



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI REGIONALI E LE AUTONOMIE

CITTA' METROPOLITANE  
LEGGE 56  
CHECKLIST  
AREA VASTA  
ARCHIVI  
UNIONE COMUNI  
FUSIONE COMUNI  
SISTEMI  
INFORMAZIONI  
ARCHIVI  
CITTA' METROPOLITANE  
METODOLOGIE  
LEGGE 56  
MATERIALI  
RIFORMA DEL RIO  
UNIONE COMUNI  
CITTA' METROPOLITANE  
DOMANDE  
CITTA' METROPOLITANE  
FUSIONE COMUNI  
LINEE GUIDA

# I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Genova

# **I dossier delle Città Metropolitane**

## **Città metropolitana di Genova**

Giovanni Vetrutto ha concepito e curato i Dossier delle Città Metropolitane  
E' l'autore del capitolo 1 ed ha effettuato il redraft definitivo del testo.

Fabio Guglielmi ha coordinato il gruppo di lavoro degli autori che hanno realizzato il dossier curando insieme a Gabriella Reale la supervisione dei testi, il layout e le tabelle ivi contenute. E' inoltre l'autore del paragrafo 2.8.

Gabriella Reale è autrice dei paragrafi 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 e della Sintesi finale.

Alessio Canzonetti è autore del paragrafo 2.7 e del capitolo 3.

Walter Paternesi Meloni è autore del capitolo 4.

Sara Gualtieri ha realizzato le figure contenute nel testo ad eccezione di quelle del paragrafo 2.3, del capitolo 4 e tutte quelle la cui origine è indicata. E' inoltre l'autrice dei paragrafi 2.5 e 2.6.

La redazione del Dossier non sarebbe stata possibile senza il contributo alla concezione e alla realizzazione dell'ISTAT, di Invitalia e del Consorzio MIPA.

Presidenza del Consiglio dei Ministri

I dossier delle Città Metropolitane. Città metropolitana di Genova

I edizione, marzo 2017

ISBN 978-88-99919-07-8

### Nota editoriale

*L'entrata in vigore della Legge 7 aprile 2014, n.56 (c.d. Riforma Delrio) apre la strada a profondi cambiamenti sul piano del governo territoriale.*

*La legge, infatti, individua e regola le Città metropolitane come nuovo soggetto amministrativo, trasforma le Province in enti di secondo livello, incentiva l'unione e la fusione delle amministrazioni comunali come strumento di semplificazione del governo locale.*

*Si tratta di una legge che, per molti aspetti, è unica nel suo genere, per ispirazione e tecnica di redazione, offrendo una pluralità di soluzioni e interpretazione alle amministrazioni stesse, che diventano i soggetti responsabili delle scelte e, appunto, dei risultati perseguiti in base ad esse. Si creano, così, nuove occasioni di sviluppo del sistema locale, attraverso azioni di innovazione e differenziazione da perseguire in ragione delle diverse ambizioni di ogni territorio.*

*Il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del consiglio dei Ministri, per facilitare questi processi di cambiamento sul territorio nazionale, inaugura con questi dossier una serie di azioni di accompagnamento, che supporteranno le amministrazioni impegnate nell'attuazione del disegno di riforma.*

*Al riguardo il presente lavoro, frutto della collaborazione del Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie con l'ISTAT e con il Consorzio Interuniversitario MIPA, costituisce il primo anello di una catena realizzativa di un impianto informativo in linea con le esigenze delle autonomie regionali e locali. L'idea è di costruire per ciascun territorio un contenitore analitico che, partendo da alcune informazioni del contesto analizzato, sia in grado di fornire una rappresentazione della coesione territoriale.*

*A tali fini verranno analizzati alcuni fenomeni relativi al territorio:*

- *La dimensione fisica urbana.*
- *Gli aspetti di composizione del tessuto sociale.*
- *Gli ambiti di gestione dei servizi pubblici.*
- *I sistemi locali del lavoro.*
- *Le connessioni tra i luoghi (e la loro eventuale dipendenza).*
- *Il tessuto industriale.*

*L'intento è di costruire un sistema di indicatori che consenta di pervenire a una possibile fotografia, per i diversi territori considerati, delle dinamiche socio-economiche reali da governare, cui sovrapporre le fotografie (non sempre coincidenti) della attuale geografia amministrativa, per trarne un quadro problematico che sia di supporto alle decisioni di riordino territoriale.*

*L'obiettivo è quello di verificare la praticabilità di un lavoro da ripetere poi su larga scala, per offrire a tutti gli ambiti non solo metropolitani ma anche provinciali una lettura analitica del territorio di riferimento, che orienti i processi aggregativi che la legge implica.*

**I dossier delle Città Metropolitane**  
**Città metropolitana di Genova**

### Sommario

Nota editoriale.....	3
1. Introduzione .....	7
1.1. Quali metropoli?.....	7
1.2. Quale Genova? .....	12
2. L'area metropolitana di Genova.....	14
2.1 La dimensione fisica e urbana .....	14
2.2 Gli aspetti di composizione del tessuto sociale.....	18
2.3 Un focus sul comune di Genova .....	22
2.3.1 Lo sviluppo urbanistico della Città metropolitana di Genova .....	22
2.3.2 L'assetto funzionale e territoriale .....	27
2.4 Le infrastrutture .....	30
2.5 Gli ambiti di gestione dei servizi pubblici .....	33
2.6 I Sistemi Locali del Lavoro e le connessioni tra i luoghi.....	38
2.6.1 Le connessioni tra i luoghi .....	42
2.7 La delimitazione dei <i>ring</i> metropolitani .....	49
2.8 Le Aree Interne nell'ex territorio provinciale .....	55
3. Omogeneità territoriali funzionali.....	58
4. L'economia dell'area metropolitana di Genova .....	61
4.1. Il contesto economico nazionale.....	61
4.2. La vitalità dei distretti industriali.....	64
4.3. L'economia dell'area metropolitana di Genova .....	71
4.4. La competitività internazionale del sistema genovese .....	77
4.5. Innovazione e sviluppo nella Città metropolitana di Genova .....	80
4.6. Politiche industriali e rilancio dei sistemi produttivi locali.....	88
4.7. Ricerca, reti d'impresa, localizzazione e accesso al credito .....	89
Sintesi finale .....	93
Appendice.....	96

**I dossier delle Città Metropolitane**

**Città metropolitana di Genova**

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

### 1. Introduzione

#### 1.1. Quali metropoli?

La nascita delle nuove autorità metropolitane in Italia si colloca in una fase storica segnata da una inedita centralità dei fenomeni urbani nella postmodernità<sup>1</sup>.

Il processo di creazione e messa in opera del nuovo livello di governo metropolitano assume nei diversi contesti urbani caratteristiche differenti, in ragione di una accentuata variabilità in termini di conurbazione fisica, potenziale economico, problematiche socio-assistenziali, demografia, altimetria, omogeneità dell'area circostante.

Due dati però, all'interno di questa variabilità, accomunano tutte le aree metropolitane italiane.

Il primo è di natura istituzionale. Le trasformazioni novecentesche e la relativamente recente ripresa di forti dinamiche di urbanizzazione hanno reso largamente obsoleto il disegno amministrativo dei diversi Comuni delle conurbazioni, i cui confini e le cui interdipendenze sono largamente mutati, con un ritmo ulteriormente accelerato negli anni più recenti<sup>2</sup>. Detta in parole semplici, la geografia amministrativa dei Comuni di queste aree è del tutto superata, in quanto dà per scontata una ripartizione del potere politico-amministrativo divenuta obsoleta già decenni fa, a causa di evidenti fenomeni di spostamento degli insediamenti, di congiungimento fisico di centri abitati un tempo distinti, di cambiamento delle attività di studio e lavoro e dei ritmi circadiani delle persone, in ragione di caratteri di contiguità che sono ormai del tutto cambiati<sup>3</sup>.

Il secondo dato è dalla letteratura largamente ricondotto a questo primo: le città italiane, in un contesto economico in cui le città sono ridiventate i poli di traino dei sistemi economici nazionali, i loro principali *hub* di sviluppo (nel duplice senso della crescita economica e del mantenimento di sostenibili sistemi di inclusione sociale) stanno in larga misura mancando l'appuntamento con il nuovo ruolo che la modernità assegna loro. I fenomeni di sradicamento/ricollocazione dei diversi segmenti produttivi delle grandi aziende internazionalizzate che operano su base mondo tendono a reinsediare nelle grandi città dei Paesi più sviluppate proprio i segmenti più pregiati delle loro catene produttive: ricerca e sviluppo, finanza, programmazione e controllo, sistemi di conoscenza e sviluppo del *know how*, creatività, *design*. Di modo che le "città globali"<sup>4</sup> producano ormai la gran parte del valore aggiunto e dunque della ricchezza.

---

<sup>1</sup> In una sterminata letteratura occorre riferirsi almeno a S. Sassen, *Le città nell'economia globale*, Bologna, il Mulino 1994; G. De Matteis (cura), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Venezia, Marsilio 2011; P. Le Gales, *Le città europee. Società urbane, globalizzazione, governo locale*, Bologna, il Mulino 2006.

<sup>2</sup> Per tutti A. Calafati, *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Roma, Donzelli 2009.

<sup>3</sup> Sul punto già M.S. Giannini, *Il riassetto dei poteri locali*, in «Rivista trimestrale di diritto pubblico», 1971, n. 2, pp. 455 ss.

<sup>4</sup> Così ancora S. Sassen, *Città globali*, Milano, UTET 1997.

Le città italiane mancano a questo appello<sup>5</sup>. Danno un contributo molto basso al PIL e alla modernizzazione del Paese: secondo recenti dati, “l’Italia ricopre la penultima posizione tra i Paesi dell’OCSE per contributo delle aree metropolitane alla crescita totale degli occupati in Italia tra il 2000 e il 2012 anche il contributo delle aree metropolitane alla crescita del PIL aggregato nazionale è sotto la media OCSE”<sup>6</sup>.

Diventa dunque inevitabile ricondurre questo *deficit* sistemico a un ritardo nella definizione di politiche volte a creare condizioni favorevoli allo sviluppo economico nei diversi ambiti territoriali, secondo la lezione dell’economia hirschmaniana; politiche che passano per l’adeguamento dei sistemi istituzionali, per sfruttare quel valore aggiunto che i singoli territori possono dare ai sistemi di impresa; e in particolare i contesti urbani, in quanto ambiti nei quali si ritrova la massima concentrazione del capitale materiale e immateriale di un Paese. Non a caso l’Italia è pressoché l’unico Paese europeo a non avere una vera e propria “agenda di politiche urbane nazionali”<sup>7</sup>, coerente con quella esistente a livello dell’Unione<sup>8</sup>.

È vero che la ragione di questo ritardo va in parte ricondotta alla natura stessa delle traiettorie di sviluppo del Paese. Un Paese policentrico, con molte città medie e quasi un quarto della popolazione ancora residente in aree intermedie o marginali<sup>9</sup>, molta industria novecentesca insediata in contesti non urbani e perfino periferici. Ma questa *path dependence* non spiega abbastanza: dalla fine degli anni ’70 del ’900 è cambiato radicalmente il quadro di cosa si produce, di come lo si produce e soprattutto di dove lo si produce; e proprio in conseguenza di ciò in tutto il mondo le città hanno riacquisito quel ruolo di traino dei sistemi Paese di cui si diceva, proprio a questi fini adeguando, attraverso ampi, lunghi e ambiziosi programmi di ridisegno delle geografie amministrative territoriali, il proprio tessuto istituzionale<sup>10</sup>.

Di tutti questi fenomeni il legislatore pare essere stato ben consapevole; come pare aver voluto esplicitamente tenere conto della marcata variabilità del fenomeno urbano nel nostro Paese, nel prefigurare un sistema flessibile di perimetrazione dell’area territoriale di riferimento per ciascuna delle nuove autorità metropolitane istituite per legge.

Il comma 6 della legge individua come area territoriale di riferimento, come è noto, quella dell’ex provincia; ma nel secondo periodo dello stesso comma lascia impregiudicate le libere scelte delle comunità di riferimento, consentendo a Comuni o

---

<sup>5</sup> Consiglio Italiano delle Scienze Sociali, *Tendenze e politiche dello sviluppo locale in Italia*, Venezia, Marsilio 2005.

<sup>6</sup> Dati preoccupanti in P. Veneri, *L’importanza economica delle città: il caso italiano*, in A. Calafati (cur.), *Città tra sviluppo e declino. Un’agenda urbana per l’Italia*, Roma, Donzelli, 2014, p. 138-139.

<sup>7</sup> A. Calafati, *La costruzione dell’agenda urbana europea e italiana*, in Id. (a cura di.), *Città tra sviluppo e declino. Un’agenda urbana per l’Italia*, Roma, Donzelli 2014. Non ha avuto seguito lo sforzo in questo senso che si legge in Ministro per la coesione territoriale, *Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana*, Roma, 2013.

<sup>8</sup> Commissione UE, *Cities of tomorrow. Challenges, visions, ways forward*, Bruxelles 2011.

<sup>9</sup> Dipartimento politiche di sviluppo e coesione, *Le aree interne: di quale territori parliamo? Nota esplicativa sul metodo di classificazione delle aree*.

<sup>10</sup> Un quadro dei processi di ridisegno del governo metropolitano nei principali sistemi amministrativi europei già in L.J. Sharpe, *Enti locali in democrazia: quale ruolo e quale modello di modernizzazione*, in «Queste istituzioni», 1995, nn. 101-102, pp. 107 ss



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

gruppi di Comuni di “uscire” o “entrare” dall’area, seppure secondo la complessa procedura ordinaria di cui all’art. 133 della Costituzione.

Questa flessibilità ha, come detto, diverse potenzialità e diverse ragioni nei diversi contesti territoriali interessati. E il suo utilizzo richiede l’assunzione di prospettive differenti in ragione della già segnalata eterogeneità dei diversi ambiti metropolitani; ma anche in ragione della complessità, più in generale, dello stesso fenomeno metropolitano nel mondo, per come si evidenzia nella analisi internazionali.

Quello che un tempo era semplicemente il problema delle grandi città, intese come aggregati costruttivi che si sviluppavano radialmente attorno a un “centro”, contrapposte a un agro circostante marcatamente differente in termini di densità degli insediamenti, è oggi un ben più complesso sistema di interdipendenze in un’area spesso molto vasta, rispetto alla quale i grandi problemi della vita collettiva (uso del suolo, trasporti, altri servizi di cittadinanza, insediamenti produttivi, produzione e condivisione della conoscenza) si pongono e richiedono soluzione su scale territoriali differenti: alcuni a livello della stretta conurbazione centrale (che però ha di norma del tutto rimodellato e di fatto cancellato la antica suddivisione tra Comune centroide e diversi *ring* areali), altri a livello di una più ampia interdipendenza di realtà che spesso gravitano funzionalmente sul centroide pur in assenza di una continuità insediativa, altri in maniera continua lungo precisi “corridoi” territoriali disegnati a misura dell’infrastruttura viaria, ferroviaria e della logistica, altri ancora, infine, nei termini di un ristretto numero di decisioni sul coordinamento di poche attività comunque rilevanti rispetto ad alcune interdipendenze in area molto vasta.

Sussistono dunque, in area genericamente metropolitana (ovunque nel mondo e ancor più nella segnalata specificità del policentrismo italiano), i problemi della “città *in nuce*”<sup>11</sup>, per dirla con Antonio Calafati; una nuova città nata per coalescenza di Comuni tra loro conurbati e nel tempo sempre più fusi (e rispetto alla quale può porsi il tema del governo unitario del massimo numero di funzioni e decisioni collettive); e altri problemi di relazioni costanti e quotidiane, segnalate dai fenomeni di pendolarismo delle persone e di interdipendenza delle attività (produttive e di servizio) in un’area più vasta; o, per dir meglio, in più aree tra loro difformi, ormai sempre più raramente radiali, che si segnalano per disomogeneità dei diversi *ring* o per concentrazione lungo assi in un contesto abitativo di per sé non denso, nel quale la conurbazione si fa più rada e la città centrale (quella “nuova” nata per coalescenza attorno al centroide, si intende) funge da punto focale di dinamiche sociali ed economiche differenti in aree molto vaste.

Servono, dunque, soluzioni sia istituzionali sia pattizie, per governare in maniera efficace questi diversi livelli di potenziale sinergia nel contesto delle conurbazioni che circondano le aree urbane più importanti del nostro Paese.

È in questi ultimi termini che si pone la sfida che l’Italia ha di fronte. Ed è questa la chiave di lettura principale della volontà legislativa di introdurre anche in Italia (dopo decenni di fortunati fenomeni a livello europeo e internazionale) autorità di governo metropolitano: sfruttare la caratteristica dei principali sistemi urbani, ovvero quella di

---

<sup>11</sup> A. Calafati, *Città in nuce nelle Marche. Coalescenza territoriale e sviluppo economico*, Milano, Franco Angeli, 2008.

essere, pur nella segnalata estrema complessità, i luoghi in cui è possibile mettere a frutto, come dianzi accennato, il capitale fisico, finanziario, architettonico, culturale, ma anche immateriale, di conoscenza, di relazioni e serendipità, per ridare fiato a una economia ormai da troppi anni debole nelle dinamiche di crescita e inclusione; conferendo, a questo fine, unitarietà ai sistemi di *governance* delle complesse conurbazioni metropolitane.

Ogni città ha dunque una chiara chiave di lettura delle scelte da fare, nel porsi i problemi dei caratteri e dei “confini” della propria conurbazione. Sul presupposto, pure bene evidenziato dalla letteratura sul tema<sup>12</sup>, che la Provincia non appare in nessuna delle città interessate dalla riforma un ambito territoriale adeguato, né dal punto di vista della conurbazione “stretta” (rispetto alla quale si presenta pressoché dappertutto troppo grande) né rispetto a quella “larga” della cosiddetta “regione urbana funzionale” (che, viceversa, ha pressoché ovunque dimensione più ampia e spesso di fatto anche transregionale). E in tutte presenta gruppi di Comuni che da nessun punto di vista (di conurbazione, di relazioni funzionali, di pendolarismo, di coerenza del sistema socioeconomico) si qualificano come correlati al centroide; fino all’estremo di aree ex provinciali nelle quali vi sono zone montane anche impervie (come le cime alpine intorno a Milano o l’Aspromonte per Reggio Calabria), o gruppi di Comuni qualificati come “interni”<sup>13</sup> dalla relativa strategia nazionale (Genova, Milano, Roma): e cioè, i luoghi (tutto al contrario del fenomeno metropolitano) della massima rarefazione dello stesso capitale materiale e immateriale di cui si diceva poc’anzi, che una autorità propriamente metropolitana faticherebbe assai a governare nella loro specificità e marginalità.

Il “ritaglio” della dimensione di partenza coincidente con l’area ex provinciale è dunque una chiara necessità funzionale; una necessità che conduce verso un riassetto di funzioni e legami con le sottostanti realtà comunali e con le sovraordinate realtà regionali che può ben differire da luogo a luogo, ma che pone un’alternativa piuttosto evidente (seppure risolvibile con soluzioni non estremizzate) rispetto al ruolo che si intende attribuire all’autorità metropolitana (e conseguentemente al ridisegno dei confini nel senso appena descritto).

Ciascuna città potrà scegliere, in questa prospettiva di *institution building*, il carattere della nuova Autorità “di area vasta” (come la definisce la legge) puntando su una prospettiva di concentrazione su poche funzioni di “raccordo” in un ambito molto ampio ma meno focalizzato sulle funzioni tipicamente comunali (e dunque meno orientata a sfruttare il potenziale dello specifico urbano). In questo caso, resterebbero da definire modi e strumenti di un necessario governo più coerente della “città *in nuce*” centrale (insomma, della conurbazione stretta), come anche la ripartizione delle funzioni dei Comuni, tra di loro e rispetto alla nuova area d’ambito superiore.

