattività sociale ed economica delle attività insediabili.

2017 – Proposta del 'Waterfront di Levante': le previsioni di nuovi volumi sono ridotte e le modifiche agli specchi d'acqua ridimensionate. Questa previsione è stata successivamente limitata al quartiere dell'ex Fiera, che ora affaccia sia sul bacino portuale, sia su specchi d'acqua interni.

2020 – Intrapresa la fase attuativa con la redazione di un Piano urbanistico operativo (puo). La definitiva approvazione del puo e delle 'Linee Guida Progettuali' è avvenuta nel luglio 2020 e, in seguito, la Società cps Waterfront Genova s.r.l., designata da cps Holding quale acquirente, ha sottoscritto con il Comune un atto pubblico avente a oggetto il trasferimento delle aree.

2020-2025 – Seguendo una logica ricorrente (Merlini, 2020; Rusci, 2021), gli edifici esistenti sono stati integralmente demoliti, salvo il palasport (riqualificato o fatto oggetto di nuove funzioni) e il padiglione, progettato da Jean Nouvel nei primi anni del Duemila, che mantiene la destinazione fieristica (per lo più limitata al Salone nautico).

I nuovi edifici hanno una superficie lorda totale 48.300 mq: 11.300 a destinazione residenziale, 25.000 a terziario e 12.000 a commercio; a questi ultimi vanno aggiunti 30.800 mq ricavati all'interno del palasport esistente, una porzione del quale viene mantenuta ad attività sportive.

L'operazione comporta investimenti di notevole entità, sostenibili solo parzialmente attraverso il ricorso a finanziamenti pubblici; essenziale l'attrazione di capitali privati (oltre 300 milioni €). Per questo il Comune di Genova, proprietario delle aree interessate dal progetto, ha optato di procedere attraverso la vendita dell'intero compendio immobiliare.

2. Hennebique – Ponte Parodi

L'ex silo granaio Hennebique (nome dell'inventore della tecnica utilizzata nella sua costruzione) è uno dei primi manufatti in calcestruzzo armato realizzati in Italia, sul quale insiste un vincolo monumentale legato ai suoi valori di archeologia industriale. Si trova in posizione strategica al centro del bacino storico di Genova, tra il Porto Antico e le stazioni marittime. È stato oggetto di numerose ipotesi di trasformazione fin dalla sua dismissione avvenuta sul finire degli anni '80. Il progetto di riconversione funzionale e ristrutturazione architettonica dell'ex silo granario è parte di un processo di rigenerazione urbana complesso, caratterizzato da molteplici fasi, attori e proposte di intervento. Le proposte hanno quasi sempre preso in considerazione anche le aree circostanti, ossia il distretto della Darsena, adiacente al centro storico e connesso al Porto Antico, e l'area di Ponte Parodi, oggi in parte dismessa, in parte occupata da attività portuali (rimorchiatori e servizi di battellaggio). L'area appartiene al Demanio dello Stato, mentre il suo usufrutto è concesso all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (Lombardini, 2021).

2000 – La Società Porto Antico SPA, concessionaria dell'area, bandisce un concorso internazionale dal titolo 'Ponte Parodi e la città di Genova', per realizzare una grande piazza sul mare.

2001 – Il concorso si conclude con la vittoria di UN Studio (Van Berkel & Bos, NL)

2002 – Viene demolito il silo, costruito negli anni '60 del Novecento, che insisteva su Ponte Parodi e con la sua mole impediva la visione dell'arco portuale e impattava sgradevolmente sulla città storica e sul paesaggio urbano. La Porto Antico di Genova SPA sottoscrive una convenzione per la realizzazione del progetto vincitore del bando con l'Associazione ATI Ponte Parodi, costituita dalla Società Altarea e da alcuni imprenditori edili locali. A oggi il progetto non ha avuto seguito, rimanendo aperto un contenzioso tra concessionario e Civica Amministrazione circa i presunti mancati guadagni dei concessionari dovuti alla stasi progettuale e riguardo soprattutto alle destinazioni finali dell'area.

2019 – L'Autorità di Sistema Portuale, in accordo con il Comune e altri enti territoriali, porta a termine la prima fase di un'istanza di concessione marittima e demaniale, individuando un gruppo di soggetti privati

disposti a farsi carico, sotto il profilo progettuale, finanziario e gestionale, dell'operazione di riconversione dell'ex silo Hennebique.

2020 – La concessione è assegnata al consorzio di imprese guidato da Vitali SPA (95%) e Roncello Capital SRL (5%), che presenta una strategia di sviluppo corredata da un progetto incentrato sul tema della ricettività integrata con funzioni commerciali, museali e di connettivo urbano, anche nella prospettiva di supportare l'offerta crocieristica. Sono inoltre previsti spazi per uffici, coworking e incubatori di impresa per l'università, funzioni ricreative, culturali e legate al fitness, per una superficie lorda complessiva di circa 40.000 mq. La vicinanza al centro storico, alla fermata della metropolitana e alla stazione ferroviaria di Piazza Principe garantisce l'accessibilità del nuovo Hennebique.

2025 – È in corso la ristrutturazione del manufatto. Sono demolite celle un tempo dedicate allo stoccaggio del grano (circa 4.100 mq) al fine di realizzare un sistema di corti interne che garantiscano illuminazione al corpo dell'edificio; i volumi demoliti vengono riposizionati in copertura, da dove si apre una visuale privilegiata sia sul porto, sia sulla città. Sul fronte nord (costituito oggi da una lunga cortina muraria cieca) il progetto prevede l'apertura di nuove bucatore e accessi verso il centro storico.