I vantaggi che deriverebbero da questa prima scelta sarebbero quelli di una maggiore continuità della *routine* amministrativa in capo ai singoli Comuni, minori costi transazionali e di soluzione di alcune complessità conoscitive e decisionali, limitatezza

---

<sup>12</sup> A. Calafati, *Città e aree metropolitane in Italia*, GSI Working papers, n. 1, gennaio 2014.

<sup>13</sup> Il riferimento è di nuovo a Dipartimento Politiche di sviluppo e coesione *Le aree interne*, cit.

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

delle nuove funzioni da riorganizzare in capo all'autorità amministrativa di raccordo (e dunque maggiore semplicità nell'organizzazione degli uffici). Gli svantaggi, simmetricamente, consisterebbero innanzitutto nella rinuncia, di fatto, a sfruttare i vantaggi della dimensione urbana in senso proprio. Si rinunzierebbe inoltre al vantaggio potenziale, in termine di migliore *governance* locale, che potrebbe derivare da una pur complessa "doppia devoluzione" di funzioni tipicamente comunali a beneficio, verso l'alto, di una "Città metropolitana" di carattere europeo e, verso il basso, di "municipalità metropolitane" più omogenee ed efficaci. Con ciò mancando anche un'occasione di potenziale ridisegno dell'intero tessuto comunale metropolitano, verso assetti di maggiore concertazione e semplicità.

All'inverso, i decisori locali potranno scegliere di seguire l'esempio di grandi conurbazioni europee che hanno invece puntato a un forte carattere "municipale" dell'autorità metropolitana, estesa a gruppi di Comuni e insediamenti riconducibili ad un *unicum* di carattere urbano, individuato per conurbazione fisica, per flussi di pendolarismo quotidiano, per condivisione dei grandi servizi di cittadinanza, per sinergia dei settori produttivi, ma soprattutto per l'incrocio di un numero alto di queste ricorrenze; coeso per coalescenza, o anche diffuso ma tenuto insieme da evidenti vincoli di vita quotidiana, dimostrati da flussi di persone, cose e conoscenze, spesso, come detto, lungo chiare direttrici di infrastrutturazione extraurbana.

I vantaggi del governo dello specifico urbano sarebbero quelli menzionati in apertura, nella rincorsa che le città italiane possono ancora intraprendere nella serrata "competizione tra i luoghi" di rango globale. I rischi sarebbero legati soprattutto alla complessità delle trasformazioni da introdurre, nella necessità di adeguare quadri cognitivi e strutture istituzionali, nella necessità di ricondurre ad autorità sovraordinate il governo di alcune funzioni di raccordo in area funzionale più ampia.

Una scelta strategica e di schietto carattere politico, insomma; che, in quanto tale, non può che competere ai luoghi e, secondo la disciplina del diritto positivo, alle diverse comunità territoriali di riferimento, che secondo il dato normativo positivo devono assumere la decisione definitiva attraverso processi referendari. Ma che possono beneficiare della nettezza e della assertività dei dati positivi raccolti da un centro meno influenzato da dinamiche e percezioni locali.

Per questo il Dipartimento affari regionali autonomie e sport della Presidenza del consiglio dei ministri ha ritenuto di raccogliere i dati empirici sui diversi ambiti ex provinciali, per come emergono soprattutto dai dati censuari dell'ISTAT, ma anche da batterie di dati maggiormente qualitativi, che si è tentato di analizzare e proporre in forma il più possibile coordinata e obiettiva.

Dati che possono essere presi in considerazione per valutare i *trade off* delle diverse scelte o, al minimo, soltanto focalizzare problematiche aggregative che i decisori locali dovrebbero utilmente porsi, ai fini delle decisioni da assumere.

#### 1.2. Quale Genova?

Tra le nuove città metropolitane istituite con la legge 56/2014, Genova presenta uno dei profili più spiccatamente problematici.

Intanto, la dimensione ex provinciale, con meno di un milione di abitanti, nel suo insieme e appare molto lontana dalla dimensione quantitativa che caratterizza i sistemi metropolitani, per come censiti a livello internazionale.

Secondo un ancora recente studio comparato, e Genova viene ricondotto un numero di comuni effettivamente metropolitani piuttosto esiguo (38 Comuni secondo l'OCSE); la stessa FUR risulta piuttosto ridotta (62 comuni)<sup>14</sup>.

Il profilo orografico della zona è particolarmente sfavorevole, con una prevalenza di zone montane su zone collinari e l'assenza di vere aree pianeggianti. L'urbanizzazione si sviluppa in maniera lineare lungo la costa, senza offrire significativi sbocchi verso l'interno; quest'ultimo si caratterizza piuttosto per la relativa perifericità del tessuto comunale, secondo la classificazione della Strategia Nazionale Aree Interne: di fatto, quasi l'intero territorio ex provinciale genovese rivolto a est è di fatto aree intermedie, marginali o addirittura ultraperiferiche

Ricostruire un efficace profilo urbano in queste sfavorevoli condizioni di contesto non è agevole.

Perfino i caratteri del sistema economico scoraggiano da questo punto di vista: vi è un rilievo delle piccola impresa che è superiore alla media urbana nazionale, molte specializzazioni si collocano in ambiti periferici della mappatura del commercio internazionale, molte competenze distintive sono confinate in settori con una bassa capacità di produrre ulteriore impresa.

Nondimeno, nella storia industriale italiana Genova ha ricoperto il ruolo rilevantissimo di terzo vertice del "triangolo industriale" del Miracolo economico negli anni del boom; ha ancora una capacità di influenzare in maniera rilevante l'economia di almeno tre regioni limitrofe, grazie al ruolo svolto dal suo porto; ha tassi di disoccupazione relativamente più bassi rispetto ad altre zone del paese.

Una situazione complessa dunque; e non priva di elementi d'interesse, che sollecitano, però, una decisa modernizzazione dei metodi e dello strumentario delle politiche pubbliche di territorio: si pensi soltanto al rilievo che possono avere piattaforme di servizio "orizzontali" a sistemi consortili di piccola e piccolissima impresa, nella corrente crisi della cantieristica e nel contesto di una ritirata dell'impresa pubblica che ha segnato decisamente in negativo le sorti dell'occupazione della crescita economica ligure nel suo complesso.

Non è dunque nella autoreferenzialità del Comune centroide che l'area genovese può mettere a frutto nel modo migliore l'occasione rappresentata dall'*institution building* metropolitano.

Occorre definire in maniera analitica il quadro delle reali interdipendenze propriamente urbane, nella consapevolezza della relativa estraneità di parti quantitativamente rilevanti del territorio rispetto alla città storica.

---

<sup>14</sup> A. Calafati, *Città e aree metropolitane in Italia*, GSI Working papers, n. 1, gennaio 2014, p. 6.

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

Bisogna soprattutto evitare di confondere lo specifico di efficaci politiche urbane con la responsabilità, pur innegabile, di Genova stoica rispetto al sistema periferico orientale ex provinciale: una responsabilità che è nei fatti, ma che va trattata con la diversa strumentazione della Strategia Aree Interne, senza cedere a una visione “continuista” di tipo provinciale, che negherebbe a Genova lo sviluppo di quelle politiche e di quei servizi integrati richiesti dalla porzione di territorio effettivamente urbanizzato, nella sua effettiva realtà intercomunale dai caratteri squisitamente metropolitani. Si finirebbe, altrimenti, per spostare l’attenzione sui bisogni periferici, senza prima aver messo a frutto il valore urbano dell’area di concentrazione di capitale materiale e immateriale di tipo propriamente urbano, con un conseguente danno per qualsiasi politica integrata di tipo “urbano- rurale”.

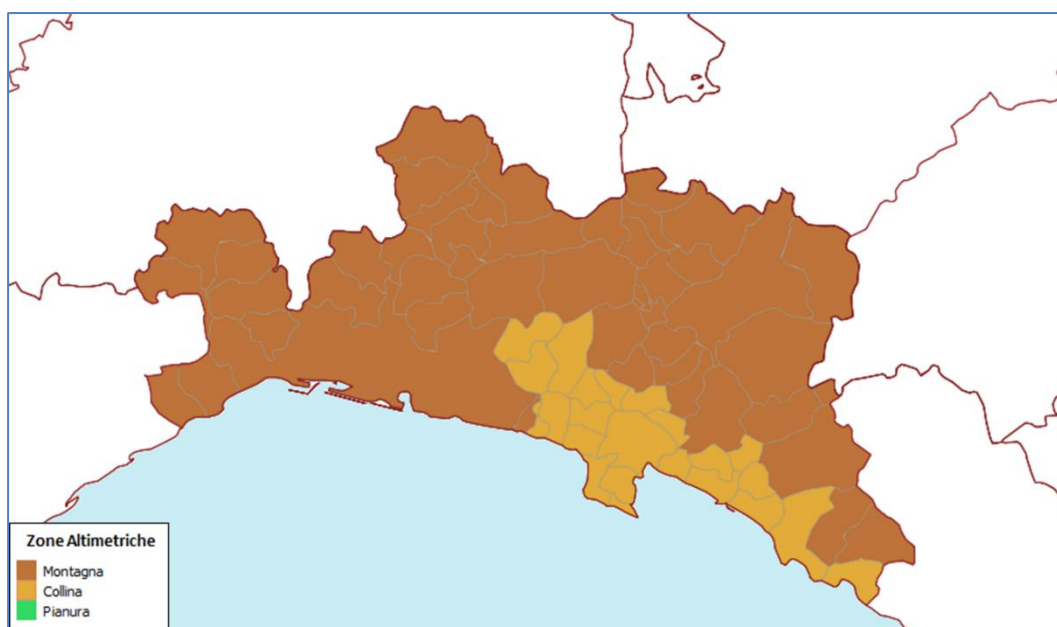
È questa con tutta evidenza la prospettiva di area vasta che Genova ha di fronte a sé: ma resta da adottare una serie di scelte chiare, in termini di governo della “città di fatto” intercomunale genovese, che pone al capoluogo ligure, seppure su una scala quantitativa minore rispetto ad altre grandi città italiane, lo stesso dilemma tra una autorità metropolitana dalla finalità chiaramente urbana ed una di vocazione da regione urbana funzionale, che rischierebbe di lasciare la prima priva di effettivo governo.

### 2. L'area metropolitana di Genova

#### 2.1 La dimensione fisica e urbana

L'ex provincia di Genova è composta da 67 comuni, ha un'estensione di 1.833,78 chilometri quadrati ed è popolata da 855.834 abitanti, poco oltre la metà della popolazione regionale. Nel comune di Genova risiedono 592.507 abitanti (circa il 68 per cento della popolazione ex provinciale). Il territorio è prevalentemente montuoso con una piccola porzione collinare (Figura 1).

Figura 1. Le zone altimetriche



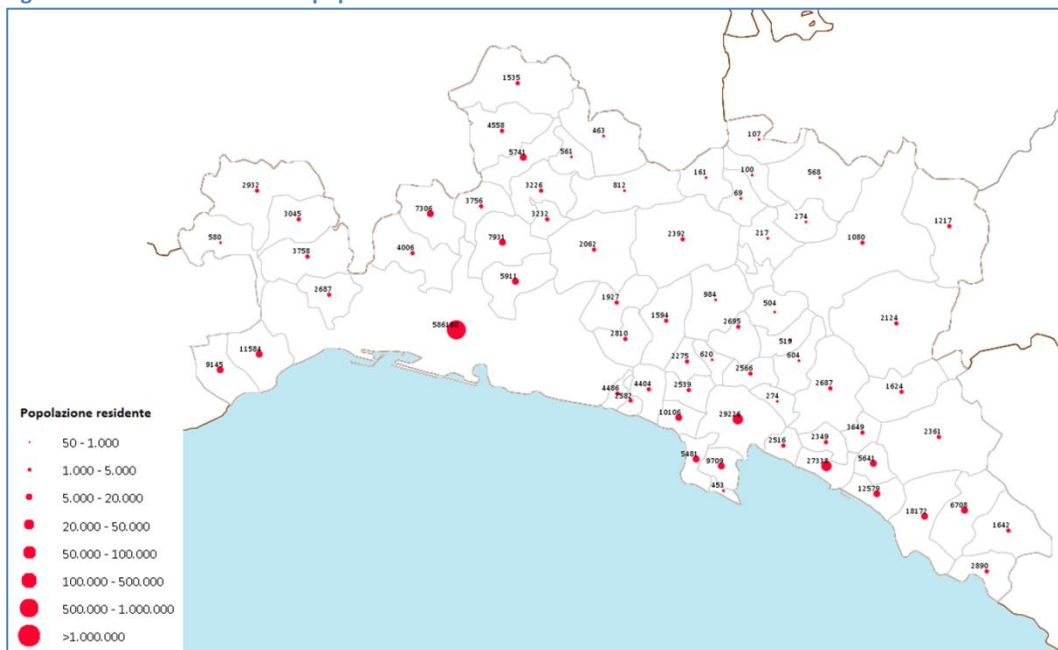
Fonte: dati ISTAT 2014

La rappresentazione cartografica della distribuzione della popolazione (Figura 2) e della densità abitativa (Figura 3) evidenziano la presenza sul territorio di un attrattore costituito dal comune di Genova contrapposto a diversi centri di aggregazione localizzati prevalentemente lungo la linea costiera (Chiavari, Rapallo, Recco, Lavagna, Bogliacco). I Comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti popolano le zone interne della Provincia.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

Figura 2. La distribuzione della popolazione

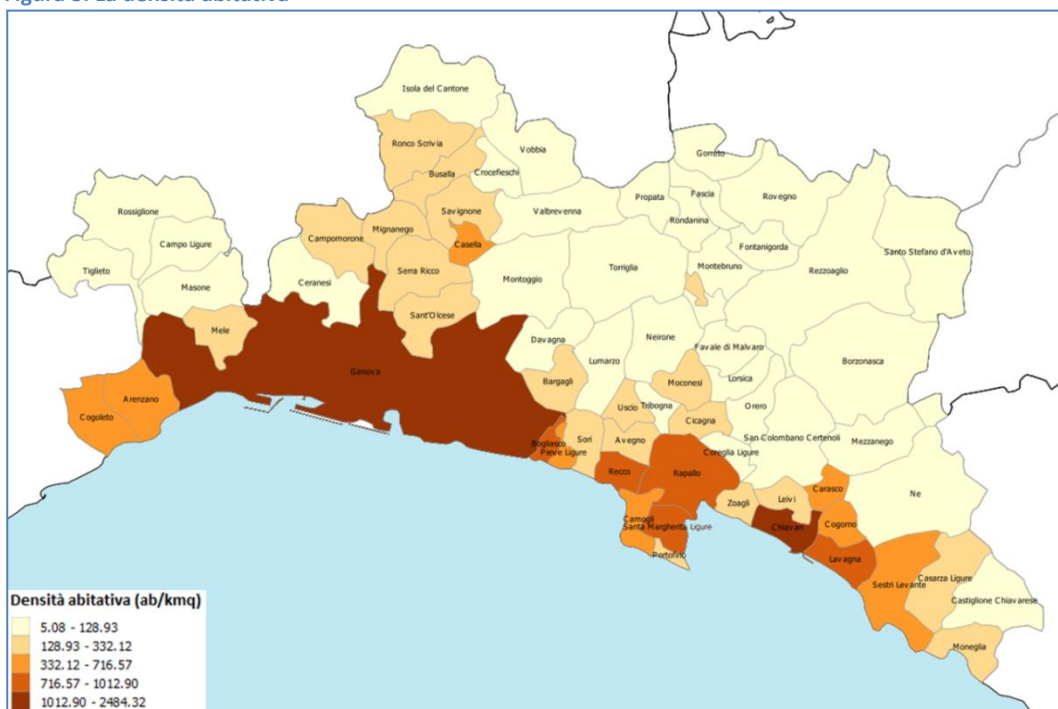


Fonte: dati ISTAT 2013

La densità abitativa, ovvero il rapporto tra la popolazione residente e la superficie territoriale del Comune, mette in luce la concentrazione insediativa della popolazione nel comune di Genova e nella zona costiera del territorio. La densità abitativa nel comune di Genova assume il valore di 2.484,32 abitanti per kmq mentre nel restante territorio provinciale si registra un valore medio pari a 468,8 abitanti per kmq. I comuni di Chiavari e Rapallo registrano valori di popolazione residente superiori a 20.000 abitanti e densità abitative rispettivamente pari a 2.254,86 (Chiavari) e 907,25 (Rapallo).

*Il continuum  
insediativo*

Figura 3. La densità abitativa

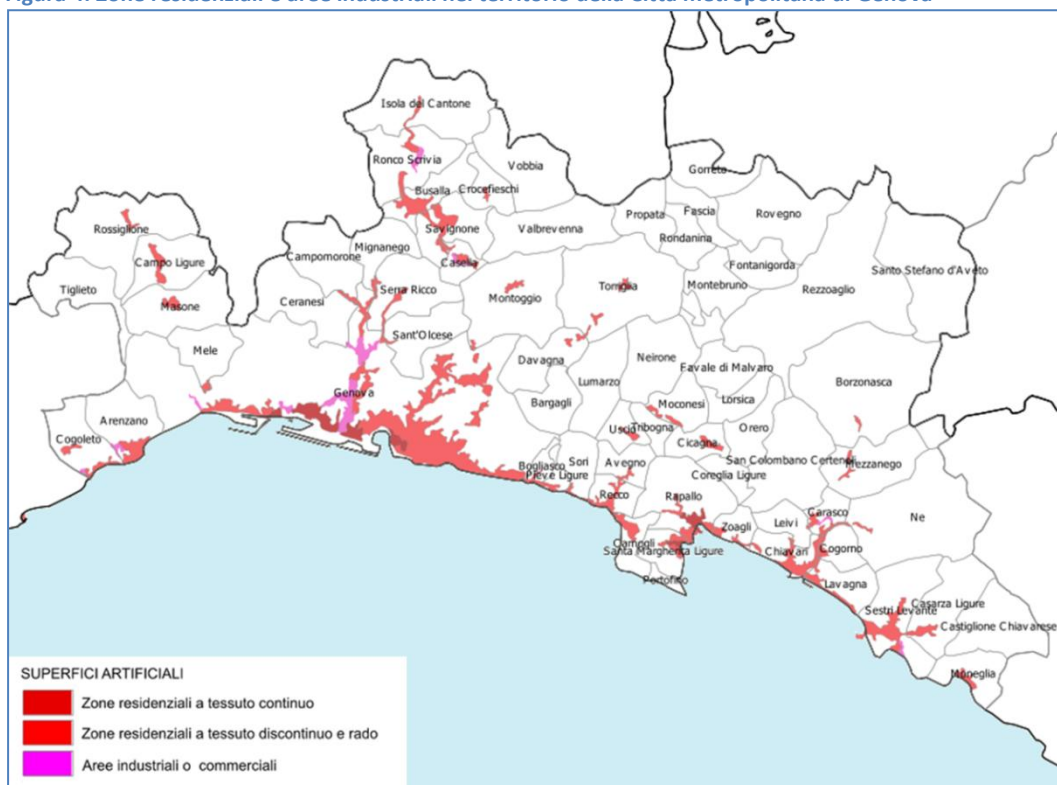


Fonte: dati ISTAT 2013

### Città metropolitana di Genova

La Figura seguente mostra più in dettaglio la distribuzione delle aree industriali e commerciali all'interno del territorio e rende maggiormente evidente la correlazione esistente tra le aree produttive e le zone residenziali. Sul territorio del comune di Genova in direzione nord è possibile leggere l'insediamento di aree industriali e commerciali che lungo la direttrice di collegamento con Milano/Alessandria (A7) cedono il posto a zone residenziali (Casella, Savignana, Busalla, Ronco Scrivia).

Figura 4. Zone residenziali e aree industriali nel territorio della Città metropolitana di Genova



Fonte: dati ISPRA 2012

#### Il consumo di suolo

Un altro indicatore del territorio e dei suoi insediamenti urbani è il consumo di suolo calcolato come percentuale di territorio comunale occupato stabilmente da insediamenti (edifici, opifici, infrastrutture) (Figura 5 e 6). Il cartogramma evidenzia, ancora una volta, la concentrazione di consumo di suolo lungo la fascia costiera del territorio con dei poli di maggiore concentrazione specie nei comuni di Chiavari, Lavagna, Santa Margherita Ligure, Carasco.

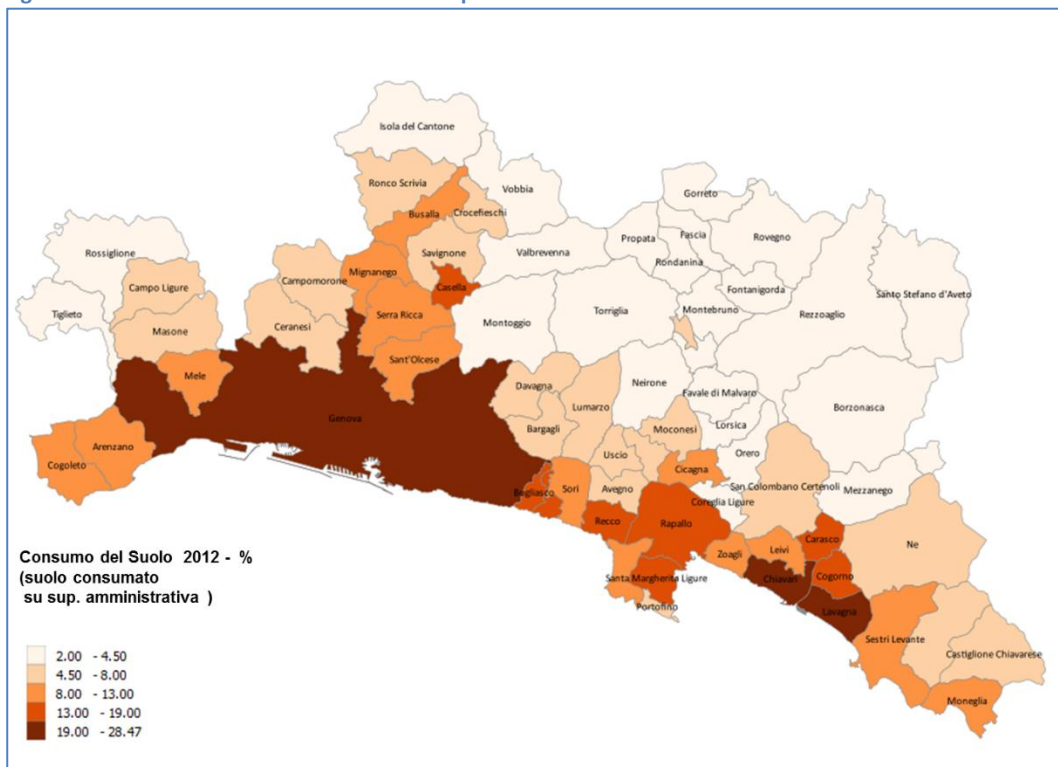
Il confronto dei valori di consumo di suolo (rappresentazione al 2012 e al 2015) evidenzia un sensibile aumento di consumo di suolo specie nell'immediato intorno dei poli più sviluppati con una crescita sensibile di consumo di suolo dei Comuni immediatamente adiacenti a Genova lungo la direttrice nord (Sant'Olcese, Serra Ricco, Mignanego, Casella, Busalla) in direzione Milano/Alessandria.



# I dossier delle Città Metropolitane

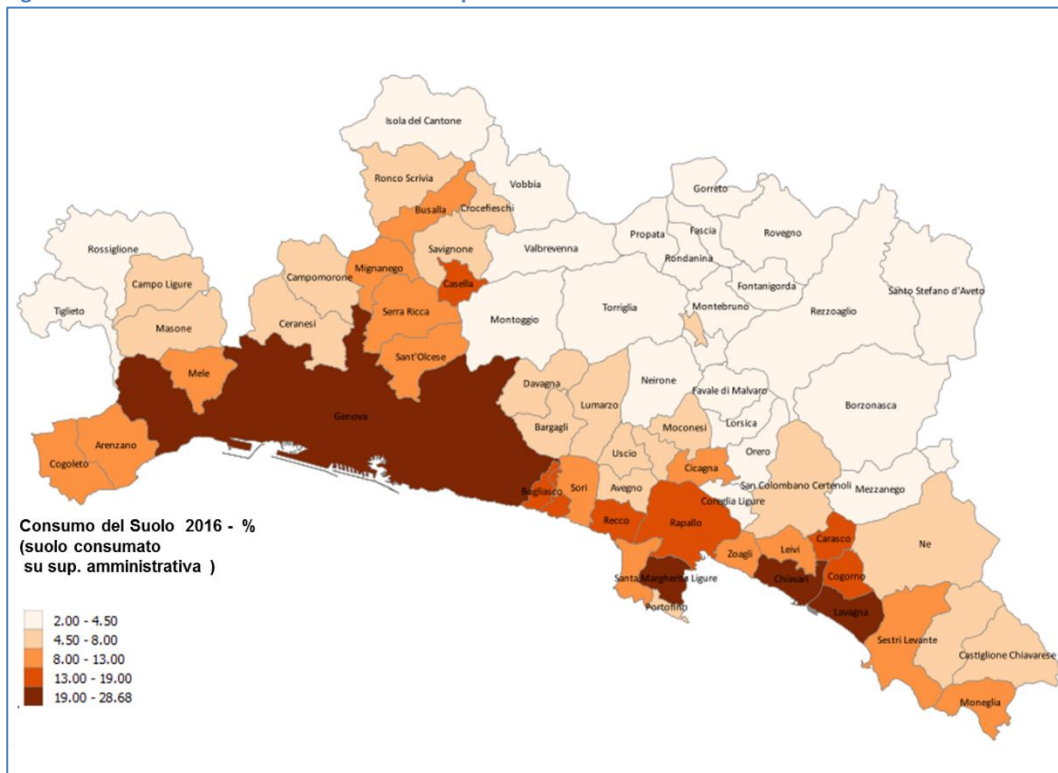
## Città metropolitana di Genova

Figura 5. Il consumo di suolo nella Città metropolitana di Genova



Fonte: dati ISPRA 2012

Figura 6. Il consumo di suolo nella Città metropolitana di Genova



Fonte: dati ISPRA 2016 (Legenda dei Comuni in Appendice: Tabella A)

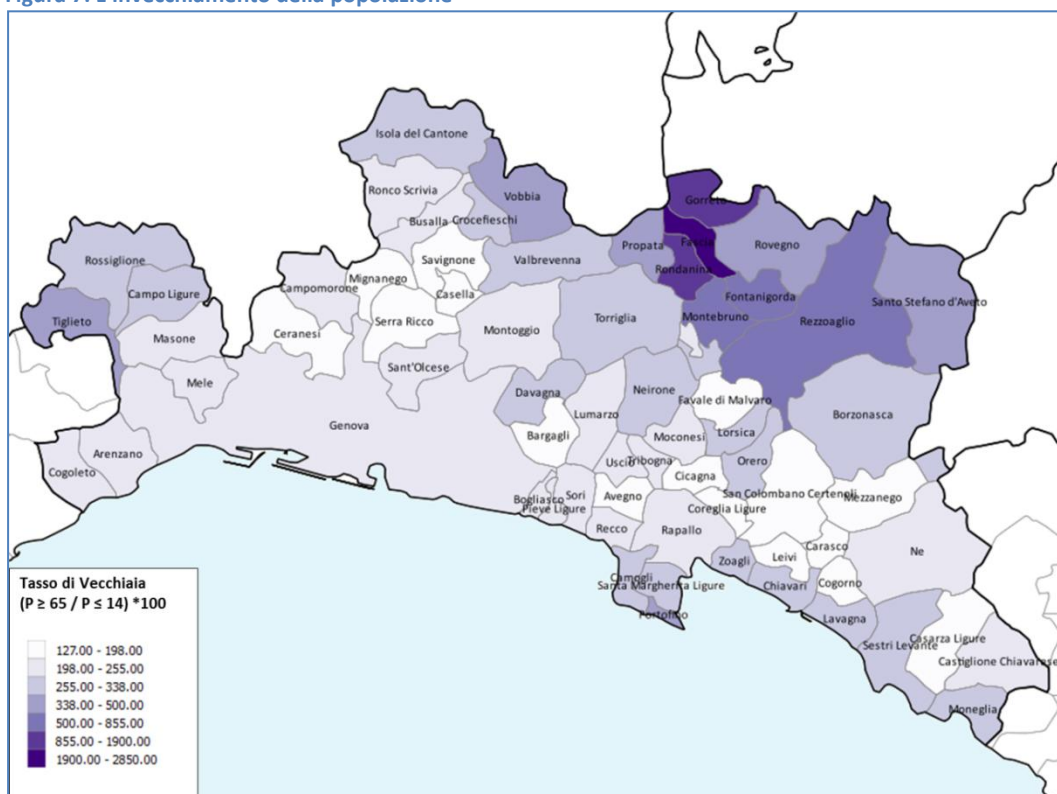
### 2.2 Gli aspetti di composizione del tessuto sociale

*I caratteri della popolazione*

Il tasso di vecchiaia<sup>15</sup> che rileva il grado d'invecchiamento della popolazione, all'interno dell'ex Provincia assume un valore medio pari a 227,06; nel comune di Genova questo indicatore è pari a 226,47. Il territorio della provincia di Genova è al terzo posto su 110 Province italiane per età media.

I Comuni montani di Gorreto, Rondanina, Fascia presentano valori molto alti rispetto alla media provinciale; la lettura di questo dato diviene rilevante se comparato con i valori del tasso di natalità (Figura 7) che registra i valori più bassi proprio su quei territori. Dall'analisi di questi dati si evince una tendenza allo spopolamento delle aree interne più impervie e isolate.

Figura 7. L'invecchiamento della popolazione



Fonte: dati ISTAT 2011

<sup>15</sup> Il tasso di vecchiaia è il rapporto tra popolazione con più di 65 anni e la popolazione con meno di 15 anni.

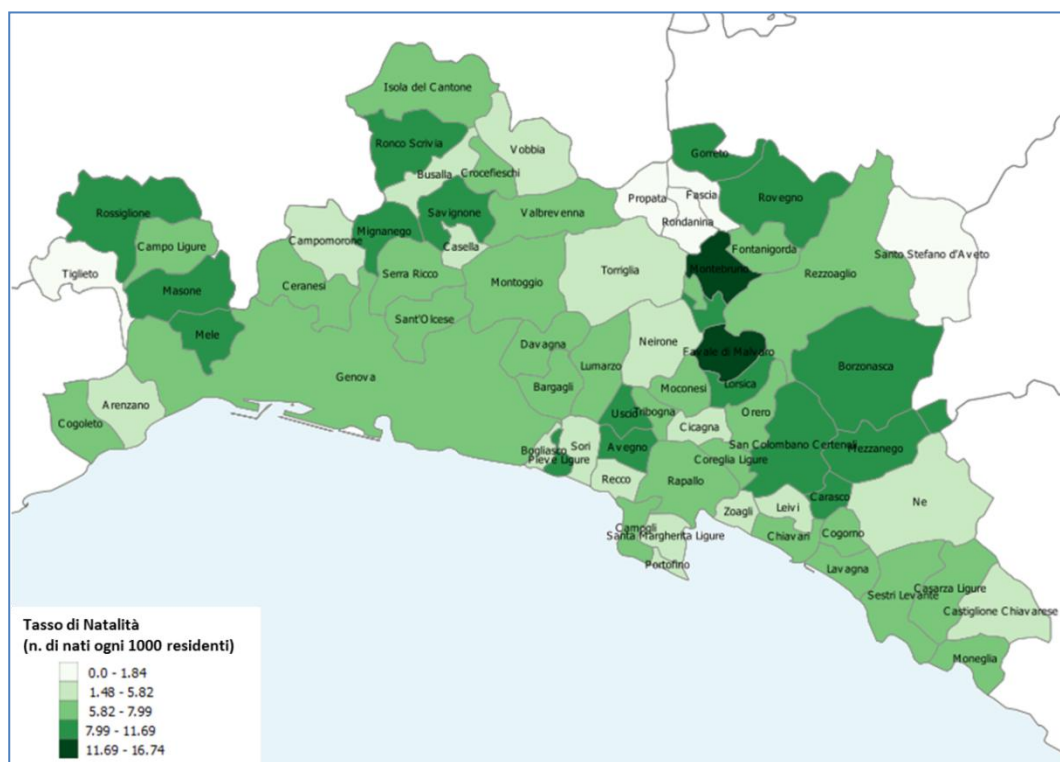
## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

Il tasso di natalità<sup>16</sup> registra valori medi inferiori a 8 nella maggior parte del territorio ex provinciale, i valori più alti si registrano nei Comuni in cui i valori di densità abitativa sono minimi, o comunque molto bassi, lasciando così intendere che il dato numerico è fortemente influenzato da una base di calcolo decisamente inferiore a quella registrabile ad esempio nel comune di Genova.

E' interessante notare che nei Comuni in cui si registra una crescita sensibile di consumo di suolo e di densità abitativa si rilevano valori alti dell'indice di natalità a dimostrazione dell'esistenza di un *trend* di crescita i Comuni localizzati nell'intorno di Genova lungo la direttrice nord in direzione Milano/Alessandria.

Figura 8. La natalità



Fonte: dati ISTAT 2013

L'andamento dei flussi migratori registra la differenza tra il numero degli iscritti e le cancellazioni anagrafiche di residenti, la Figura 9 mostra una evidentissima spaccatura tra il territorio del comune di Genova, dove il saldo fra iscrizioni e cancellazioni è chiaramente positivo, ed il resto del territorio ex provinciale, in cui è nettamente prevalente la presenza di Comuni in cui il saldo è negativo.

I Comuni costieri di Rapallo, Chiavari, Lavagna e Sestri Levante registrano un valore elevato a testimonianza della forte attrattività di questi territori di acclamata bellezza per la presenza di risorse naturali e ambientali.

<sup>16</sup> Il tasso di natalità è il rapporto tra il numero di nati ogni mille residenti.

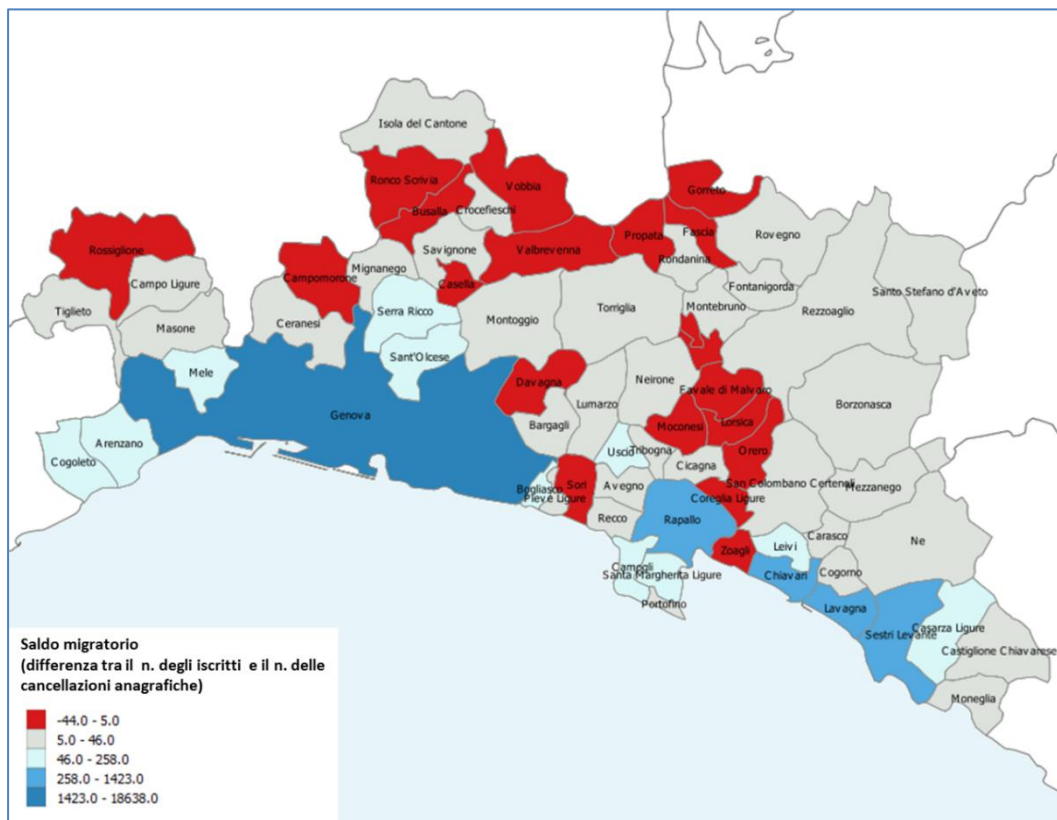
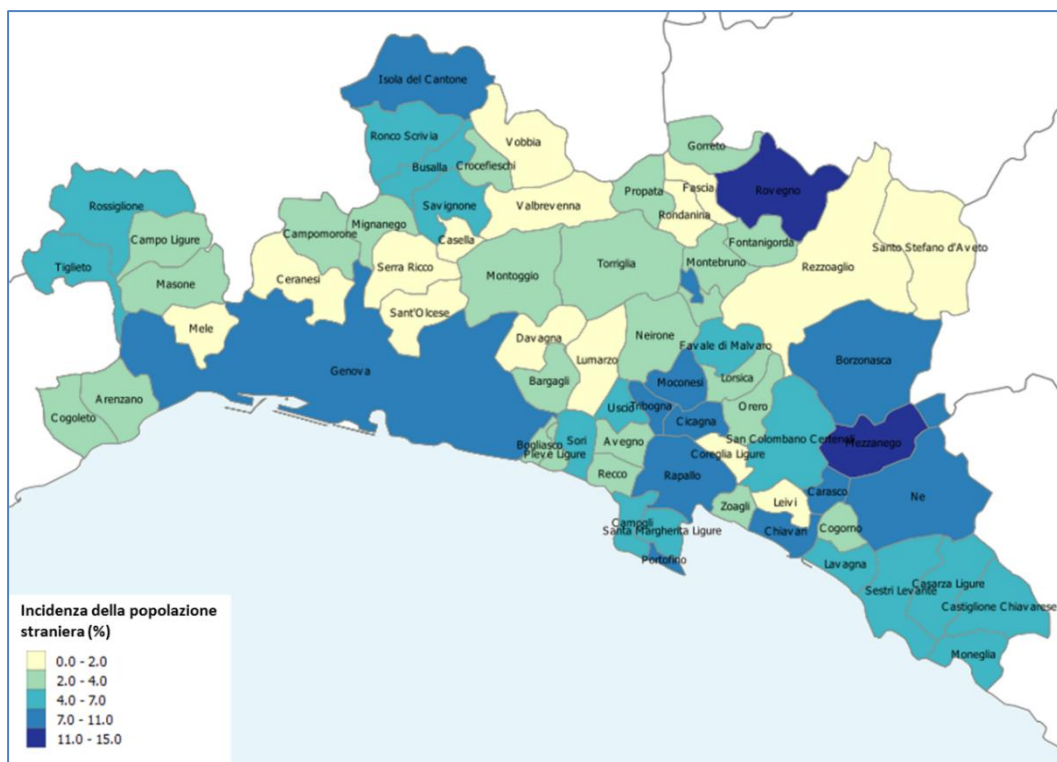


Figura 9. Il saldo migratorio

Fonte: dati ISTAT 2013

Figura 10. La popolazione straniera



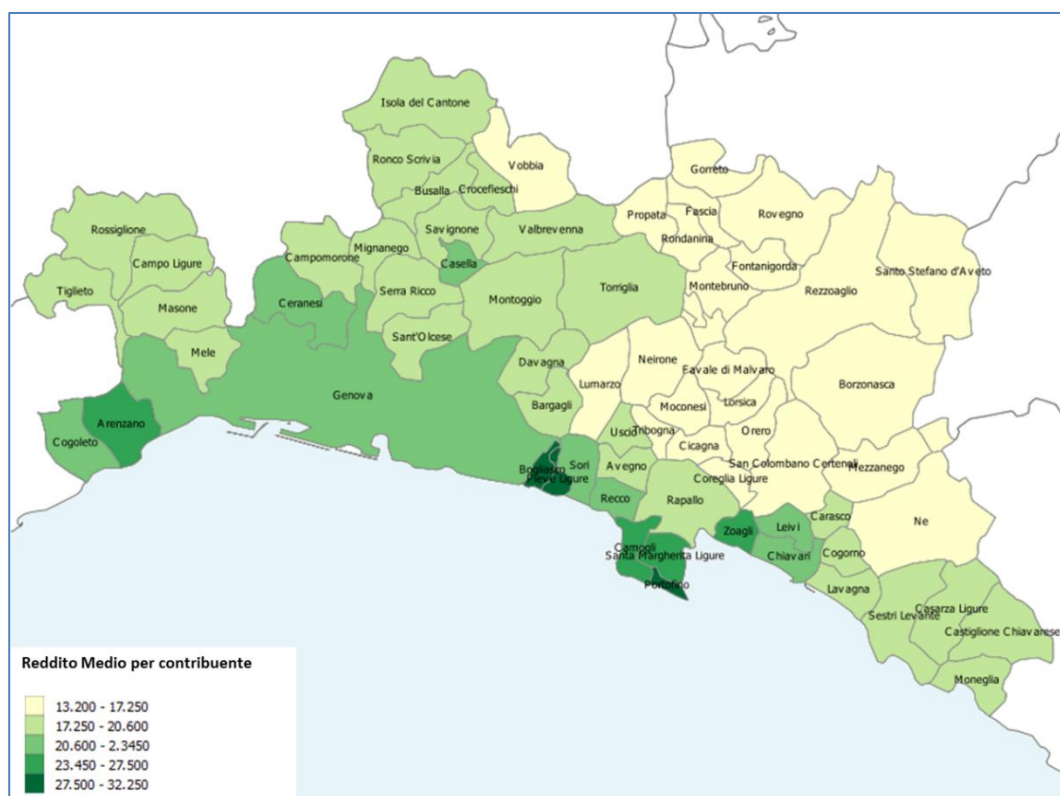
Fonte: dati ISTAT 2013

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

Gli stranieri residenti nell'ex provincia di Genova sono circa 73.525 e rappresentano l'8,5 per cento della popolazione totale (bilancio demografico al 2013) più della metà di essi risiede nel comune di Genova (circa 56.534) dove l'incidenza degli immigrati supera il 9,5 per cento della popolazione comunale. Incidenze maggiori si registrano solo nel comune di Rovegno dove gli immigrati raggiungono il 15,6 per cento della popolazione totale).