3. Parco scientifico-tecnologico degli Erzelli

La località di Erzelli è contraddistinta da un'ampia spianata creata a seguito dello sbancamento del Monte Croce, condotto nell'immediato dopoguerra per realizzare i riempimenti a mare dove collocare l'impianto siderurgico dell'Italsider di Cornigliano. La posizione dell'area è strategica per la vicinanza al sistema ferroviario, a un casello autostradale e all'aeroporto di Genova.

Anni '80 – Per rimediare alla carenza di aree retroportuali la spianata è utilizzata come deposito di container.

Anni '90 – Nascono i primi progetti per il Parco Scientifico e Tecnologico di Erzelli (Great Campus – PST Genova). Obiettivo è creare un polo *high tech* in cui le aziende liguri del settore possano trovare adeguata collocazione e collaborare a stretto

contatto con l'università, richiamando altri operatori

Primi anni 2000 – Per condurre l'operazione, guidata dall'amministratore delegato di Esaote SPA, Carlo Castellano, viene costituita la società GHT, Genova High Tech SPA, della quale facevano parte un gruppo di imprenditori raggruppati nell'associazione DIXET, oltre a Banca Carige e Banca Intesa (Massimo Minella, 2008). Il progetto ha subito nel corso degli anni rallentamenti e fasi altalenanti. I primi interventi attuati, in seguito alla delocalizzazione del deposito dei container e minori attività produttive incompatibili, sono stati di riassetto idrogeologico e interrimento di elettrodotti.

2008-2013 – GHT investe circa 30 mil. € per le opere di urbanizzazione primaria e per la realizzazione di una centrale di cogenerazione e dei primi edifici, destinati a ospitare aziende e servizi, fra cui una palestra, un supermercato, un asilo nido, un parcheggio pubblico.

2012 – Ericsson e Siemens si insediano agli Erzelli. Nel 2015 si insedia Esaote.

2013 – A seguito di trattative con la Regione e GHT, il Senato Accademico dell'Ateneo genovese approva formalmente il trasferimento a Erzelli dei tre Dipartimenti di Ingegneria, al quale non ha ancora dato seguito.

2016 – È approvato il progetto della prima sezione del parco e si registra l'arrivo di IIR, Alten, Enega e Liguria Digitale.

2020 – In base all'Accordo di Programma stipulato a luglio, l'Università si estenderà su una superficie di 60.000 mq; artigianato e piccola industria su 2.800 mq; la superficie a destinazione residenziale (aumentata rispetto al masterplan del 2004) è di 105.450 mq; la funzione ricettiva ammonta a 4.000 mq; infine, una superficie di 60.000 mq viene destinata al nuovo Polo ospedaliero del Ponente genovese. Il sistema del verde si estende per oltre 329.000 metri quadrati.

4. 'Cerchio Rosso' e Parco Produttivo della Val Polcevera

2018 – Alle 11:36 del 14 agosto, sotto una pioggia violenta, crolla il viadotto autostradale che attraversa la Valpolcevera, noto come Ponte Morandi dal nome del progettista: icona dell'ingegneria italiana ed elemento identitario della valle. 43 le vittime, interruzione dei trasporti autostradali sulla rete ligure, danni incalcolabili all'economia di Genova (Cutini, Pezzica, 2020; www.ingenio-web.it/articoli/il-crollo-del-ponte-morandi-a-genova/).

L'operazione di demolizione dei resti del vecchio viadotto e costruzione di quello nuovo, inusualmente rapida per il nostro paese, ha rappresentato l'elemento prioritario della politica urbana nel biennio 2019-20. Una volta ripristinato il collegamento autostradale, per Genova il tema fondamentale restava quello della risistemazione dell'area danneggiata dal crollo, interpretata come occasione per rigenerare una parte

della città già in precedenza problematica per l'invasione delle reti infrastrutturali e la scarsa qualità edilizia e urbana.

2019 – Il Comune di Genova bandisce il concorso internazionale di progettazione in due fasi 'Il Parco del Ponte. Rigenerazione del Quadrante della Val Polcevera', con l'obiettivo di avviare un processo di rigenerazione urbana incentrato sul sistema infrastrutturale e sul patrimonio di attività produttive ed economiche della valle. Il bando di concorso richiedeva lo sviluppo di un masterplan con inserimento di un parco pubblico, impianti sportivi, una grande piazza, percorsi pedonali e un memoriale. L'area (680.000 mq), è stata suddivisa in due ambiti in base alle proprietà dei suoli e alla più o meno immediata disponibilità delle aree. L'ambito B (120.000 mq circa),⁴ è stato oggetto di progettazione di fattibilità tecnico economica. L'ambito A (430.000 mq circa) è stato incluso nel masterplan ma non oggetto del progetto di fattibilità tecnico economica, in quanto a disponibilità condizionata.⁵

2020 – Il 4 agosto è inaugurato il nuovo 'Ponte San Giorgio', costruito su progetto di Renzo Piano.