La distribuzione del reddito (reddito imponibile delle persone fisiche ai fini Irpef) evidenzia nel territorio ex provinciale di Genova un'ampia prevalenza di Comuni in cui il reddito medio per contribuente si colloca nella fascia 17.250 - 20.600 euro, mentre a Genova ed in alcuni comuni prossimi al capoluogo (Arenzano, Cogoreto, Sori, Recco) o distribuiti lungo la fascia costiera (Camogli, Santa Margherita Ligure, Zoari, Chiavari, Lievi) il reddito medio si colloca nella fascia 20.600- 23.450 euro; solo un paio di Comuni (Portofino, Bogliasco, Pieve Ligure ) si collocano nella fascia più alta compresa tra 27.500



e 32.250 euro.

**Figura 11. Reddito medio per contribuente nella città metropolitana di Genova**

Fonte: elaborazione su dati Ministero delle Finanze – anno fiscale 2012

#### 2.3 Un focus sul comune di Genova

##### 2.3.1 Lo sviluppo urbanistico della Città metropolitana di Genova

###### *Gli strumenti urbanistici generali*

Lo sviluppo urbano della città di Genova è storicamente legato agli avvicendamenti politici e alle conseguenti ricadute di carattere economico finanziario.

Napoleone (1805), proclamatosi re d'Italia e imperatore di Francia, unisce la Repubblica ligure al suo Regno; in questo periodo Genova vede il proliferare di riforme istituzionali e di provvedimenti riguardanti l'organizzazione del territorio. Il rallentamento dell'attività marittima e la conseguente crisi economica determina l'attuazione dei primi interventi speculativi con la trasformazione degli edifici medievali in modeste case d'affitto.

Dopo la sconfitta di Napoleone, il Congresso di Vienna priva nuovamente Genova della propria autonomia annettendola al Regno di Sardegna fino alla proclamazione dell'Unità d'Italia. Grazie agli attenti interventi politico amministrativi del Regno di Sardegna, la città ha una forte ripresa economica testimoniata dall'espansione urbanistica borghese fuori dalle mura (i ceti meno abbienti si insediano nel centro storico).

La crescita urbanistica arriva ad interessare le zone limitrofe al comune fino alla costituzione nel 1926 della cosiddetta "Grande Genova" del regime fascista ovvero l'unificazione amministrativa di tutti i comuni circostanti l'attuale centro cittadino. Gli interventi nel centro cittadino, con il piano regolatore del 1930, mettono in pratica la retorica celebrativa di regime.

Nonostante l'azione partigiana abbia evitato il piano di distruzione tedesco in caso di ritirata, la città esce devastata dal secondo conflitto mondiale. Genova, considerata obiettivo sensibile per il suo ruolo di polo industriale e primo porto italiano, viene costantemente colpita e devastata dai bombardamenti alleati.

La ricostruzione del tessuto edilizio prende il via per singole porzioni attraverso l'approvazione dei Piani di Ricostruzione del 1950. Se fino agli anni quaranta gli interventi urbanistici avevano seguito norme di razionalizzazione e funzionalità degli spazi, dal dopoguerra questa attenzione a un disegno omogeneo viene a mancare e si interviene per compartimenti stagni, quando non addirittura applicando come unico principio la speculazione.

Il primo Piano Regolatore Generale è stato adottato nel 1959 con la finalità di disciplinare lo sviluppo urbano. Di fatto però l'Amministrazione comunale lascia che la città cresca dal punto di vista urbanistico espandendosi senza criterio nelle zone collinari e nelle valli Polcevera e Bisagno.

Negli anni '70 la popolazione genovese arriva a superare gli 800 mila abitanti, l'urbanizzazione incontrollata conosce il suo apice con i progetti di edilizia residenziale di Voltri, Pegli, Begato, S.Eusebio, Quarto, all'insegna del modello razionalista del quartiere autosufficiente.

Lo strumento urbanistico che disciplina le trasformazioni urbane della città di Genova paragonato alle altre realtà nazionali è relativamente giovane. Il Piano Urbanistico Comunale (di seguito P.U.C.), approvato con D.P.G.R. n.44 del 10 marzo 2000 e confermato con Deliberazione della Giunta Regionale n.1304 del 5 novembre 2010 con

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

successive varianti o aggiornamenti, è divenuto efficace ai sensi di legge alla data del 26 febbraio 2014.

Il Piano è il frutto di un processo che ha visto l'impegno degli amministratori locali unitamente a progettisti di fama mondiale quali Renzo Piano e Richard Burdett, e la collaborazione di architetti esperti quali Oriol Bohigas, Richard Rogers e Amanda Burden e della struttura Urban Lab.

Il Piano risponde a obiettivi generali di rilancio della città portuale in chiave euromediterranea (ruolo della città-porto nel disegno delle reti europee); di definizione interventi di riqualificazione urbana di grandi e piccole dimensioni da inserire nei Programmi Operativi Regionali (P.O.R.); di captazione di investimenti pubblici e privati; di valorizzazione dell'identità e di impulso allo sviluppo sostenibile ed al benessere dei cittadini. In dettaglio il Piano ha caratteri di innovazione e di operatività, ed è inteso come progetto unitario capace di coniugare il tema della città e del territorio. Il Piano, infatti, contiene i prodromi di un disegno strategico per la Città di Genova individua i principali nodi territoriali ed i relativi sistemi di connessione (reti infrastrutturali, sistemi ambientali, patrimonio culturale, sistema sociale ed economico, etc.). Il PUC, quindi, supera il concetto di zonizzazione indifferente al territorio, opera in modo multidisciplinare combinando conoscenze e competenze di tipo trasportistico, ambientale ecologico, territoriale e paesaggistico.

Il Piano individua ambiti speciali di riqualificazione urbana e ambientale e distretti di trasformazione; le previsioni di Piano sono dettagliate all'interno di specifiche Schede, le quali descrivono sinteticamente: obiettivo specifico della trasformazione urbanistica proposta; quadro delle funzioni ammesse, evidenziazione di eventuali scenari di sviluppo ed indirizzi alternativi.

### *Piano Territoriale Generale della Città metropolitana (PTGcm)*

La provincia di Genova (oggi Città metropolitana di Genova) vanta una consolidata esperienza in materia di pianificazione territoriale provinciale; negli ultimi 15 anni i competenti uffici della Provincia hanno diligentemente esercitato la funzione di pianificazione contribuendo a definire i contenuti essenziali del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCp) con risultati di grande interesse.

Il PTCp, come aggiornato ed integrato dalle numerose varianti<sup>17</sup>, continua a svolgere un ruolo d'indirizzo per tutti i livelli di governo del territorio nell'attuazione di azioni ed interventi, e costituisce un riferimento essenziale anche per la formazione del nuovo Piano Territoriale Generale della Città metropolitana (PTGcm).

---

<sup>17</sup> Le Norme del PTC sono state approvate con la DCP n.1/2002; sono state aggiornate con varianti puntuali e varianti complessive su tematiche specifiche. L'aggiornamento più rilevante riguarda i seguenti aspetti: l'Organizzazione del Sistema del verde (D.C.P.n.29 del 01/06/2011); i Criteri per il controllo dell'urbanizzazione nelle zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevate, nonché criteri per la localizzazione di insediamenti produttivi (D.C.P. n. 39 del 18/06/2008); le Missioni di Pianificazione (D.C.P. n.34 del 12/05/2010), l'integrazione del piano territoriale con la Pianificazione di Bacino (Accordo del 23/03/2011 per la Variante Bacini Padani VBP). La Variante 2014 "Sistemi territoriali Strategici", adottata con DCP n. 40 del 30/12/2013, il cui procedimento di approvazione è in fase di conclusione, introduce modifiche su temi strategici.

L'istituzione della nuova Città metropolitana non ha arrestato i processi in corso contribuendo piuttosto a raccogliere e consolidare i frutti delle esperienze di coesione territoriale e dei processi partecipativi già in corso.

Il Documento "Proposta per l'assetto del territorio della città metropolitana di Genova" (Provincia di Genova- Direzione Pianificazione Generale e di Bacino, 2013) rivolto ai Comuni inclusi nel suo territorio sintetizza i temi essenziali e traccia le linee guida per la redazione del costituendo Piano Territoriale Generale della Città metropolitana (PTGcm).

La Proposta ripropone i contenuti del Progetto di variante al PTCp 2020, approvato dal Consiglio provinciale con DCP n. 7/2012<sup>18</sup>, ed è finalizzata alla condivisione delle scelte e degli orientamenti tra le Amministrazioni coinvolte per accelerare i processi di formazione del primo strumento di pianificazione territoriale per l'area metropolitana.

Il nuovo Piano dovrà rappresentare lo strumento per disegnare il futuro della Città metropolitana, rafforzarne l'identità e conseguire obiettivi di sviluppo equilibrato e sostenibile dell'intera area in accordo, anche, con gli indirizzi della programmazione regionale.

La strumentazione urbanistica di livello comunale nella maggior parte dei Comuni inclusi nella area metropolitana è inadeguata (da modificare/integrare o sostituire): 40 su 67 Comuni inclusi nella Città metropolitana, pari al 60 per cento del totale dei Comuni, hanno uno strumento urbanistico ultradecennale (n.36 Comuni) o prossimo alla scadenza decennale (4 Comuni). I procedimenti amministrativi di adozione/approvazione dei nuovi strumenti di governo del territorio si scontrano con i vincoli legati alla disciplina di settore in materie quali l'ambiente, il paesaggio, la difesa del suolo, il consumo del suolo, le grandi infrastrutture, etc.

L'introduzione del Piano Territoriale Generale della Città metropolitana semplifica radicalmente l'esercizio della pianificazione, collegando il livello comunale con quello di area vasta. Il Piano, infatti, articolato in ambiti omogenei di area vasta, si farà carico di armonizzare la pianificazione comunale e la disciplina di settore (VAS, Piani di Bacino, Piani della mobilità, Piani energetici, Piani paesaggistici, etc.), liberando le Amministrazioni locali da compiti che risultano di complessa attuazione alla scala locale. Senza perdere la coerenza tra la dimensione locale e quella sovracomunale.

Per indirizzare l'assetto territoriale di livello provinciale il PTCp 2002 aveva introdotto uno Schema Direttore fondato su un sistema di assi e poli, quale strumento di indirizzo delle scelte strategiche e dei principali scenari di sviluppo. Lo Schema riproposto anche nella nuova Proposta ha la finalità di inquadrare in una stessa cornice di sviluppo le azioni affidate ai diversi ambiti territoriali.

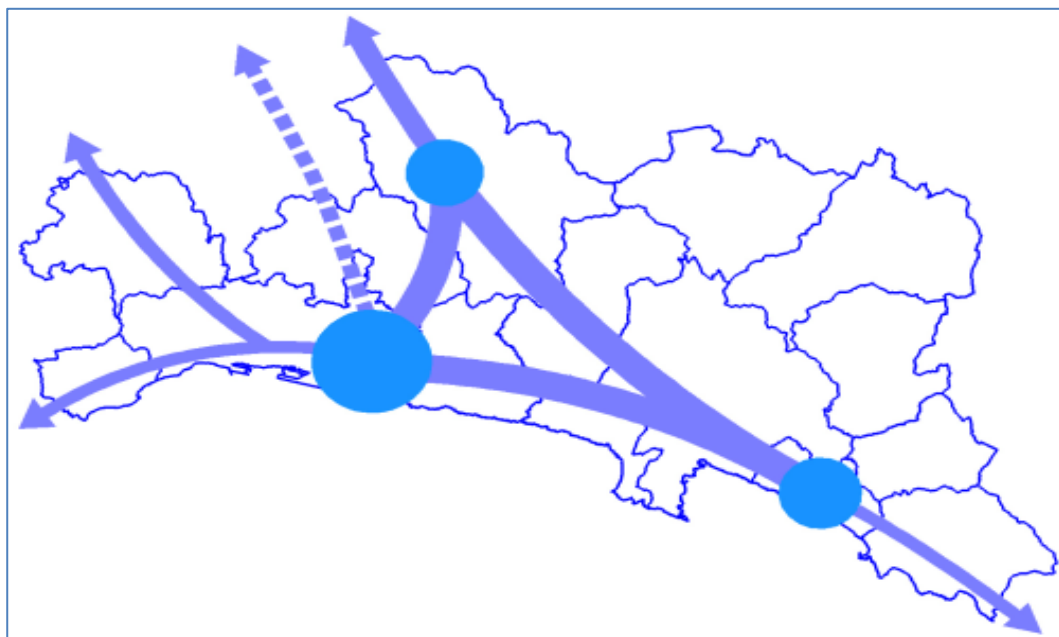
La configurazione "a triangolo" dello Schema individua le aree reputate idonee allo sviluppo sostenibile lungo gli assi dell'area genovese e del Tigullio, compresi fra Genova capoluogo e Valle Scrivia, Entella e Fontanabuona. Agli ambiti esterni rispetto al triangolo sono affidate prevalentemente azioni attinenti lo sviluppo residenziale

---

<sup>18</sup> Il progetto di Variante è stato approvato dal Consiglio provinciale in fase di scioglimento come presa d'atto della "coerente e compiuta attuazione del percorso di revisione del Piano provinciale promosso con la DCP 4/2011 per offrire alla comunità provinciale un valido riferimento per le politiche di gestione del territorio nel prossimo decennio"



turistico, con finalità di riorganizzazione e di riequilibrio fra pesi insediativi dell'asse

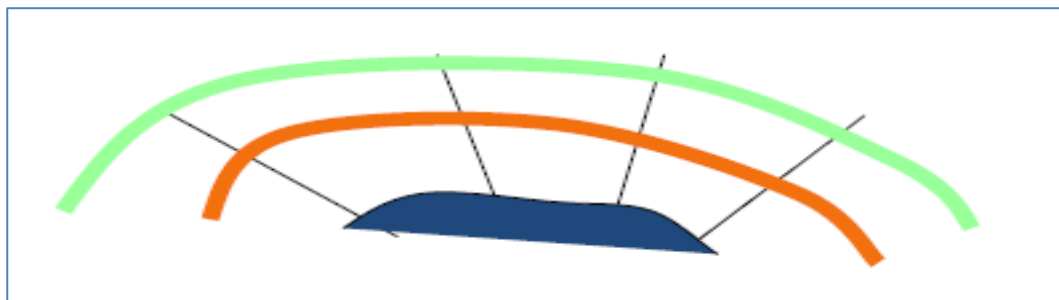


costiero e delle valli interne.

**Figura 12. Configurazione a "triangolo" dello Schema Direttore**

Fonte: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

**Figura 13. Modello di sviluppo a ventaglio**



Fonte: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il riassetto del sistema infrastrutturale dell'ultimo decennio ha confermato gli indirizzi e le previsioni dello Schema direttore in particolare per quanto attiene lo sviluppo progettuale delle grandi opere infrastrutturali e gli accordi del sistema logistico portuale con il sistema logistico dell'oltre appennino.

Lo Schema Direttore costituisce la rappresentazione grafica delle strategie che la Città metropolitana intende mettere in atto per conseguire il riequilibrio ed il rafforzamento delle relazioni fra il capoluogo, il territorio costiero e le valli interne. Lo Schema, infatti, propone una strategia di azione integrata, secondo una conformazione aperta "a ventaglio", in cui lo sviluppo è più estesamente affidato al sistema territorio-ambiente. Il ventaglio traccia la maglia delle relazioni del territorio e ne individua il disegno organico di area vasta.

Di seguito sono elencati gli elementi costitutivi della configurazione a “ventaglio” ed i relativi ambiti tematici strategici di sviluppo:

- (linea blu) linea della costa: tutela dell’ambiente marino e del litorale, riqualificazione paesaggistica ed ambientale, affacci a mare urbani, attrezzature portuali, sviluppo collegamenti via mare;
- (linea rossa) fascia costiera di primo affaccio e terrazzamenti: manutenzione del territorio, restauro dei centri di eccellenza, connessione degli spazi verdi, poli di servizi territoriali;
- (linea verde) valli interne: manutenzione e riqualificazione del paesaggio, completamento centri esistenti con architetture di qualità, rete di servizi primari, sviluppo servizi ed attrezzature innovativi, il sistema del verde, il territorio rurale, la mobilità;
- assi di collegamento fra territori di costa e aree interne e montane: la tutela dei corsi d’acqua e degli ambiti fluviali, la riqualificazione degli affacci urbani lungo le strade di penetrazione.

Il rapporto fra fascia urbana ed aree “verdi” e “blu” costituisce il tema su cui deve misurarsi la pianificazione del territorio. La Proposta individua quindi tale tema un fattore cruciale del rapporto tra città metropolitana ed area vasta provinciale, promuovendo politiche di scambio tra la cultura urbana, fondata sui valori della socialità, e la cultura del territorio, fondata sui valori dell’identità.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

### 2.3.2 L'assetto funzionale e territoriale

La Legge 7 aprile 2014 n.56 ha previsto *“la costituzione di zone omogenee per specifiche funzioni e tenendo conto delle specificità territoriali, con organismi di coordinamento collegati agli organi della città”*.

Il territorio della provincia di Genova presenta caratteri di forte disomogeneità sia dal punto di vista geo-orografico che in quello economico produttivo; alla periferia degradata del capoluogo si contrappongono vere e proprie oasi urbane e rurali come la val Polcevera o la val Fontanabuona.

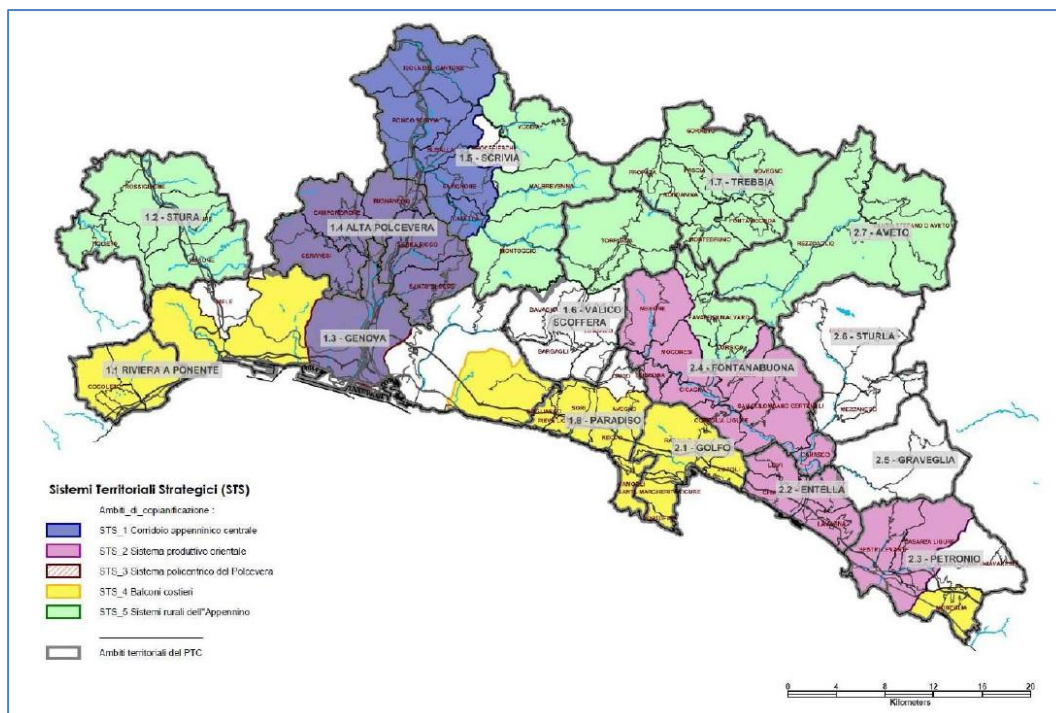
La *“Proposta per l'assetto del territorio della città metropolitana di Genova”*, redatta dalla Direzione Pianificazione Generale e di Bacino dell'ex Provincia di Genova nel 2013 traccia le linee guida per la redazione del costituendo Piano Territoriale Generale della Città metropolitana (PTGcm).

La Proposta di Piano individua più livelli di articolazione territoriale:

1. le unità territoriali omogenee che rappresentano il livello di articolazione più dettagliato del Piano, esse discendono da una lettura del territorio prevalentemente fisica e paesaggistica e, pertanto, non corrispondono rigidamente alla delimitazione dei confini amministrativi comunali. Le unità territoriali omogenee rappresentano la dimensione ottimale per le analisi della VAS -Valutazione Ambientale Strategica. Le unità omogenee sono in totale 21, così individuate: Orba, Riviera a ponente, Ponente genovese, Alto Polcevera, Basso Polcevera, Scrivia medio, Scrivia basso, Levante genovese, Scrivia alto, Paradiso, Trebbia, Tigullio occidentale, Aveto, Entella, Sturla-cicana, Graveglia, Petronio, Stura, Alta Fontanabuona, Bassa Fontanabuona, Moneglia.
2. gli ambiti di concertazione che rappresentano la dimensione territoriale ottimale per l'individuazione dei temi di interesse sovra comunale e la condivisione delle scelte, anche ai fini della predisposizione dei PUC. Gli ambiti del territorio metropolitano sono individuati sulla base di caratteristiche fisiche, storiche, paesaggistiche e delle relazioni consolidate. L'ambito è la dimensione territoriale idonea per definire, politiche di salvaguardia dell'ambiente, di infrastrutturazione, di controllo della crescita insediativa, di sviluppo sociale ed economico, di organizzazione della rete di servizi territoriali, superando la frammentazione delle decisioni ed il disequilibrio fra le politiche di governo del territorio dei singoli Comuni. : Riviera a ponente, Stura, Area centrale genovese, Scrivia, Trebbia, Paradiso, Riviera del Tigullio, Fontanabuona, Aveto-Graveglia-Sturla
3. gli ambiti di co-pianificazione che definiscono le parti di territorio interessate dallo sviluppo dei temi strategici della pianificazione di livello metropolitano. Tali ambiti, come più sotto specificato, rappresentano i territori strategici per l'attuazione degli obiettivi del Piano, che coinvolgono comunità locali ed attori imprenditoriali e sociali.

*Le Aree omogenee della  
Città metropolitana di  
Genova*

Figura 14. I Sistemi territoriali strategici



Fonte: Proposta per l'assetto del territorio della città metropolitana di Genova 2013

In dettaglio la Proposta per il nuovo PTGcm individua cinque Sistemi territoriali strategici che costituiscono “priorità” del Piano per valorizzare risorse ambientali ed economiche strategiche, conservare valori fisici e culturali, superare criticità nell’uso e nell’organizzazione del territorio, rafforzare l’efficienza delle reti infrastrutturali (fisiche e virtuali) determinanti per lo sviluppo economico, per l’attrattività e la coesione sociale del territorio metropolitano. Di seguito si propone un dettaglio dei sistemi e dei rispettivi temi strategici di sviluppo:

1. Corridoio appenninico centrale: Integrazione della componente infrastrutturale, logistica e produttiva del corridoio appenninico, con quella ambientale, paesistica, urbanistica, finalizzato allo sviluppo dei territori lungo l’asse Polcevera/Scriveria, in termini di positive ricadute sul sistema insediativo e dei servizi.
2. Sistema Produttivo Orientale: Riassetto del sistema produttivo del levante provinciale in modo integrato con le componenti ambientali, di difesa del suolo, naturalistiche e paesaggistiche, finalizzato allo sviluppo dei territori lungo l’asse Lavagna/Entella/Petronio, con positive ricadute sull’occupazione e sul sistema insediativo e dei servizi.
3. Sistema policentrico del Polcevera: Integrazione e il coordinamento delle pianificazioni dei Comuni della cintura genovese e del Comune capoluogo si intende attuare un disegno policentrico finalizzato ad armonizzare il rapporto centro/periferia, a valorizzare in modo sostenibile le aree interne, a riqualificare sotto il profilo ambientale e paesaggistico le parti di territorio degradato, a favorire la residenzialità qualificata nel sistema territoriale.

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

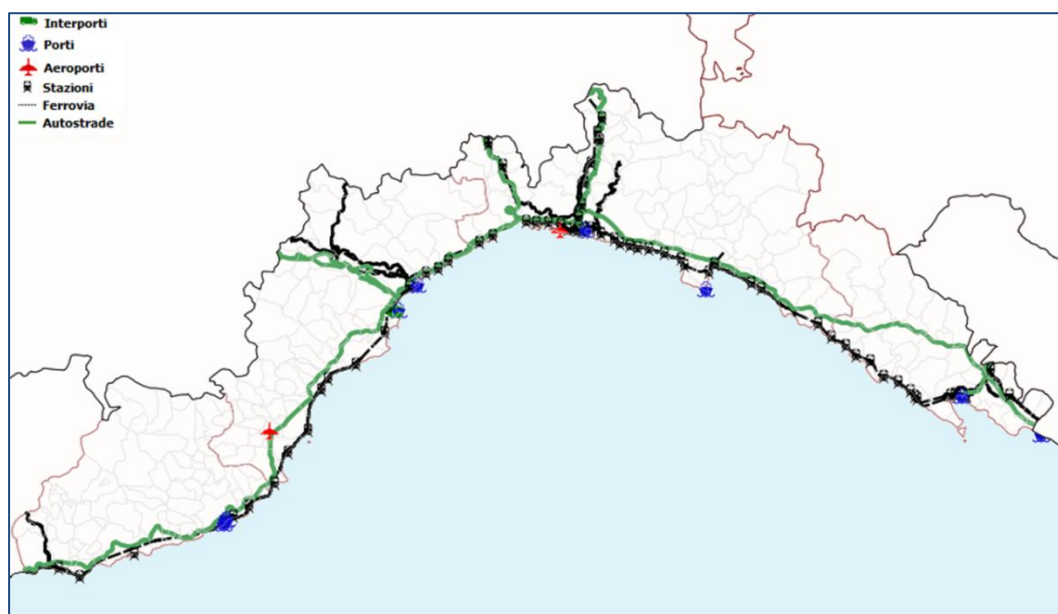
4. Sistemi delle Riviere: Costruzione di scenari di fruizione sostenibile nel territorio dei sistemi delle riviere, che favoriscano le funzioni ricreative e sportive delle riviere, la riqualificazione dell'ambiente costiero, la valorizzazione della percezione paesaggistica dell'Aurelia, la promozione di forme di ricettività innovative, l'integrazione con il tessuto insediativo storico dei versanti costieri.
5. Sistemi rurali dell'Appennino: Sviluppo compatibile nei sistemi rurali delle valli interne della Provincia, si intende conseguire la valorizzazione delle vocazioni del territorio rurale, il miglioramento dell'ambiente e della qualità della vita, la riconfigurazione dell'assetto infrastrutturale e dei servizi.

### 2.4 Le infrastrutture

Il sistema infrastrutturale ligure evidenzia forti criticità legate da una parte alla specifica morfologia del territorio dall'altra alla localizzazione delle linee trasportistiche, particolarmente tortuose e caratterizzate dalla presenza di numerose gallerie.

La mappa delle infrastrutture per la mobilità e la logistica del territorio regionale evidenzia come tutta la rete sia concentrata sulla costa con una altissima presenza di stazioni ferroviarie.

Figura 15. Le infrastrutture per la mobilità nella regione Liguria



Fonte: ISTAT 2014

Figura 16. Carta tecnica regionale "La Viabilità ferroviaria"



Fonte: <http://www.regione.liguria.it/argomenti/conoscere-e-vivere-il-territorio/mobilita-transporti/trasporti/trasporto-ferroviario/la-rete-ferroviaria-in-liguria.html>

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

Il trasporto ferroviario in Liguria ha una valenza strategica poiché costituisce l'elemento di raccordo tra i principali bacini del trasporto su gomma.

L'analisi del sistema di trasporto ferroviario evidenzia due aspetti fondamentali:

- il traffico regionale e interregionale è obbligato a convivere con il traffico a lunga percorrenza ed il traffico merci con negativi effetti indotti sul traffico locale;
- la quasi totalità del traffico ferroviario converge sul nodo di Genova che presenta un livello di congestione particolarmente elevato.

L'infrastruttura ferroviaria in Liguria si estende per 500 km di linee, di cui ben 75 km all'interno del nodo metropolitano con 22 stazioni dislocate su 3 linee ferroviarie.

La ferrovia costituisce un mezzo di trasporto assai utilizzato dai genovesi per gli spostamenti dalla periferia verso il centro; in tempi recenti gli spostamenti ferroviari sono stati progressivamente integrati nel servizio urbano dalla metropolitana con circa 5,3 km di linea e sette fermate.

Il Nodo ferroviario di Genova rappresenta uno dei punti strategici della rete ferroviaria nazionale e internazionale in quanto costituisce un polo di interscambio fondamentale fra il sistema portuale e quello ferroviario sulle direttrici Genova-Ventimiglia, Tirrenica e Milano-Genova. Il nodo costituisce altresì il sistema di trasporto più efficiente nell'ambito della relativa vasta area metropolitana.

I progetti in corso di esecuzione e quelli previsti per il miglioramento della funzionalità del nodo tendono ad aumentare la potenzialità della rete nel suo complesso, ad ammodernarne la dotazione accrescendo i livelli di sicurezza, ad agevolare distinzioni funzionali dei flussi di traffico (merci, a lunga percorrenza e metropolitani) e ad incentivare l'uso del trasporto pubblico per la mobilità delle persone.

Figura 17. Il nodo ferroviario genovese (Fonte: <http://www.italferr.it/ifer/Progetti-e-Studi/Italia/Captive/Nodi-Urbani/Nodo-di-Genova>)

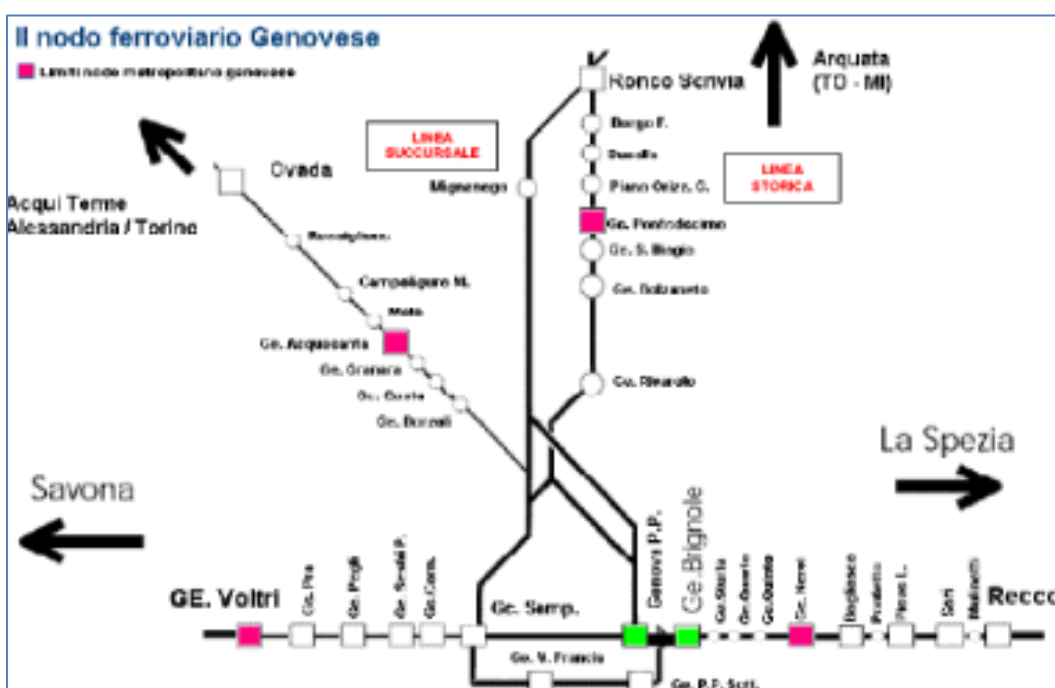
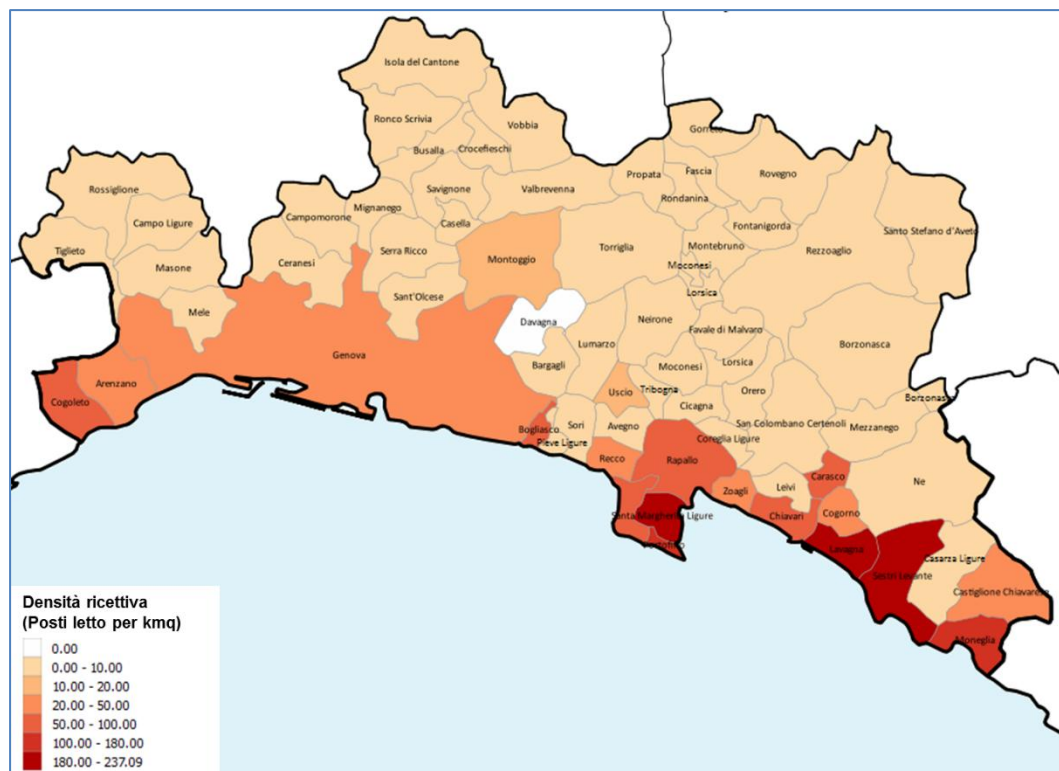


Figura 18. Densità ricettiva nella Città metropolitana di Genova



Fonte: dati ISTAT 2014

### Le strutture ricettive

La distribuzione delle strutture ricettive calcolata mediante l'indicatore di densità ricettiva evidenzia come i valori mediamente maggiori siano presenti nel comune di Genova o e nei Comuni localizzati lungo la costa.

I dati sugli arrivi e le presenze rilevati da ISTAT (Tabella seguente) evidenziano che nella provincia di Genova si registra oltre il 26 per cento delle presenze complessive nelle strutture ricettive della regione Liguria con un incremento nel 2015 rispetto all'anno precedente di oltre 200.000 di persone.

Tabella 1. Movimenti dei clienti nelle strutture ricettive nella regione Liguria e nella provincia di Genova

Territorio	Paese di residenza dei clienti	2014		2015	
		Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Genova	Mondo	1.464.359	3.548.929	1.542.758	3.782.683
	Paesi esteri	714.780	1.673.658	789.6906	1.806.073
	Italia	749.579	1.875.271	783.068	1.976.610
Liguria	Mondo	4.066.978	13.474.247	4.389.580	14.328.278
	Paesi esteri	1.808.941	5.321.684	1.967.660	5.737.319
	Italia	2.258.037	8.152.563	2.391.320	8.590.959

Fonte: dati ISTAT 2014 -2015



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

### 2.5 Gli ambiti di gestione dei servizi pubblici

Descrivere la gestione dei servizi pubblici nelle aree vaste significa rappresentare una geografia amministrativa composta da areali non sempre coincidenti con la delimitazione della Provincia che ne fanno parte.

Nel caso dell'area metropolitana di Genova l'unità amministrativa cui si può fare riferimento per la gestione del servizio idrico integrato (ATO idrico), per il trasporto ed il conferimento dei Rifiuti Solidi Urbani (RSU) e per la delimitazione della competenza della Capitaneria di Porto è il livello provinciale, gli altri servizi presentano articolazioni diverse superando i confini amministrativi della ex Provincia: è il caso dei Centri per l'impiego (CPI), dei Tribunali e delle ASL.