Il 'Cerchio Rosso' – Vincitore del concorso per il parco del Ponte è stato il gruppo guidato da Stefano Boeri,⁶ il cui progetto, denominato 'Cerchio Rosso', è articolato in quattro macro-temi: produttivo, residenziale, commerciale e sportivo e delinea sette elementi principali: il Cerchio Rosso, il Parco del Polcevera, la Green Factory, la Piazza diffusa, la riqualificazione degli edifici esistenti, la riqualificazione delle verdi colline e il miglioramento della mobilità. La *mixité* funzionale ha un ruolo fondamentale per garantire coerenza e sostenibilità economica dell'operazione sul lungo periodo. La selezione di attività produttive ad alto contenuto tecnologico, che è la strategia principale del progetto, è richiesta anche dal piano urbanistico comunale, che riconosce l'importanza del potenziamento delle attività esistenti e dell'inserimento di attività innovative per lo sviluppo di nuove economie urbane.

sembrano possibili se ci si affida alle sole risorse del bilancio locale, comprese tra fiscalità urbana già elevata (che non può essere ulteriormente spinta verso l'alto), drenaggio dei prelievi fiscali generali verso il centro e trasferimenti dallo Stato verso le città sempre più ridotti.³

Dopo la lunga stagione dei progetti urbani guidati dai cicli di finanziamento di eventi eccezionali (sportivi e, in particolare nel caso di Genova, culturali), alle città non rimane che cercare accesso al mercato internazionale dei capitali, mostrandosi come ambiente attrattivo, cioè in grado di comporre situazioni che consentano un'alta remuneratività agli investimenti. Questa situazione comporta il ricorso sempre più sistematico alla contrattazione con gli operatori privati nelle operazioni di trasformazione urbana, perseguendo l'obiettivo, da parte pubblica, di creare ambienti urbani rinnovati e di restituire alla città nuove opportunità economiche e spazi pubblici riqualificati (Semi, 2021). Ma questo obiettivo deve fare i conti con le esigenze degli investitori di rendere i propri investimenti produttivi e competitivi rispetto ad altri potenziali utilizzi, e quindi anche rispetto ad altri contesti urbani. In questa prospettiva, l'ambiente urbano viene concepito come un 'prodotto', da vendere (Moulaert, 2003; Kantor, Savitch, 2018). Si assiste così a una naturalizzazione delle logiche di mercato (che informano anche la pubblica amministrazione attraverso strumenti di governance che fanno riferimento a un approccio di tipo aziendale; Phelps, Miao, 2020), mentre le coalizioni di crescita formate da proprietà fondiarie, imprenditori e rappresentanti del governo locale ridisegnano e rappresentano le loro città come scenari di occasioni di trasformazione finanziariamente virtuosa (Hall, Hubbard, 1998). Spesso è sufficiente che un progetto sia solo annunciato per generare aspettative che, a loro volta, creano valore, tanto più se il progetto è arrivato a conseguire i vari livelli di fattibilità e ha ottenuto il consenso nella comunità locale.

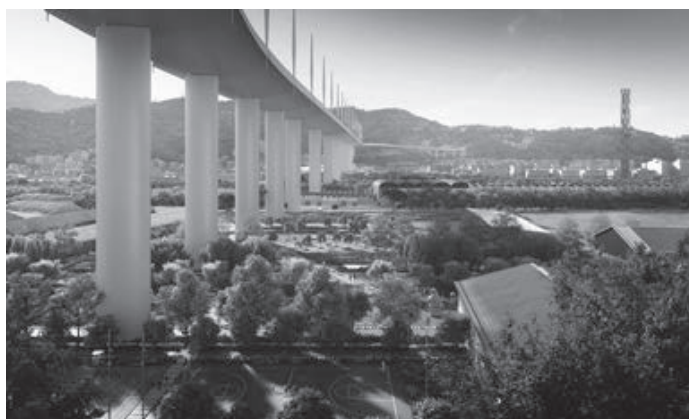
Gli spazi urbani prodotti da questa logica vengono sovente realizzati non per una popolazione locale che, spesso, si va progressivamente impoverendo, ma soprattutto per «l'outsider, l'investitore esterno, lo 'sviluppatore', la donna o l'uomo d'affari, molto spesso per il turista economicamente capiente» (Swyngedouw *et al.*, 2002: 550–551). Spesso, si potrebbero classificare come casi di *gentrification* (Semi, 2015), se non di *green-gentrification* (Cucca *et al.*, 2023; Geiselhart, Spenger, 2023; Gould, Lewis, 2016). Gospodini (2002, 2008) fa rientrare in questo processo il nuovo uso del design urbano (sempre più iconico e internazionale; Ponzini, 2020), dal momento che le città progettano (quasi sempre con la consulenza di affermati studi di architettura internazionali) il confezionamento dei loro ambienti costruiti per attrarre attività industriali e terziarie (fra cui trovano spesso spazio quelle digitali, creative e *smart*) e popolazioni più affluenti (ricercatori, artisti, manager), che trovano nei nuovi spazi urbani i luoghi ove vivere e lavorare secondo standard di vita elevati (Machline *et al.*, 2020). Si realizza, così, quell'inversione attraverso la quale, mentre in passato la qualità dell'ambiente edificato era un sottoprodotto dello sviluppo economico, oggi ne è considerata un prerequisito. Genova, nello sviluppo delle sue politiche urbane degli ultimi 15 anni, ha vissuto queste dinamiche e assunto questo approccio alle politiche urbane. Seguendo tattiche già descritte in letteratura (Evans, 2003; Kavaratzis *et al.*, 2015), la città si