In particolare il territorio della Città metropolitana di Genova è suddiviso in:

- 2 Aziende Sanitarie Locali: la A.S.L. Genovese che a sua volta è suddivisa in 6 distretti sanitari<sup>19</sup> e la A.S.L. Chiavarese suddivisa in 3 distretti sanitari<sup>20</sup>
- 4 Centri per l'Impiego: Medioponente, valpolcevera, Valbisagno e Chiavari
- 2 Tribunali di riferimento (Genova e Chiavari);
- 7 Unioni di Comuni (del Golfo Paradiso, dell'Alta Val d'Aveto, dell'Alta Val Trebbia, delle Valli Graveglia e Sturla-Le Valli dell'Entella, dello Scrivia, Valle del Tempo, Valli Stura, Orba e Leira).

Dall'osservazione dei cartogrammi che seguono si ricava una geografia amministrativa frastagliata ed eterogenea che però, in quasi tutti i tipi di servizi ad eccezione di quelli provinciali, ha dimensione pressoché sub-provinciale.

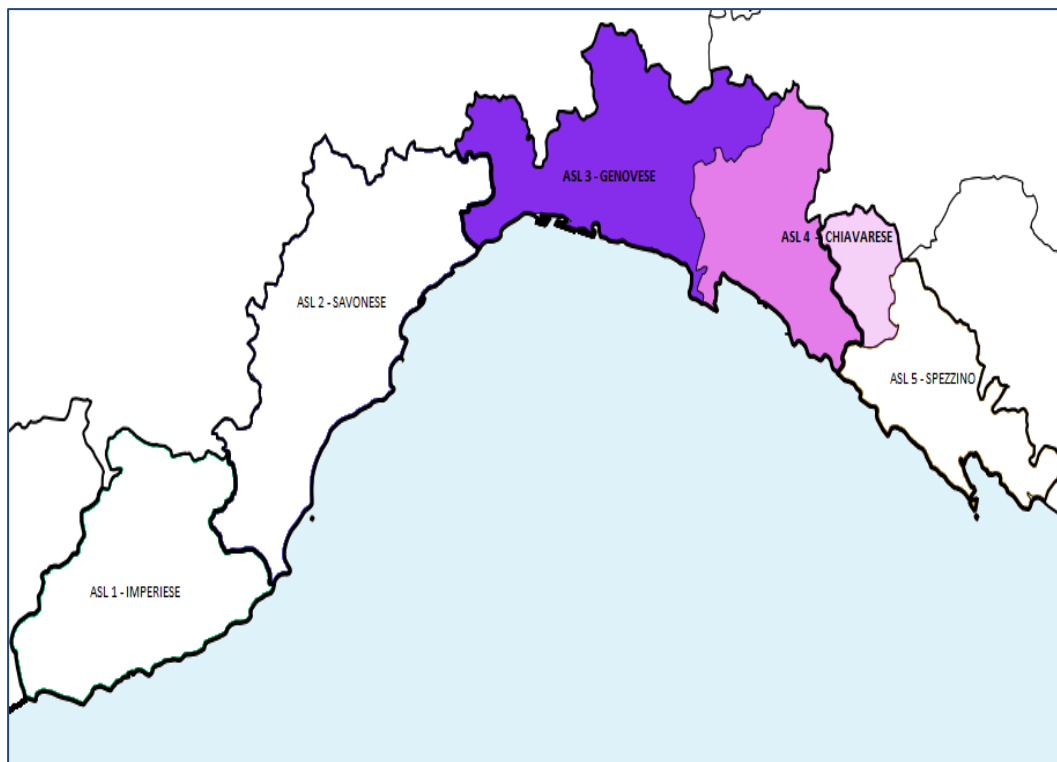
---

<sup>19</sup> La A.S.L. Genovese è suddivisa in 6 distretti sanitari:

- Distretto di Ponente che coinvolge anche il VII municipio del comune di Genova (municipio Ponente);
- Distretto Medio Ponente che coinvolge il II municipio (centro ovest) e il VI municipio (Medio Ponente) del comune di Genova;
- Distretto Centro che coinvolge il I municipio (Centro est), il III municipio (Medio Levante) e l'VIII municipio (Bassa Val Bisagno) del comune di Genova;
- Distretto Valpolcevera che coinvolge anche il V municipio del Comune di Genova (municipio Valpolcevera);
- Distretto Val Bisagno che coinvolge anche il IV municipio del Comune di Genova (municipio Media Val Bisagno);
- Distretto di Levante che coinvolge anche il IX municipio del Comune di Genova (municipio Levante);

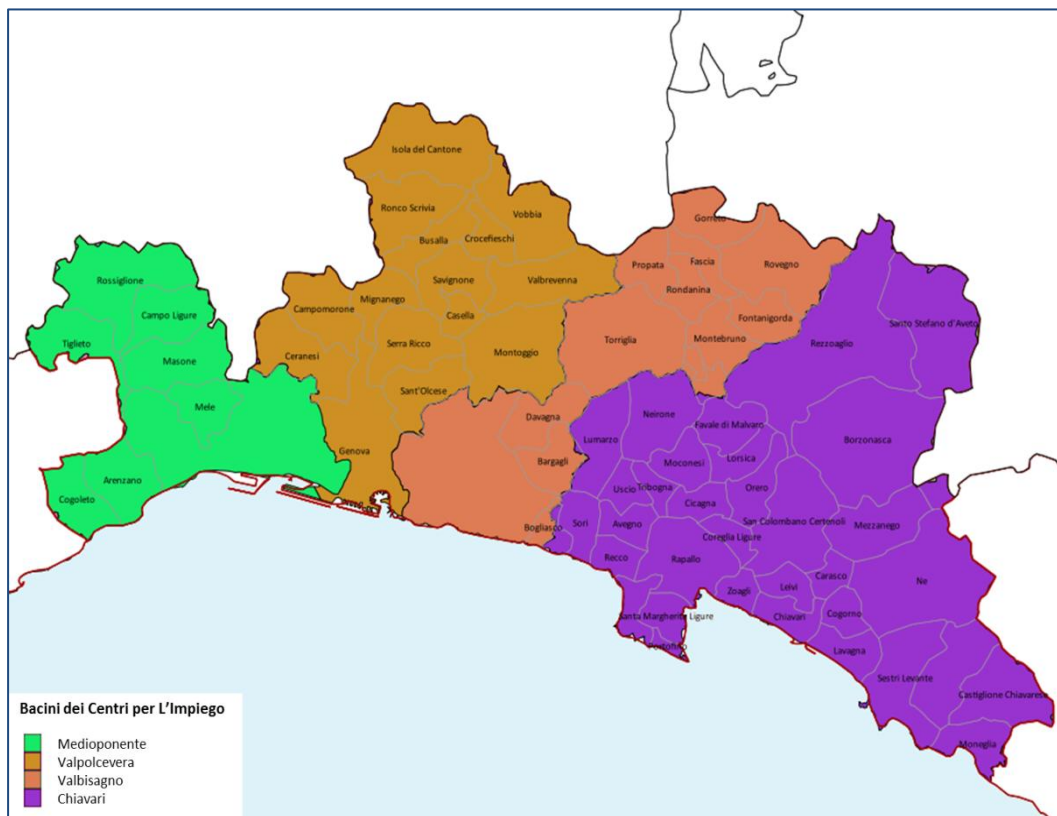
<sup>20</sup> La A.S.L. Chiavarese è suddivisa in 3 distretti sanitari: Distretto Chiavarese, Distretto Tigullio occidentale Distretto Riviera Val di Vara che coinvolge anche 3 comuni della provincia di La Spezia.

Figura 19. La geografia amministrativa: i Centri per l'Impiego



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT 2013

Figura 20. La geografia amministrativa: le A.S.L.

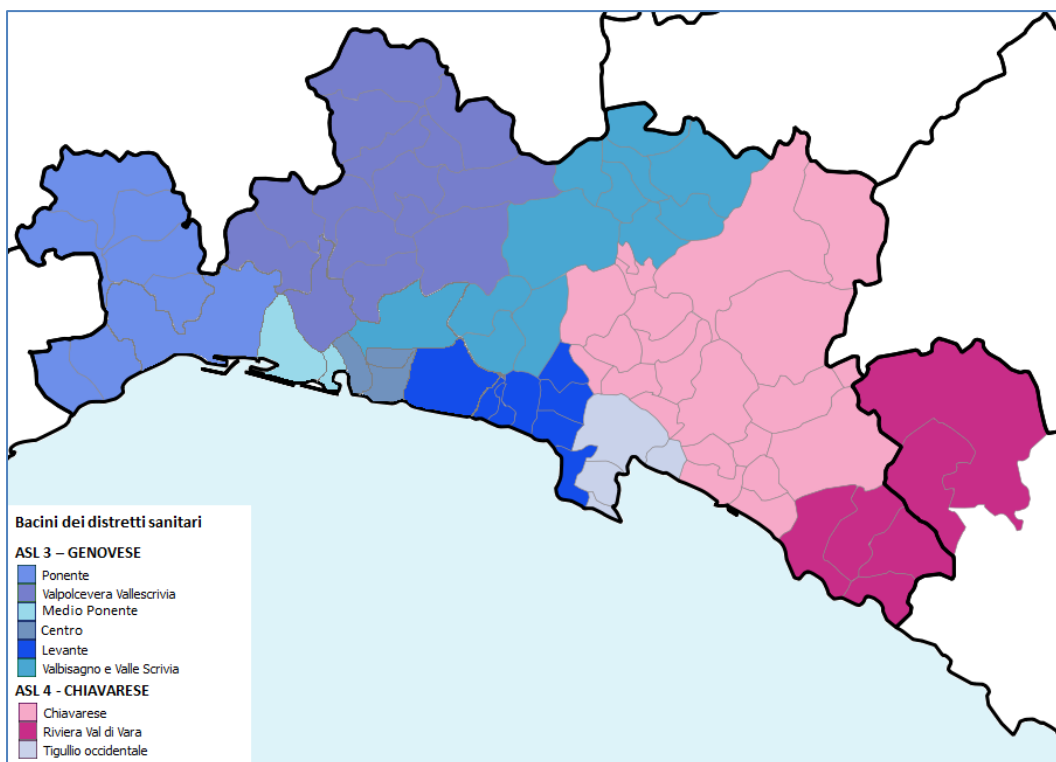


Fonte: Elaborazione su dati Istat 2009 (Atlante di geografia statistica e amministrativa)

# I dossier delle Città Metropolitane

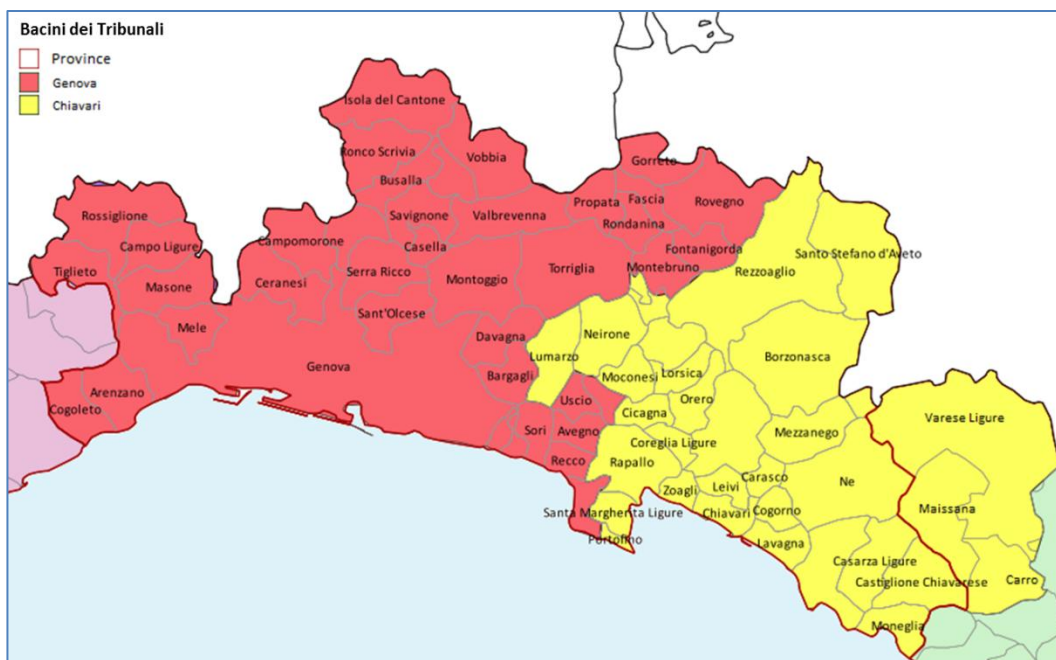
## Città metropolitana di Genova

Figura 21. La geografia amministrativa: i Distretti sanitari



Fonte: Sito istituzionale Servizio Sanitario Regionale Liguria

Figura 22. La geografia amministrativa: I Tribunali



Fonte: Elaborazione su dati Istat 2009 (Atlante di geografia statistica e amministrativa)

All'interno del territorio della Città metropolitana di Genova ci sono 7 Unioni di Comuni interamente ricadenti entro i confini della ex Provincia. Si tratta di Unioni che in 3 casi già rispettano i limiti dimensionali posti dalle norme di riforma (minimo 10.000 abitanti).

Tabella 2. Unioni di Comuni nel territorio della Città metropolitana di Genova

Unione di Comuni	Comuni
Golfo Paradiso	Bogliasco, Pieve Ligure, Sori
Alta Val d'Aveto	Rezzoaglio, Santo Stefano d'Aveto
Alta Val Trebbia	Fascia, Fontanigorda, Gorreto, Montebruno,
Valli Graveglia e Sturla-Le Valli dell'Entella	Borzonasca, Mezzanego, Ne
Scriveria	Busalla, Casella, Crocefieschi, Isola del Cantone,
Valle del Tempo	Avegno, Uscio
Valli Stura, Orba e Leira	Campo Ligure, Masone, Mele, Rossiglione, Tiglieto

La vista sovrapposta degli areali sub metropolitani sopra indagati permette di individuare le aree omogenee (ovvero costanti della geografia amministrativa) che allo stato attuale possono rappresentare primi nuclei di una geografia associativa in divenire. Il risultato dell'intersezione degli ambiti territoriali di competenza di Tribunali, ASL, CPI e delle Unioni di Comuni è rappresentato in Figura 22.

Figura 23. La geografia amministrativa: le Unioni di Comuni



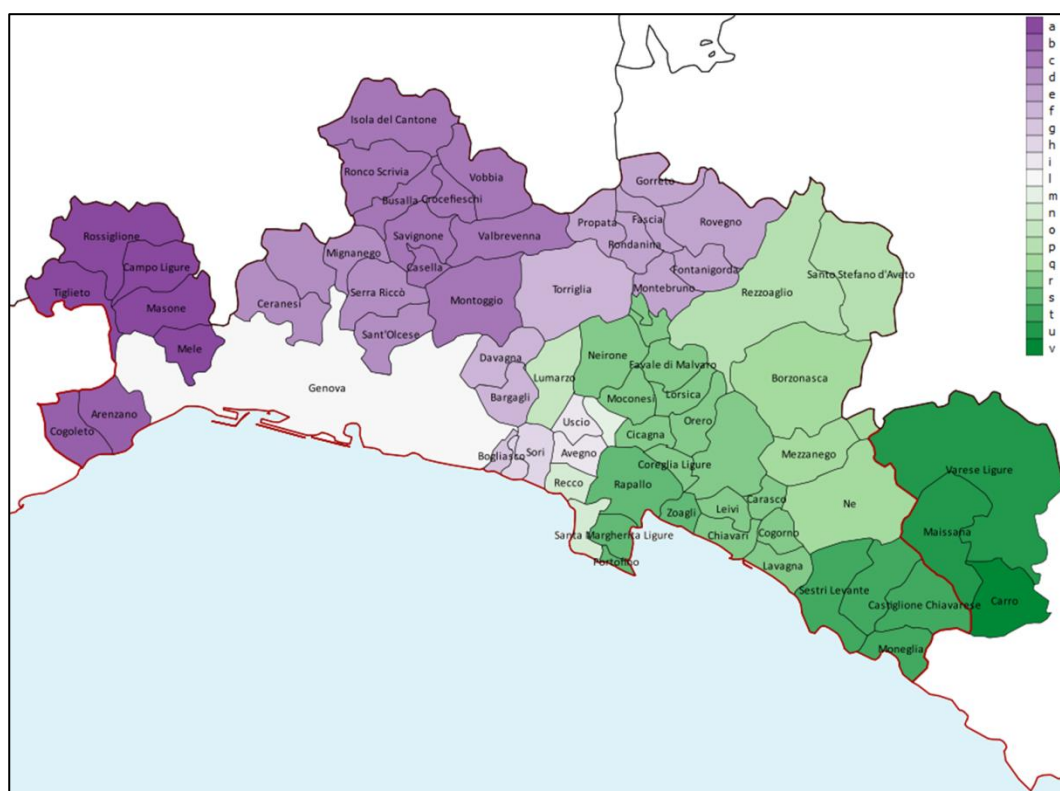
# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

Per l'elaborazione della mappa delle costanti amministrative, i bacini di competenza dell'ATO idrico, dell'ATO rifiuti ed il territorio di competenza della capitaneria di porto di Genova non sono stati presi in considerazione perché coincidenti con l'intero territorio di competenza della Città metropolitana.

Con i colori si è cercato di dare una rappresentazione della progressiva differenziazione dell'organizzazione amministrativa del territorio.

Figura 24. La geografia amministrativa: mappa delle costanti amministrative (Tribunali, ASL, CPI e Unioni di Comuni)



Fonte: Elaborazione su dati relativi alla geografia amministrativa

La Tabella da cui “nasce” il precedente cartogramma<sup>21</sup> può essere utilizzata per un utile “esercizio” di composizione di aree ancor più omogenee che potrebbe avvenire ad esempio spostando un Comune “orfano” nel bacino di un Centro per l’impiego diverso; si potrebbe anche pensare ad un’operazione di razionalizzazione ancor più avanzata, eliminando addirittura un Centro per l’Impiego o altra struttura servente pochissimi Comuni si otterrebbe così l’eliminazione di quei Comuni che sulla cartina si trovano praticamente in “enclave”.

<sup>21</sup> La Tabella viene riportata in Appendice

### 2.6 I Sistemi Locali del Lavoro e le connessioni tra i luoghi

I Sistemi Locali del Lavoro (SLL) rappresentano aggregazioni di Comuni contigui tra di loro, interessati da relazioni socio-economiche e da flussi di pendolarismo giornaliero, individuati dall'ISTAT sulla base degli spostamenti casa-lavoro. I SLL sono stati recentemente aggiornati<sup>22</sup> sulla base delle risultanze emerse dal censimento della popolazione 2011.

I sistemi locali del Lavoro (ISTAT 2011) che interessano i Comuni della Città metropolitana di Genova sono 7:

- Genova che include anche il comune di Franconalto che ricade nella provincia di Alessandria;
- Rapallo;
- Chiavari;
- Sestri Levante che si estende ai Comuni occidentali della provincia di La Spezia
- Sistema Locale del Lavoro di Ovada (provincia di Alessandria) che include i comuni di Rossiglione, Campo Ligure, Tiglieto e Masone in provincia di Genova;
- Sistema Locale del Lavoro di Novi Ligure (provincia di Alessandria) che include il comune di Isola del Cantone in provincia di Genova;
- Sistema Locale del Lavoro di Piacenza include il comune di Gorreto in provincia di Genova.

Dal 2001 al 2011 l'assetto dei Sistemi Locali del Lavoro della Città metropolitana di Genova è rimasto pressoché uguale con lievi ripermetrazioni che hanno coinvolto un numero limitato di Comuni.

Tabella 3- I Sistemi Locali del Lavoro nella Città metropolitana di Genova

Sistema Locale del Lavoro	N. comuni metropolitani	Popolazione	Superficie (Kmq)	Superficie totale SLL(Kmq)
GENOVA	30	680.745	890,00	907,70
RAPALLO	8	62.305	94,40	94,40
CHIAVARI	19	71.415	550,40	550,40
SESTRI LEVANTE	4	29.412	106,80	354,95
OVADA	4	10.315	125,31	413,92
NOVI LIGURE	1	1.535	48,00	779,36
PIACENZA	1	107	19,00	1545,86
<b>TOTALI</b>	<b>67</b>	<b>855.834</b>	<b>1.833,91</b>	<b>4.646,59</b>

Fonte: dati ISTAT 2011

<sup>22</sup> Aggiornamento al 17 dicembre 2014

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

Tabella 4. -Sistema Locale del Lavoro di Genova - suddivisione per Comune e Provincia di appartenenza

PROVINCIA	COMUNE	Popolazione 2011	SUP KMQ	DENSITÀ
Genova	ARENZANO	11584	24,30	476,75
Genova	BARGAGLI	2810	16,28	172,64
Genova	BOGLIASCO	4486	4,42	1013,97
Genova	BUSALLA	5741	17,06	336,48
Genova	CAMPOMORONE	7306	25,91	282,02
Genova	CASELLA	3232	8,07	400,71
Genova	CERANESI	4006	30,70	130,51
Genova	COGOLETO	9145	20,72	441,29
Genova	CROCFIESCHI	561	11,73	47,85
Genova	DAVAGNA	1927	20,53	93,88
Genova	FASCIA	100	11,25	8,89
Genova	FONTANIGORDA	274	16,16	16,95
Genova	GENOVA	586180	240,29	2439,45
Genova	LUMARZO	1594	25,51	62,49
Genova	MELE	2687	16,93	158,67
Genova	MIGNANEGO	3756	16,27	230,79
Genova	MONTEBRUNO	217	17,68	12,27
Genova	MONTOGGIO	2062	47,73	43,21
Genova	PIEVE LIGURE	2582	3,56	725,97
Genova	PROPATA	161	16,93	9,51
Genova	RONCO SCRIVIA	4558	30,11	151,36
Genova	RONDANINA	69	12,81	5,39
Genova	ROVEGNO	568	44,09	12,88
Genova	SANT'OLCESE	5911	21,90	269,88
Genova	SAVIGNONE	3226	21,74	148,36
Genova	SERRA RICCÒ	7931	26,20	302,65
Genova	SORI	4404	13,07	337,05
Genova	TORRIGLIA	2392	60,02	39,86
Genova	VALBREVENNA	812	34,67	23,42
Genova	VOBBIA	463	33,43	13,85
Alessandria	FRACONALTO	352	17,62	19,98

Fonte: dati ISTAT 2011

Tabella 5. Sistema Locale del Lavoro di Rapallo

PROVINCIA	COMUNE	Popolazione 2011	SUP KMQ	DENSITÀ
Genova	Avegno	2539	10,93	232,25
Genova	Camogli	5481	10,07	544,54
Genova	Portofino	453	2,53	178,97
Genova	Rapallo	29226	33,61	869,46
Genova	Recco	10106	9,77	1034,21
Genova	Santa Margherita Ligure	9709	10,04	966,56
Genova	Uscio	2275	9,63	236,16
Genova	Zoagli	2516	7,79	322,80

Fonte: dati ISTAT e Ancitel

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

Tabella 6. Sistema locale del lavoro di Chiavari

PROVINCIA	COMUNE	Popolazione 2011	SUP KMQ	DENSITÀ
Genova	Borzonasca	2124	80,51	26,38
Genova	Carasco	3649	8,46	431,42
Genova	Chiavari	27338	12,23	2235,10
Genova	Cicagna	2566	11,28	227,40
Genova	Cogorno	5641	9,08	621,10
Genova	Coreglia Ligure	274	8,00	34,24
Genova	Favale di Malvaro	504	16,62	30,33
Genova	Lavagna	12579	13,88	906,50
Genova	Leivi	2349	9,71	241,91
Genova	Lorsica	519	17,72	29,29
Genova	Mezzanego	1624	28,65	56,68
Genova	Moconesi	2695	16,27	165,62
Genova	Ne	2361	63,52	37,17
Genova	Neirone	984	30,24	32,54
Genova	Orero	604	15,99	37,78
Genova	Rezzoaglio	1080	104,72	10,31
Genova	San Colombano Certenoli	2687	41,58	64,63
Genova	Santo Stefano d'Aveto	1217	54,78	22,22
Genova	Tribogna	620	7,14	86,85

Fonte: dati ISTAT e Ancitel

Tabella 7. Sistema locale del lavoro di Sestri Levante

PROVINCIA	COMUNE	Popolazione 2011	SUP KMQ	DENSITÀ
Genova	Casarza Ligure	6708	27,82	241,10
Genova	Castiglione Chiavarese	1642	29,75	55,19
Genova	Moneglia	2890	15,61	185,13
Genova	Sestri Levante	18172	33,62	540,56
La Spezia	Carro	580	31,79	18,24
La Spezia	Deiva Marina	1438	14,09	102,09
La Spezia	Framura	683	19,26	35,46
La Spezia	Maissana	659	45,43	14,51
La Spezia	Varese Ligure	2103	137,59	15,28

Fonte: dati ISTAT e Ancitel

I Sistemi Locali del Lavoro di Rapallo e di Chiavari comprendono alcuni Comuni ricadenti nella provincia di Genova. Il Sistema di Ovada sebbene interessi prevalentemente la provincia di Alessandria comprende alcuni Comuni appartenenti alla provincia di Genova.

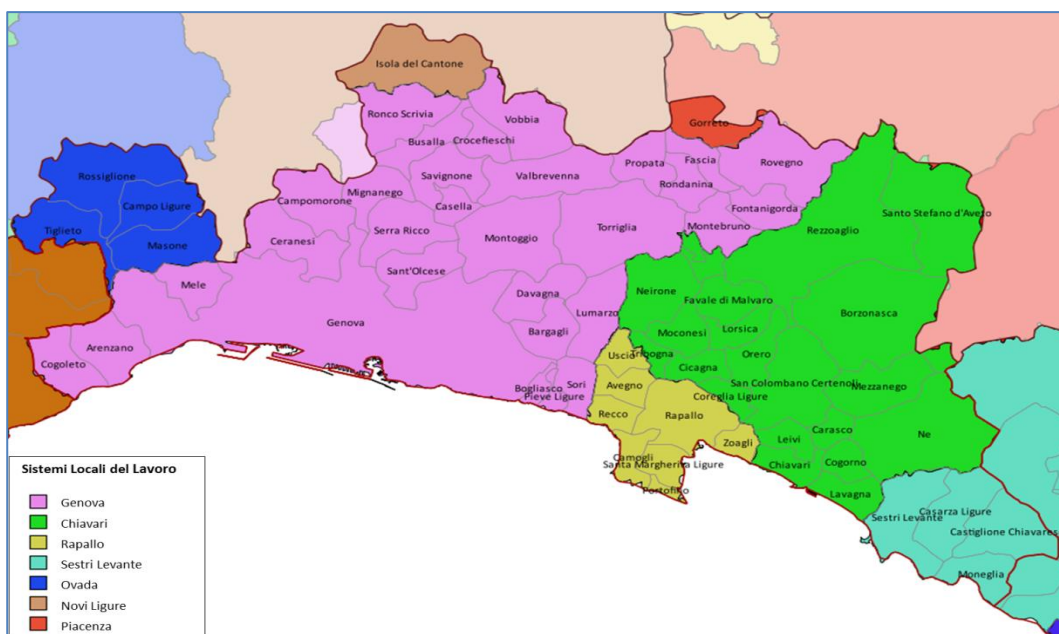
Diversi comuni della Città metropolitana non fanno parte di SLL che hanno un "capoluogo" nell'ex territorio provinciale, ma fanno parte di Sistemi locali del lavoro extraprovinciali; in particolare il SLL di Sestri Levante comprende quattro Comuni della provincia di Genova e cinque appartenenti alla provincia di La Spezia.



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

Figura 25. Sistemi Locali del Lavoro nella Città metropolitana di Genova

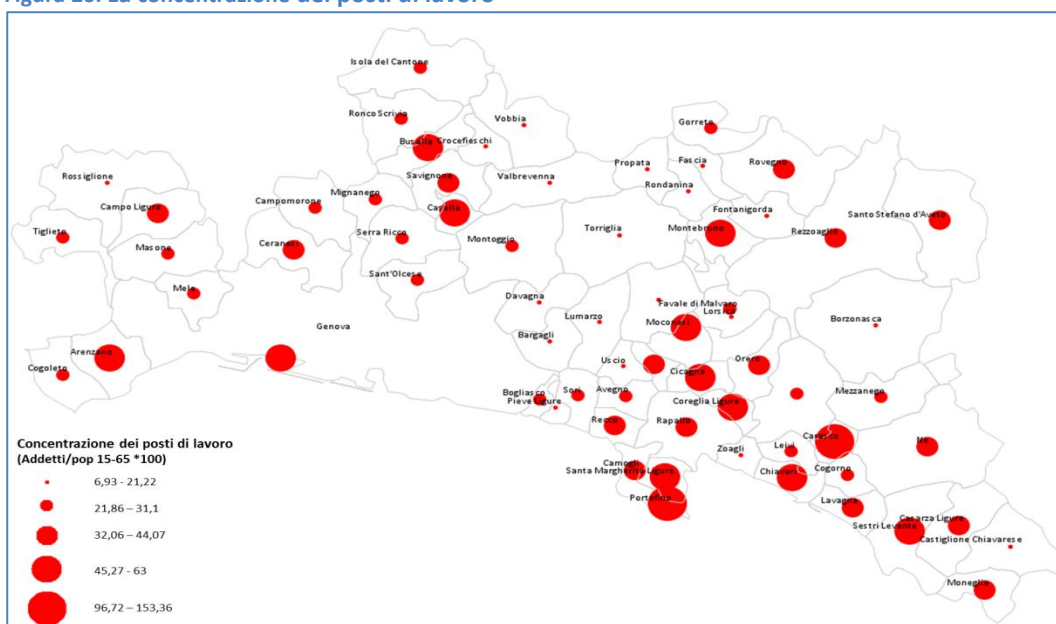


Fonte: dati ISTAT 2011

L'ISTAT ha censito nella Città metropolitana di Genova 278.204 posti di lavoro nell'anno 2012 (addetti alle unità locali).

Interessante è inoltre il rapporto tra addetti e popolazione in età lavorativa (15-65 anni) che descrive la distribuzione di posti di lavoro nei Comuni (polarizzazione economica) (Figura 26). I centri nei quali il valore del rapporto è particolarmente elevato rappresentano poli occupazionali, ovvero Comuni attrattori di unità di lavoro. La figura evidenzia una distribuzione dei posti di lavoro concentrata prevalentemente del settore orientale e costiero della provincia.

Figura 26. La concentrazione dei posti di lavoro



Fonte: dati ISTAT 2011

### 2.6.1 Le connessioni tra i luoghi

L'analisi di dettaglio dei flussi di spostamenti residenza – lavoro del 2011, consente di acquisire ulteriori informazioni sulle relazioni funzionali che si stabiliscono sul territorio. Nell'analisi seguente sono analizzati i cosiddetti "primi flussi di spostamento", ovvero i flussi che rappresentano la direzione prevalente dei movimenti pendolari per motivi di lavoro in uscita da ogni singolo Comune.

Di seguito i dati sugli spostamenti per lavoro all'interno della provincia di Genova la cui popolazione legale, secondo l'ultima rilevazione censuaria, è pari a 855.834 persone.

I Comuni dell'ex Provincia sono stati suddivisi dall'ISTAT in tre categorie secondo la vicinanza con il capoluogo; appartengono al primo "ring" i Comuni di:

- Sori, Mignanego, Campomorone, Masone, Tiglieto, Bargagli, Serra Riccò, Montoggio, Bogliasco, Davagna, Arenzano, Sant'Olcese, Mele, Ceranesi<sup>23</sup> primo ring)<sup>24</sup>;

mentre quelli appartenenti al secondo ring sono:

- Avegno, Busalla, Campo Ligure, Casella, Cogoleto, Lumarzo, Pieve Ligure, Recco, Rossiglione, Savignone, Torriglia, Uscio, Valbrevenna<sup>25</sup>;<sup>26</sup>

i restanti 39 Comuni della Provincia sono stati classificati come "Altri Comuni".

Tabella 8. Popolazione legale della provincia di Genova

Comuni	Popolazione legale 2011
Comune di Genova	586.180
Comuni del primo ring	63.208
Comuni del secondo ring	49.621
Altri Comuni della provincia di Genova	156.825
<b>Totale</b>	<b>855.834</b>

Fonte: dati ISTAT 2011

<sup>23</sup> In effetti, in questo insieme si potrebbero comprendere anche i comuni di Sassello e Bosio in quanto confinanti, ma appartengono rispettivamente alla provincia di Savona il primo e alla regione Piemonte il secondo.

<sup>24</sup> Sono quelli immediatamente contigui a Genova.

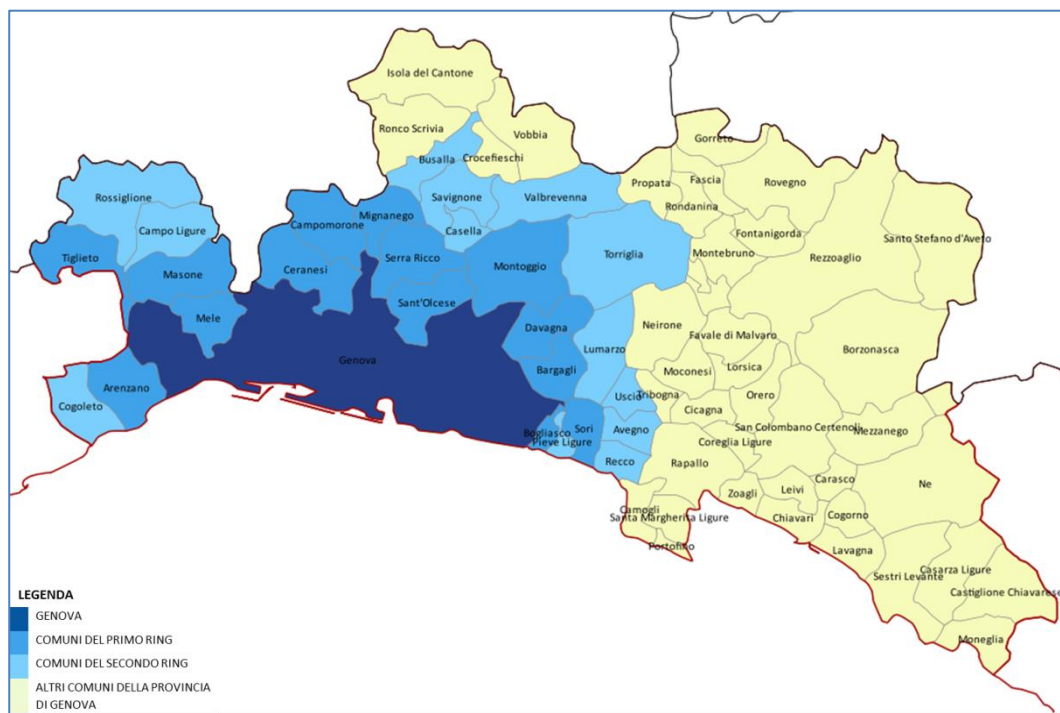
<sup>25</sup> Il secondo ring è rappresentato dai Comuni immediatamente esterni a quelli del primo ring e con questo confinanti.

<sup>26</sup> In questo insieme si possono comprendere i comuni di Fraconalto, Voltaggio, Molare, Ponzone, Urbe in quanto confinanti con i Comuni del primo ring, tuttavia questi Comuni sono stati esclusi dal raggruppamento perché appartenenti a territori diversi dalla provincia di Genova.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

Figura 27.1 "ring" metropolitani



Fonte: dati ISTAT 2011

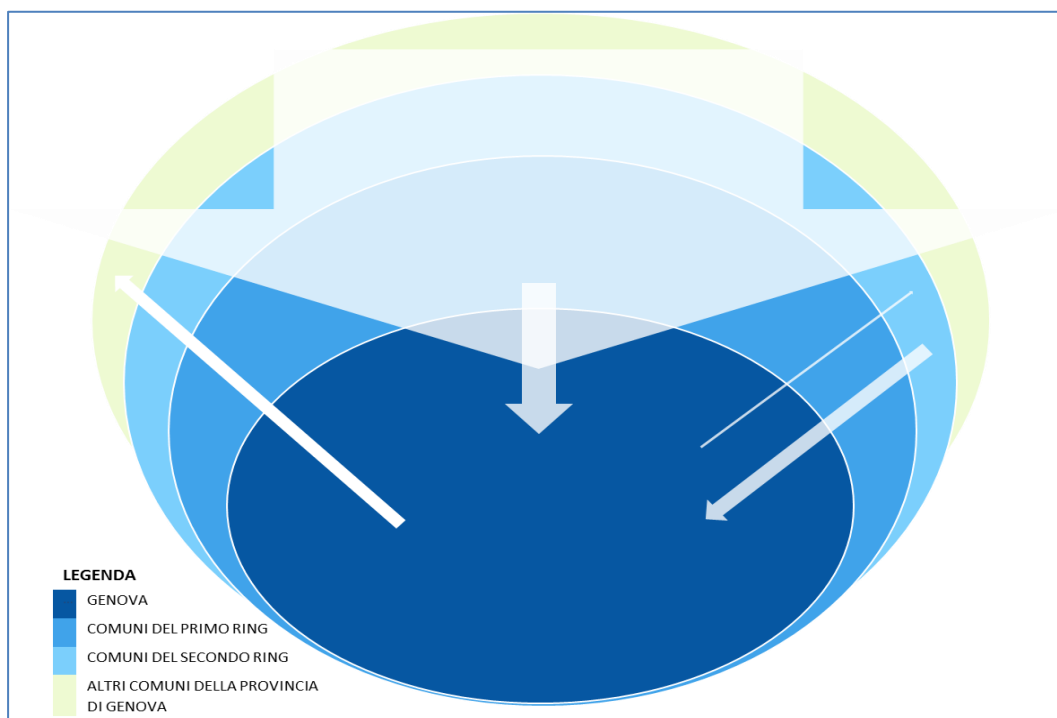
L'analisi rivela che gli spostamenti complessivi per motivi di lavoro (ovvero la somma dei flussi interni, di quelli in uscita e di quelli in entrata) della provincia di Genova ammontano a 301.000 unità. Di questi, quelli interni al territorio provinciale sono il 94 per cento, quelli che hanno per destinazione il comune di Genova, residenti compresi, sono quasi il 75 per cento del totale complessivo.

Gli spostamenti in entrata nella Provincia sono oltre 10.600, essi provengono in misura prevalente dalle altre Province liguri (il 71 per cento dalla provincia di Imperia ed il 25 per cento da quella di La Spezia) mentre i rimanenti spostamenti hanno origine extraregionale.

Gli spostamenti in uscita dalla provincia di Genova verso le altre Province liguri sono poco più di 3.000. Anche in questo caso, le Province più interessate dal fenomeno sono quella di Imperia (73 per cento) e quella di La Spezia (24 per cento).

Gli spostamenti con meta extraregionale sono in numero maggiore quasi 4.400, questo dato positivo, inusuale rispetto alla media nazionale, è con ogni probabilità dovuto alla particolare configurazione territoriale che vede la provincia di Genova direttamente confinante con un'altra Regione, cosa che facilita il pendolarismo interregionale. Sul totale complessivo di 4.400 spostamenti il 51 per cento ha per destinazione la provincia di Alessandria. La seconda destinazione privilegiata dai pendolari in viaggio da Genova è la provincia di Milano con ben il 22 per cento, dato quest'ultimo che evidenzia l'esistenza di un fitto sistema di relazioni tra le due città. Tutte le altre destinazioni, comprese Torino e Cuneo, non superano il 4,4 per cento. Pertanto, sul totale degli spostamenti in uscita (7.400 unità) solo il 40 per cento ha per destinazione un'altra provincia ligura.