rivolge all'esterno con operazioni di *hard branding*, iscritto nella forma stessa della città: prima attraverso una visione⁷ e poi con interventi di trasformazione urbana che sono il risultato di operazioni immobiliari orientate a produrre e mettere in mostra spazi pubblici riqualificati, nuovi contenitori di attività legate al commercio a grande scala, compendi immobiliari (pubblici, privati o misti) di alto profilo qualitativo. Un insieme di interventi che producono ambienti simili in tutte le città di taglia medio-grande, che adottano le stesse strategie (Turok, 2009). Se le accuse di mancanza di luogo o di standardizzazione-omogeneizzazione potrebbero essere rivolte alla storia dello sviluppo urbano in generale e, più in particolare, ai grandi progetti di sviluppo dell'era modernista o fordista (Orueta, Fainstein, 2008), ciò che caratterizza ulteriormente gli interventi attuali nelle città è la riproduzione di luoghi e ambienti orientati al consumo all'interno di una generale tendenza a trasformare le città in territori del consumo piuttosto che della produzione. L'attenzione si focalizza, infatti, sugli spazi e sui tempi del consumo: shopping, turismo (di massa, o preferibilmente d'élite), intrattenimento.

Progetti urbani di questo tipo sono stati avviati negli ultimi anni anche a Genova e considerati quale fattore di sviluppo della città. La dinamica standard di questi processi prevede interventi di demolizione, bonifica, ri-urbanizzazione, messa in sicurezza idraulica e, solo alla fine del processo, di realizzazione di strutture che, quand'anche ne vengano messi in evidenza i vantaggi in termini di benessere collettivo, si rivolgono prevalentemente a utenze specifiche e a un mercato immobiliare di livello medio-alto, siano le superfici commerciabili a destinazione residenziale piuttosto che ricettiva o terziaria (Rusci, 2021). A Genova, questa dinamica è acuita dal fatto che lo spazio per costruire, oltre che ridotto quantitativamente (per le condizioni morfologiche sopra richiamate), è già sedimentato e stratificato. I costi della riqualificazione/ricostruzione possono essere assorbiti solo da potenziali compratori in grado di sostenere spese elevate o da operatori che realizzino ingenti margini di profitto. Si tratta di operazioni che si configurano come rigenerazioni che fanno leva sulla rendita (Rusci, 2017).

Conclusioni. Il ruolo dell'attore pubblico nella stagione della grande trasformazione urbana

I grandi progetti urbani in corso a Genova rappresentano un caso studio: da un lato, del superamento dei processi di trasformazione dominati da capitali e forze locali (come accadeva fino ai primi anni 2000 e che si potevano interpretare con la teoria della *'city growth machine'* o del *'regime urbano'*; Molotch, 1993); dall'altro lato, del passaggio (all'incirca dal 2005 a oggi) a iniziative stimulate da un gruppo di attori locali coalizzati, che si rivolge all'esterno, alla ricerca di soggetti economici interessati a occasioni di sviluppo del proprio business transnazionale, che possano investire risorse economico-finanziarie ingenti raccolte dai circuiti internazionali e mettere a disposizione capacità di marketing. Tali soggetti hanno la capacità di trattare da posizioni di forza con gli attori locali, i quali tuttavia non sono necessariamente passivi: soprattutto possono non esserlo le pubbliche amministrazioni, nella misura in cui tendano a diversificare l'offerta del proprio portafoglio di opportunità e agiscano sulla leva della proprietà delle aree e



6a, b, c, d. Progetto Cerchio Rosso. Nell'area del nuovo viadotto San Giorgio, esito della ricostruzione del ponte parzialmente crollato nel 2018, si prevedono, entro un sistema articolato di parchi urbani, infrastrutture per la mobilità ciclo-pedonale, strutture per la produzione di energia verde (torre del vento) e una serie di edifici 'intelligenti' destinati a ospitare funzioni produttive e di servizio innovative e ad alto valore aggiunto. Fonte: Comune di Genova .

sulla possibilità di guidare gli sviluppi urbanistici (Lombardini, 2021). Dunque, il ruolo pubblico non appare residuale, ma può essere variamente interpretato.

In altre parole, Genova ha vissuto la transizione da una fase caratterizzata da imprenditori e investitori locali, costruttori e immobiliari, che ha attraversato tutto il secolo breve, a una fase in cui soggetti esterni, legati alla dimensione finanziaria internazionale (French *et al.*, 2011), sono comparsi sulla scena locale (Kantor, Savitch, 2018). Si tratta di soggetti non sempre provenienti dal settore immobiliare: ad esempio, gestori di grandi reti nazionali e internazionali, fisiche, come le infrastrutture per il trasporto o la trasmissione dei flussi di dati, o immateriali, come le grandi piattaforme di servizi online. Il comportamento di questi attori è decisivo nel condizionare l'utilizzo e l'assetto dello spazio, dal momento che le reti di cui detengono il controllo generano vantaggi di localizzazione, nuove polarità e modi di utilizzare la città (Brenner, 2019). Per contro, gli *stakeholder* della città fisica (in prima istanza, chi possiede terreni ed edifici: nei casi qui esaminati, prevalentemente amministrazioni pubbliche) agiscono come facilitatori di processi di trasformazione urbana che sono determinati da logiche extra-locali e che rappresentano una cesura rispetto alla storia della città. Questi *stakeholder* si adattano alle nuove logiche, riorientando i propri interessi nella mutata geografia dei valori urbani. Il soggetto pubblico mantiene il ruolo di regolatore, in quanto detiene il potere di stabilire le regole urbanistiche, e allo stesso tempo è investito di quello di garante dell'interesse pubblico complessivo, in quanto interlocutore necessario di chi intende portare avanti un'operazione.

Tutto questo è reso possibile dalla svolta, registratasi oramai da tempo, per la quale l'utilizzo dei capitali pubblici (e di quelli privati invitati alla partnership) è orientato principalmente a riposizionare la città in termini competitivi, piuttosto che a ridistribuire risorse tra i cittadini. Ritorna così, in una versione più aggiornata, a essere praticata l'ipotesi del *filtering-up*: si privilegiano le aree che posseggono non solo un maggior potenziale di rendita urbana, ma anche un alto contenuto simbolico. Si utilizzano le alte rendite posizionali per garantire il raggiungimento delle soglie di fattibilità economica dei progetti, acquisendo l'ottica dell'investimento privato, e si fa leva su questa per ridisegnare, almeno in parte, lo spazio pubblico della città. La ricerca di partner dotati di quelle disponibilità finanziarie e capacità manageriali, che a livello locale non si trovavano più da tempo, è un tratto caratteristico degli ultimi anni e va nella direzione della *entrepreneur city* (Harvey, 1989; Rossi, 2017).

La nuova dialettica tra pubblico e privato, che si è vista emergere a Genova, ha inevitabili ripercussioni sulla pratica dell'urbanistica e sull'uso dei suoi strumenti. Il soggetto pubblico, che si presenta come promotore, ha tratteggiato a grandi linee un progetto sui suoli di cui è proprietario o detentore di diritti, a partire dagli strumenti urbanistici ordinari, ma andando anche oltre questi, attraverso un'opera di serrata ricerca e mediazione coi potenziali operatori tramite strumenti di concertazione. Il soggetto pubblico, inoltre, utilizza spesso la leva degli investimenti pubblici per realizzare quelle opere che rendono fattibili i progetti privati, concentrando risorse laddove queste possono produrre esternalità positive per gli operatori (Fainstein, 2001). Mentre, attraverso i ruoli di regolatore e proprietario, si

determina la possibilità di incidere sulle destinazioni d'uso, il ruolo aggiuntivo di investitore rivestito dal soggetto pubblico ha finito per ribaltare la logica urbanistica tradizionale, per cui ora non sono più gli attori privati a provvedere (almeno in parte) alle urbanizzazioni e alle cessioni di aree e attrezzature al pubblico. È, invece, l'investimento pubblico (che va dalla demolizione e bonifica delle aree, fino alla costruzione preventiva di quote rilevanti di urbanizzazioni) a costituire il presupposto per la fattibilità degli interventi, sulla base della remunerabilità degli investimenti necessari. In questo modo, l'attore pubblico si pone come vero e proprio promotore dello sviluppo urbano, che immette sul mercato nazionale e internazionale occasioni di localizzazione vantaggiosa (Palermo, 2005). Una strategia che si può interpretare quale risposta alla condizione di esasperata competizione urbana e che, attraverso la predisposizione di aree pronte ad accogliere funzioni ad alto valore aggiunto, persegue l'obiettivo di equilibrare gli svantaggi in termini di rendita assoluta (Tocci, 2009; Pizzo, 2023), dei quali una città come Genova soffre a confronto con realtà urbane più attrattive per i capitali esterni.

Una conseguenza è che muta la composizione di chi 'possiede' la città: sempre meno soggetti locali, i quali normalmente si ritirano in posizioni di attesa, sfruttando rendite di posizione meno rilevanti ma generalmente costanti nel tempo, e sempre più soggetti esterni, che hanno maggiore propensione al rischio ma anche spiccata attitudine a riorientare i propri interessi su altre piazze, quando ne colgano un vantaggio.

In questa cornice, il privato è invitato a investire in operazioni che sono dotate di opere infrastrutturali e di urbanizzazione a carico del soggetto pubblico, oppure di servizi pubblici fatti preventivamente atterrare laddove se ne ravvisi l'opportunità, per il ruolo trainante che possono avere nei confronti di altre attività. Un'operazione complessa, tesa, in ultima analisi, a ridurre i rischi d'impresa (Flyvbjerg, 2003). In questo modo, il senso della pianificazione spaziale a scala urbana e metropolitana rischia di venir meno, in quanto le localizzazioni non vengono determinate *ex ante*, in funzione di un disegno di territorio complessivo, ma seguono tendenzialmente le convenienze legate a ciascuna operazione (Swyngedouw, 2004). In definitiva, emerge una questione rilevante: valutare l'impatto sulla città di questi interventi; in altri termini, misurare la resa di tali investimenti pubblici: oltre a facilitare l'investimento privato, quali ricadute esso determina sulla città, sulla vivibilità urbana?

La retorica del fare, con la quale i nuovi interventi vengono presentati all'opinione pubblica come espressione di un dinamismo comunque positivo, è tendenziosa e punta a sopire le critiche, inevitabili nell'applicazione di un metodo che, per sua stessa natura, richiede decisioni verticistiche e scarso o nullo ricorso al coinvolgimento degli abitanti nell'assunzione delle scelte. La risposta è comunque complessa, perché questi grandi interventi producono la cessione di aree al pubblico e hanno effetti sull'economia urbana, in quanto sono in grado (a diversi livelli) di creare posti di lavoro, attrarre nuove attività e, più in generale, rendere più attrattiva la città, che vive oramai anche di una componente turistica rilevante, dove la dinamicità e l'immagine costituiscono elemento strategico. Tuttavia, questo modo di operare prescinde (come già evidenziato) da qualsiasi preoccupazione di redistribuzioni dei vantaggi;



7a, b, c, d. Stato attuale dei luoghi di alcune delle imminenti trasformazioni urbane
Fonte: fotografie degli Autori.

inoltre, per l'ingente dimensione degli interventi, determina inevitabilmente una concentrazione degli investimenti pubblici, selettiva sia nello spazio, sia nel tipo di operazioni avviate. E questo può causare o accentuare scompensi o sperequazioni in altri ambiti urbani, più distanti (non solo spazialmente) dalla 'linea azzurra' ad alto valore di trasformazione.

Il quadro che emerge è, a oggi, sconcertante. A fronte della progressiva de-qualificazione di vaste aree urbane, che non trova contraltari (nel Ponente ex industriale, nella Valpolcevera sottoposta al pesante impatto delle nuove infrastrutture di traffico), si assiste alla valorizzazione di aree centrali pregiate (come quelle del fronte a mare centro-orientale), a vantaggio di soggetti privati e di utenti privilegiati, senza che se ne concretizzino ricadute positive rilevanti sulla qualità della vita degli abitanti e, complessivamente, sulla qualità degli spazi pubblici.

Note

1. Rielaborando i dati dell'Omi riferiti al 2022, il prezzo medio degli alloggi per la compravendita nelle 107 unità urbanistiche genovesi è compreso tra 750 e 4.300 €/mq. Il prezzo medio degli alloggi a Genova è di circa 1.750 €/mq, tra i più bassi delle città metropolitane o con oltre 500.000 abitanti; certamente i più bassi di tutto il centro-nord. La quotazione media degli alloggi di tipo civile in aree centrali o semi-centrali a Genova è inferiore di oltre il 50% rispetto a Milano o Roma e più bassa che nella maggior parte delle città metropolitane.

2. La nuova infrastruttura comprende 72 km di nuovi tracciati autostradali, che andrebbero a connettere la Genova-Livorno (A12) con la Genova-Milano (A7), l'Autostrada dei Trafori (A26) e la Genova-Ventimiglia (A10). Dati gli accidenti orografici del territorio attraversato, il nuovo sistema viario si sviluppa all'80% in galleria (23, per un totale di circa 54 chilometri), non senza problematiche di tipo ambientale a causa della presenza di minerali d'amianto nel sottosuolo.

3. I finanziamenti che attualmente vengono alle città dal PNRR rappresentano un'eccezione che non inverte la tendenza; inoltre, il vincolo di spesa in tempi rapidi rischia di far dirottare le risorse su interventi non conclusi e su progetti estemporanei, piuttosto che corroborare politiche coerenti di sviluppo.

4. L'ambito è considerato a disponibilità immediata in quanto quasi totalmente di proprietà del Demanio statale e del Comune, a eccezione di un'area di proprietà IRETI.

5. Infatti, l'assetto proprietario è misto e include lotti di proprietà RFI, ANAS, FILSE (controllata di Regione Liguria), IRETI e Autostrade.

6. Stefano Boeri Architetti, Capogruppo/progetti urbani; Metrogramma Milano, Progettazione Architettonica; Inside Outside, Petra Blaisse, Landscape Design. Il gruppo ha collaborato con mic-Mobility in Chain, Studio Laura Gatti Agronomo, Transsolar Energietechnik, Geologo Antonio Secondo Accotto, H&A Associati, Studio Luca Vitone, Tempo Riuso, The Big Picture e 46xy.

7. I fascicoli 'Invest in Genova', usciti ultimamente a cura del Comune con cadenza quasi annuale, sono accattivanti opuscoli che mettono in vetrina la città allo scopo di delineare opportunità di investimento.

Riferimenti bibliografici

- Balletti F., Giontoni B., 2025, *La costruzione di una grande città portuale*. Genova: De Ferrari.
- Bobbio R., Lombardini G., 2022, «Genova: regia pubblica e nuovi attori per costruire sul costruito». In: Perrone C., Masiani B., Tosi F. (a cura di), *Settimo rapporto sulle città. Chi possiede la città? Proprietà, poteri, politiche*. Bologna: Il Mulino, 69-90.
- Bonfantini B., 2019, «Milano verticale/orizzontale: note sulla qualità urbana nel ciclo trasformativo recente». *Technè*, 17: 86-91.
- Brenner N., 2019, *New urban spaces: Urban theory and the scale question*. Oxford: Oxford University Press.
- Burlando C., 2024, «Terzo Valico, Burlando a Rossi: 'È vero, senza quadruplicamento è inutile'». www.primocanale.it/porto-e-trasporti/48249-terzo-valico-quadruplicamento-lavori-burlando-risponde-rossi.html (accesso: 2025.03.21).



- Cucca R., Thaler T., 2023, «Social Justice in the Green City». *Urban Planning*, 8, 1: 279-282. Doi: 10.17645/up.v8i1.6850.
- Di Biase S., Barreira A.P., 2019, «Shrinking and resurgent cities in Italy: Size, location and causes». *Scienze regionali*, 18, 1: 115-144. Doi: 10.14650/9235.
- Doyle J.E., 2019, *The Creative City: Vision and Execution*. London: Routledge.
- Evans G., 2003, «Hard-branding the cultural city: From Prado to Prada». *International Journal of Urban and Regional Research*, 27, 2: 417-440. Doi: 10.1111/1468-2427.00455.
- Fainstein S., 2001, *The City Builders: Property Development in New York and London, 1980-2000*. Lawrence: University of Kansas Press.
- Orueta F.D., Fainstein S., 2008, «The new mega-projects: Genesis and impacts». *International Journal of Urban and Regional Research*, 32, 4: 759-767.
- Florida R., 2012. *The Rise of the Creative Class. Revisited*. New York: Basic Books.
- Florida R., 2017, *The new urban crisis*. London: Hachette.
- Flyvbjerg B., Bruzelius N., Rothengatter W., 2003, eds., *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. New York: Cambridge University Press.
- French S., Leyshon A., Wainwright T., 2011, «Financializing space, spacing financialization». *Progress in Human Geography*, 35, 6: 798-819. Doi: 10.1177/0309132510396749.
- Gabrielli B., 2006, «Genova: una grande manutenzione». *Economia della Cultura*, 16, 4: 565-572.
- Gaeta L., Janin Rivolin U., Mazza L., 2021, a cura di, *Governo del territorio e pianificazione spaziale*. Torino: Utet.
- Gastaldi F., 2012, «Grandi eventi e rigenerazione urbana negli anni della grande trasformazione di Genova dal 1992 al 2004». *Rivista internazionale di cultura urbanistica*, Università degli Studi di Napoli Federico II, 09: 25-35.
- Gastaldi F., Camerin F., 2020, «Progetti e proposte di Renzo Piano per il waterfront di Genova, 1981-2017». *Territorio*, 93: 145-155. Doi: 10.3280/TR2020-093022.
- Geiselhart K., Spenger D., 2023, «Environmental micro-segregation: Urban renewal and the political ecology of health». *Urban Planning*, 8, 1: 296-311. Doi: 10.17645/up.v8i1.6057
- Giontoni B., 2020, *Le trasformazioni di Genova: Genova. Piani e interventi urbanistici dagli anni Settanta ad oggi*. Genova: Erga.
- Gleaser E., 2011, *The Triumph of the City*. New York: Penguin Press.
- Gospodini A., 2002, «European cities in competition and the new 'uses' of urban design». *Journal of Urban Design*, 7, 1: 59-73. Doi: 10.1080/13574800220129231.
- Gospodini A., 2008, «Portraying, classifying and understanding the emerging landscapes in the post-industrial city». *Cities*, 23, 5: 311-330.
- Gould K., Lewis T., 2016, *Green gentrification: Urban sustainability and the struggle for environmental justice*. London: Routledge.
- Hagerman C., 2007, «Shaping neighborhoods and nature: Urban political ecologies of urban waterfront transformations in Portland, Oregon». *Cities*, 24: 285-297.
- Hall T., Hubbard P., 1998, «The entrepreneurial city: new urban politics, new urban geographies». *Progress in Human Geography*, 20, 2: 153-174.
- Harvey D., 1989, «From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism». *Geografiska Annaler B: Human Geography*, 71, 1: 3-17. Doi: 10.1080/04353684.1989.11879583.
- Hubbard P., 1996, «Urban design and city regeneration: social representations of entrepreneurial landscapes». *Urban studies*, 33, 8: 1441-1461.
- Kantor P., Savitch H., 2018, *Cities in the international marketplace: the political economy of urban development in North America and Western Europe*. Princeton: Princeton University Press.
- Kavaratzis M., Warnaby G., Ashworth G.J., 2015, *Rethinking place branding*. Cham (Switzerland): Springer International Publishing.
- Landis J.D., 2022, «Urban regeneration meets sustainability-HafenCity, Hamburg». In: Landis J.D. (ed.), *Megaprojects for Megacities*. London: Edward Elgar Publishing, 407-428.
- Lombardini G., 2020, «Infrastrutture e territorio in Valpolcevera: un'occasione per ripensare il futuro della valle». In: Balletti F., Giontoni B. (a cura di), *La sfida della Val Polcevera: partecipazione, lavoro e ambiente per rigenerare la città*. Genova: Erga.
- Lombardini G., 2021, «Regolazione, proprietà, investimenti: la dimensione pubblica nei grandi progetti di trasformazione urbana nel caso genovese». In: Perrone C., Masiani B., Tosi F. (a cura di), *Una geografia*

- delle politiche urbane tra possesso e governo. Sfide e opportunità nella transizione. *Working Papers – Urban@it*, 12: 54-64.
- Lombardini G., Rosasco P., 2020, «Trasformazione urbana tra convenienze private ed interessi pubblici: il waterfront di Genova». *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 129: 160-182. Doi: 10.3280/ASUR2020-129-S1008.
- Machline E., Pearlmutter D., Schwartz M., Pech P., 2020, *Green neighbourhoods and eco-gentrification: a tale of two countries*. Berlin: Springer Nature.
- Martinez-Fernandez C., Audirac I., Fol S., Cunningham-Sabot E., 2012, «Shrinking cities: Urban challenges of globalization». *International journal of urban and regional research*, 36, 2: 213-225.
- Martinotti G., 1993, *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*. Bologna: Il Mulino.
- Mazzoleni C., 2013, «Amburgo, HafenCity. Rinnovamento della città e governo urbano». *Imprese e Città*, 2: 138-155.
- Merlini C., 2020, «Demolition as a Territorial Reform Project». In: Della Torre S., Cattaneo S., Lenzi C., Zanelli A. (eds.), *Regeneration of the Built Environment from a Circular Economy Perspective*. Berlin-Heidelberg: Springer, 39-45.
- Molotch H., 1993, «The political economy of growth machines». *Journal of urban affairs*, 15, 1: 29-53. Doi: 10.1111/j.1467-9906.1993.tb00301.x.
- Montedoro L., 2018, a cura di, *Le grandi trasformazioni urbane. Una ricerca e un dibattito per gli scali milanesi*. Milano: Fondazione OAM.
- Moretti B., 2020, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold's Concept*. Berlin: Jovis.
- Moulaert F., Rodríguez A., Swyngedouw E., 2003, eds., *The globalized city: economic restructuring and social polarization in European cities*. Oxford: Oxford University Press.
- oecd, 2012, *Demographic Change and Local Development: Shrinkage, Regeneration and Social Dynamics*. Paris: oecd Publishing.
- Palermo P.C., 2005, «Requisiti strategici dei progetti urbani». *Urbanistica*, 126: 20-26.
- Pallagst K., 2009, *The Future of Shrinking Cities -Problems, Patterns and Strategies of Urban Transformation in a Global Context*. Berkeley: IURD.
- Petrillo A., 2020, «Genova: un ponte per? ... Politica e declino in una shrinking city». In: Piccardo E. (a cura di), *Genova. Il crollo della modernità*. Milano: Manifestolibri: 69-84.
- Phelp N.A., Miao J.T., 2020, «Varieties of urban entrepreneurialism». *Dialogues in Human Geography*, 10, 3: 304-321.
- Pichierri A., 1989, *Strategie contro il declino in aree di antica industrializzazione*. Torino: Rosenberg & Sellier.
- Pizzo B., 2023, *Vivere o morire di rendita. La rendita urbana nel XXI secolo*. Roma: Donzelli.
- Poleggi E., Timossi G., 1977, *Porto di Genova: storia e attualità*. Genova: SAGEP.
- Ponzini D., 2020, *Transnational Architecture and Urbanism: Rethinking How Cities Plan, Transform and Learn*. New York: Routledge.
- Pucci P., 2010, a cura di, «Il dibattito sulla Gronda di ponente a Genova». *Urbanistica*, 142: 67-94.
- Rossi U., 2017, *Cities in Global Capitalism*. Cambridge: Polity.
- Rusci S., 2017, *La rigenerazione della rendita*. Milano: Mimesis.
- Rusci S., 2021, *La città senza valore. Dall'urbanistica dell'espansione all'urbanistica della demolizione*. Milano: FrancoAngeli.
- Salone C., Besana A., 2015, «Crisis and urban shrinkage from an Italian perspective». In: Knieling J., Othengrafen F., *Cities in Crisis: Socio-spatial Impacts of the Economic Crisis in Southern European Cities*. London: Routledge: 220-244.
- Scott A., Storper M., 2003, «Regions, globalization, development». *Regional Studies*, 37, 6/7: 579-93. Doi: 10.1080/0034340032000108697a.
- Semi G., 2015, *Gentrification. Tutte le città come Disneyland?*. Bologna: Il Mulino.
- Semi G., 2021, «Making Cosmopolitan Spaces: Urban Design, Ideology and Power». In: Lejeune C., Schmoll C., Thiollet H. (eds), *Migration, Urbanity and Cosmopolitanism in a Globalized World*. Cham: Springer International Publishing, 29-39.
- Shaw D.V., 2001, «The post-industrial city». In: Paddison R. (ed.), *Handbook of Urban Studies*. London: Sage Publications, 284-296.
- Swyngedouw E., Moulaert F., Rodriguez A., 2002, «Neoliberal urbanization in Europe: large-scale urban development projects and the new urban policy». *Antipode*, 34, 3: 542-577. Doi: 10.1111/1467-8330.00254.
- Swyngedouw E., 2004, «Globalisation or 'glocalisation'? Networks, territories and rescaling». *Cambridge Review of International Affairs*, 17, 1: 25-48. Doi: 10.1080/0955757042000203632.
- Timur U.P., 2013, «Urban waterfront regenerations». In: M. Özyavuz (ed), *Advances in Landscape Architecture*, London: IntechOpen.
- Tocci W., 2009, «L'insostenibile ascesa della rendita urbana». *Democrazia e Diritto*, 1: 1000-1043.
- Turok I., 2009, «The distinctive city: pitfalls in the pursuit of differential advantage». *Environment and planning A* 41.1: 13-30.
- Wolff M., Wiechmann T., 2018, «Urban growth and decline: Europe's shrinking cities in a comparative perspective 1990-2010». *European Urban and Regional Studies*, 25, 2: 122-139. Doi: 10.1177/0969776417694680.