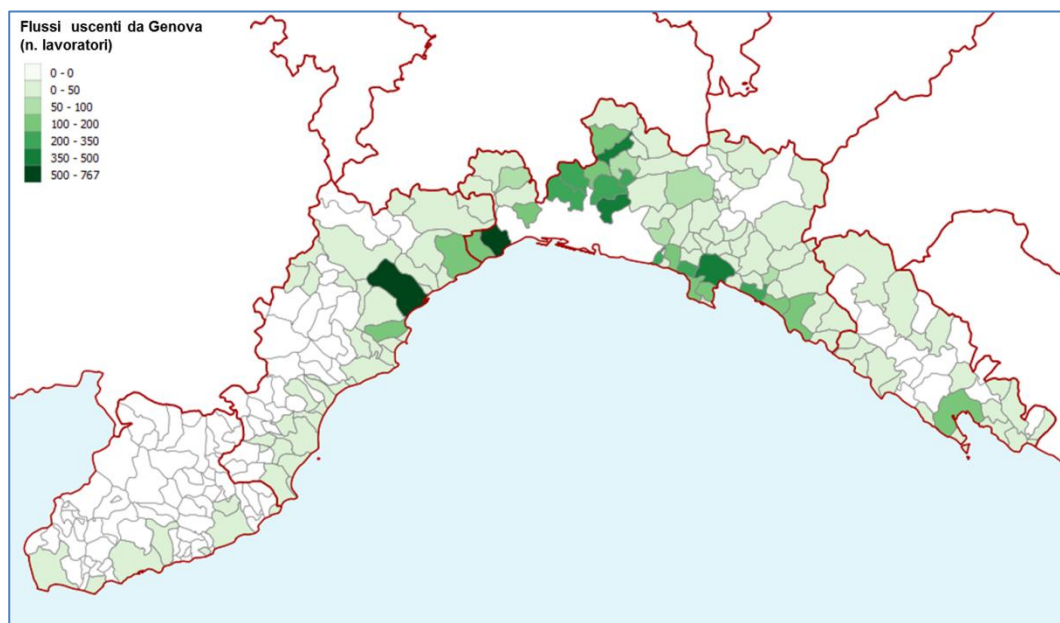
Figura 28. Schematizzazione dei "ring" metropolitani e dei flussi uscenti ed entranti su Genova



Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT 2011

Gli spostamenti che si registrano all'interno del comune di Genova (residenti nel capoluogo che lavorano nello stesso) rappresentano il 95 per cento del flusso originato dai residenti del Comune medesimo, il flusso residuo (5 per cento dei lavoratori residenti) è rappresentato soprattutto da coloro che si muovono verso i Comuni del primo ring. Ne emerge uno scenario in cui la città capoluogo mostra di avere uno scarso scambio con il resto del territorio. Il flusso di pendolari in uscita si dirige verso i Comuni immediatamente più prossimi al capoluogo, in direzione dei territori della Provincia più esterni si registrano percentuali molto basse. Per interpretare questi risultati si deve tener presente la particolare conformazione del territorio, la cui forma, distesa lungo la linea della costa, determina una certa "scarsità" di destinazioni possibili. L'entroterra della provincia di Genova, inoltre, è caratterizzato da un'orografia accidentata che non favorisce l'insediamento di grossi centri abitativi e/o produttivi da cui deriva la già citata scarsità di flussi pendolari.

Figura 29. Flussi residenza-lavoro uscenti dal comune di Genova



Fonte: dati ISTAT 2011

Gli spostamenti in entrata nel comune di Genova sono significativamente maggiori di quelli in uscita. Nel loro complesso ammontano a quasi 33.000 unità, circa tre volte superiori al numero degli spostamenti in uscita pari a 10.000 unità, rappresentando circa il 44 per cento dei flussi totali (entranti -uscenti e interni del Comune). Con riferimento alla provenienza, la quota più rilevante (37 per cento del totale dei flussi in entrata nella città) è originata dai Comuni del primo *ring*. I Comuni del secondo *ring* forniscono ciascuno oltre 6.000 pendolari, mentre l'apporto proveniente dalle altre Province liguri e dalle altre Regioni è pari a poco più di 4.000 unità. Pertanto, in termini assoluti, Genova ha una forte capacità attrattiva nei confronti dei territori più prossimi alla città.

Rispetto ai flussi totali (uscenti, entranti e interni al Comune) originati dai Comuni del primo *ring*, gli spostamenti verso Genova equivalgono al 58 per cento del flusso totale, quasi il doppio dei movimenti che rimangono interni al *ring* (30 per cento). La situazione si inverte nel secondo *ring* di Comuni, dove la quota di spostamenti verso il capoluogo è inferiore a quella degli spostamenti interni, risultando, rispettivamente, il 36 per cento ed il 42 per cento del flusso totale. Sembra quindi ridursi l'attrattività del capoluogo all'allontanarsi dallo stesso. Ad un tempo la lettura di questo dato delinea, in termini assoluti, il ridotto interscambio esistente tra la città capoluogo e il restante territorio della Provincia.

In relazione alla dimensione demografica dei vari raggruppamenti di Comuni (primo *ring*, secondo *ring* e "altri comuni" della provincia di Genova) si osserva che i lavoratori (indipendentemente dalla città in cui lavorano) residenti nel comune di Genova sono una frazione pari a circa il 35 per cento della popolazione legale, quota che scende al 33 per cento se si considerano i soli residenti che lavorano nella città, a riprova del fatto che i genovesi lavorano quasi esclusivamente all'interno del capoluogo. Le percentuali omologhe per i tre raggruppamenti di Comuni sono: 34 per cento e 10 per cento per il primo *ring*, 37 per cento e 14 per cento per il secondo *ring* e 32 per cento e 4 per cento

### Città metropolitana di Genova

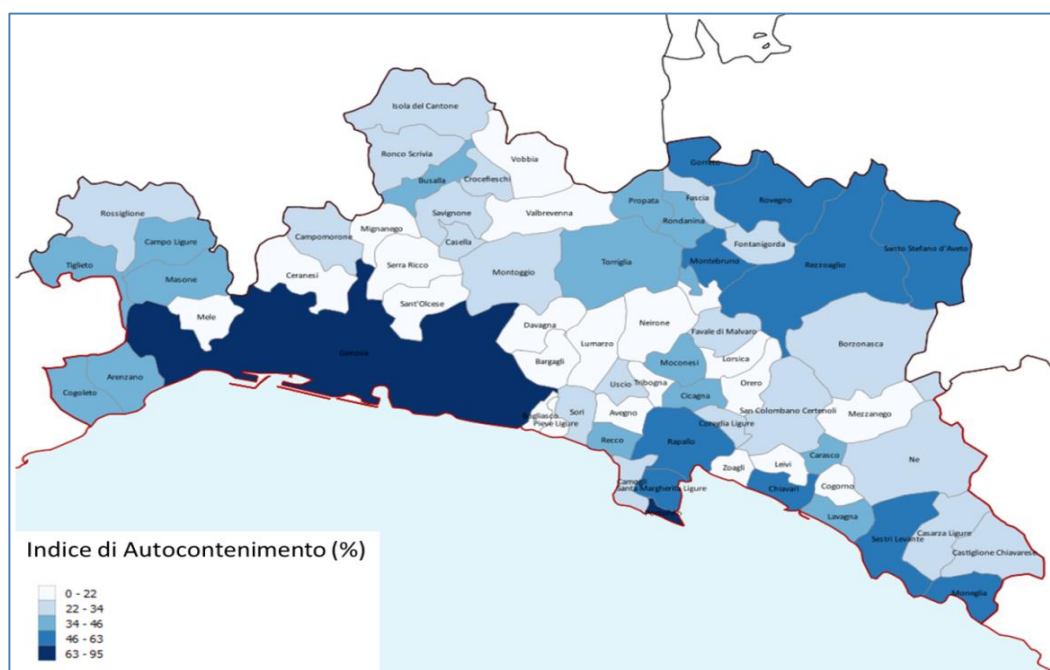
per gli “altri Comuni”. Per tanto mentre la quota di occupati sulla popolazione legale rimane sostanzialmente stabile e sullo stesso ordine di grandezza di quella del capoluogo, la quota degli occupati residenti è decisamente più bassa nei tre raggruppamenti in particolare in quello più esterno.

Un’analisi più di dettaglio dei flussi di spostamenti residenza – lavoro del 2011, consente di acquisire ulteriori informazioni sulle relazioni funzionali che si stabiliscono sul territorio. Nell’analisi seguente sono analizzati i cosiddetti “primi flussi di spostamento”, ovvero i flussi che rappresentano la direzione prevalente dei movimenti pendolari per motivi di lavoro in uscita da ogni singolo Comune.

La Figura che segue (le gradazioni di colore blu s’intensificano verso il comune centroide) conferma l’assenza, all’interno del territorio della Città metropolitana, di altri centri di aggregazione dei flussi prevalenti. Quasi tutti i flussi pendolari in uscita dal territorio della Città metropolitana hanno come destinazione il comune di Genova. I comuni di Sestri Levante e Chiavari registrano flussi di spostamento per motivi di lavoro superiori a 1.000 unità ciascuno, provenienti da un intorno territoriale costituito da non più di tre Comuni.

La successiva analisi sull’autocontenimento<sup>27</sup> del mercato del lavoro nei comuni liguri darà evidenza di quanto appena esposto.

**Figura 30. Rappresentazione dell’indice di autocontenimento dei Comuni dell’area metropolitana di Genova**



Fonte: dati ISTAT 2011

Complementare alla mappatura dei flussi pendolari prevalenti all’interno della Città metropolitana è la rappresentazione dell’indice di autocontenimento, calcolato per ogni

<sup>27</sup> Occupati che lavorano nel medesimo comune di residenza / totale occupati del comune x 100

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

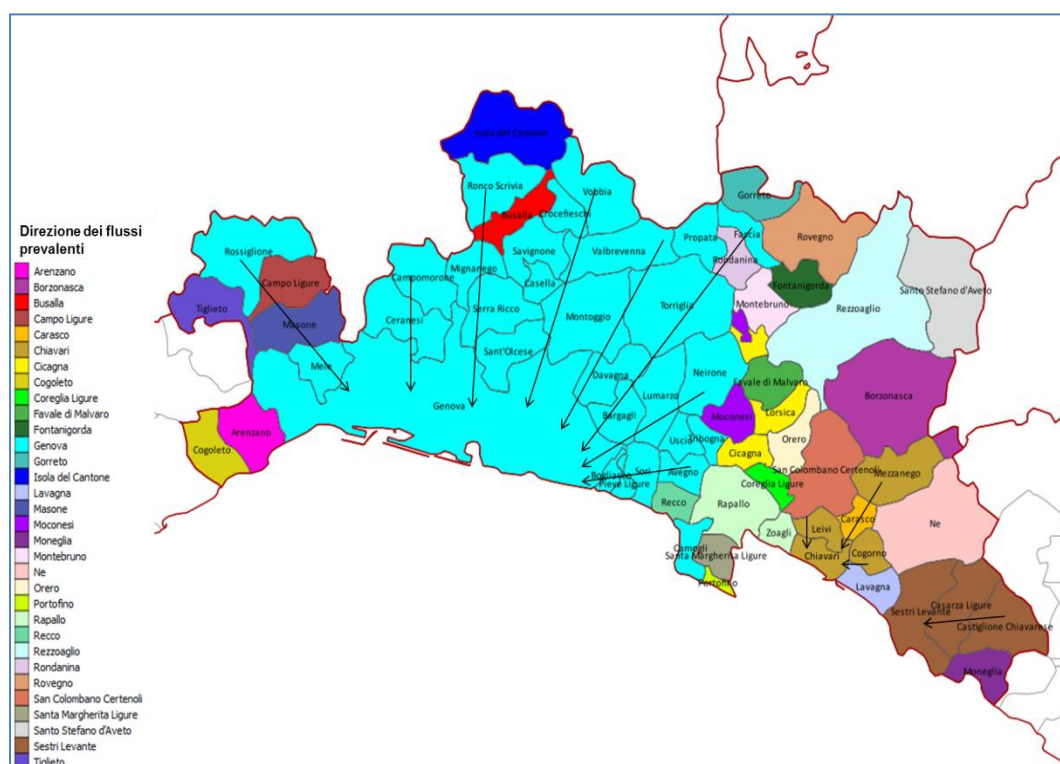
Comune come rapporto tra il numero degli occupati che lavorano nel Comune di residenza e il numero totale degli occupati nel Comune.

Dalla lettura di tale indice emerge che il comune di Genova ha un valore di autocontenimento molto alto, superiore all'85per cento (lo stesso dato riferito ad altre città capoluogo in altri contesti metropolitani difficilmente supera il 65per cento).

Tutta l'area immediatamente attorno al comune di Genova, in particolare la fascia dei Comuni attigui al capoluogo, presenta bassi valori di autocontenimento per l'effetto dell'attrazione che Genova genera nei loro confronti che diminuisce al crescere della distanza.

Un'altra analisi qualitativa degli spostamenti residenza – lavoro è quella di seguito proposta che descrive la direzione del flusso principale di ogni Comune. La Figura che segue rende visibili quanto detto in precedenza circa l'attrattività di Genova individuando, anche, i territori nei confronti dei quali si esplica tale attrattività. La rappresentazione grafica evidenzia, inoltre, la presenza sul territorio della Città metropolitana di Genova di due sub-aree Sestri Levante e Chiavari le quali intercettano i flussi di pendolari che non gravitano sul capoluogo.

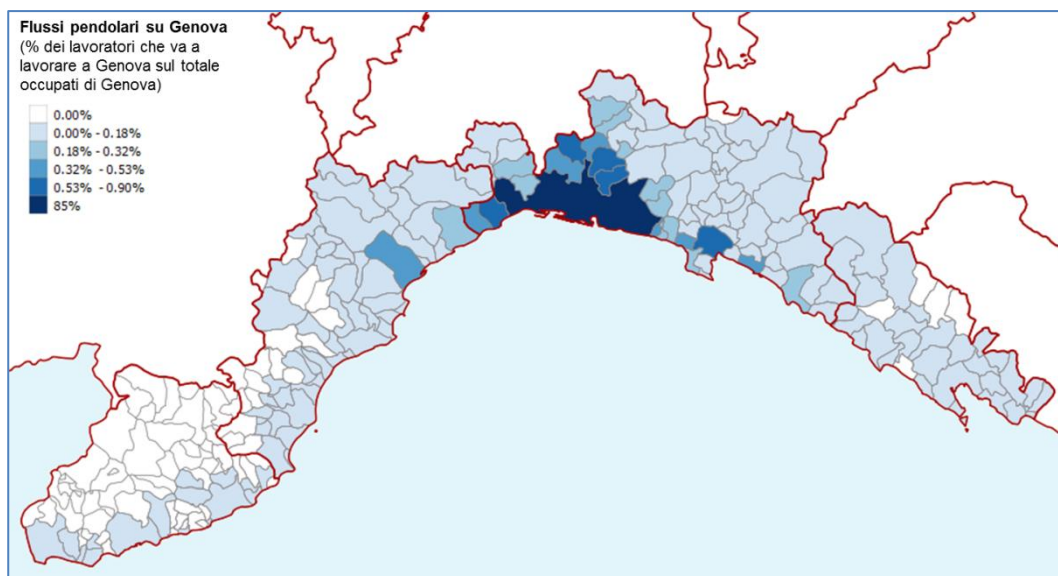
Figura 31. Flussi pendolari prevalenti – gruppi di Comuni accomunati dalla direzione prevalente del flusso



Fonte: dati ISTAT 2011.

In legenda sono riportate solo le località verso cui si dirigono i flussi prevalenti nell'area della Città metropolitana di Genova

**Figura 32 Flussi pendolari su Genova**



La tabella riportante i dati relativi ai flussi pendolari all'interno della Città metropolitana di Genova è riportata in Appendice (Tabella B).

*La capacità  
attrattiva del  
comune di Genova  
decrece al crescere*

I movimenti pendolari diretti su Genova evidenziano una capacità attrattiva del comune capoluogo che decresce all'aumentare della distanza; la percentuale del flusso dei lavoratori uscenti sul totale degli occupati disegna una polarizzazione sul comune di Genova e sui Comuni immediati adiacenti al capoluogo che sfuma fino a rendersi insignificante per i Comuni più lontani. La rappresentazione dei flussi di pendolari diretti a Genova evidenzia che in alcuni Comuni, come nel caso di Rapallo e Savona, il flusso di lavoratori pendolari diretto verso Genova registra valori elevati, tuttavia per la lettura interpretativa di questo dato occorre tenere in considerazione la dimensione demografica di questi Comuni che determina ad una maggiore possibilità di pendolarismo.



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

### 2.7 La delimitazione dei *ring* metropolitani

Il tema della delimitazione di ring metropolitani è stato affrontato nella letteratura geografica dagli anni '50 del secolo scorso, cioè da quando i fenomeni urbani in alcune realtà metropolitane (Stati Uniti prima, Europa occidentale successivamente) hanno cominciato ad investire ambiti territoriali allargati, non più circoscrivibili entro i limiti amministrativi delle città stesse.

Nasce a quel punto la necessità di definire nuovi e più estesi perimetri amministrativi in cui esercitare il governo delle città. Proprio nell'ambito di questo dibattito si dà forma concreta al concetto di area metropolitana. Le aree metropolitane abbracciano dunque un territorio più ampio, composto dalla città e da un territorio circostante – il *ring* – di estensione variabile, legato al primo dall'esistenza di una forte integrazione. Città e ring rappresentano insieme un sistema urbano interconnesso nel quale l'una (la città) trova ragione di esistere in ragione dell'altro (il *ring*).

Evidenze empiriche lasciano supporre che i caratteri di tale integrazione - di natura insediativa, funzionale, economica - varino nei territori secondo gradienti decrescenti in funzione della distanza dal centro della città principale. Nelle singole città è possibile immaginare dunque che l'integrazione si articoli secondo curve o funzioni direttamente dipendenti dalla storia del territorio (talvolta per salti, talvolta in modo più uniforme), così come questa si è sedimentata nel tempo attraverso le trasformazioni indotte dall'uomo.

È tuttavia possibile valutare il legame tra città e territorio descrivendo il grado d'integrazione. Una valutazione che è basata su tre fattori distinti:

- Processi insediativi
- Relazioni funzionali
- Performance economica

Per la Città metropolitana di Genova la verifica del grado di integrazione con il suo territorio può essere interessante perché aiuta a confermare che la dimensione di tale costruzione amministrativa rappresenta un aggregato solido in grado di reggere anche ad una verifica confermativa con le misure di integrazione territoriale.

Lo scopo è quindi confermare l'esistenza e l'estensione di un'area metropolitana compatta ed uniforme, entro cui i processi insediativi, l'omogeneità economica, le relazioni legate alla mobilità delle persone, definiscono un'integrazione funzionale forte. Analiticamente si procede descrivendo il gradiente dei tre fattori (relazioni funzionali, processi insediativi, indicatori di *performance*) entro aree definite come potenziali geografici, con centro nella città di Genova fino ad abbracciare non solo il perimetro amministrativo della Città metropolitana, ma anche quello delle altre Province. La curva di decadimento dell'integrazione con la città di Genova entro i potenziali geografici consente di valutare il punto di "frattura", ovvero il raggio entro il quale l'integrazione con la città è più significativo. In sintesi, l'ambito ottimale entro cui definire l'area metropolitana di Genova.

Le variabili utilizzate per definire le corone urbane sono:

- i flussi pendolari casa-lavoro [fattore relazioni funzionali];
- i flussi pendolari casa-studio [fattore relazioni funzionali];

### Città metropolitana di Genova

- Il consumo di suolo, espresso dalla superficie urbanizzata (centri e nuclei abitati, località produttive) [fattore processi insediativi];
- i saldi migratori, ovvero il rapporto tra iscrizioni - cancellazioni anagrafiche e popolazione residente [fattore processi insediativi];
- il reddito imponibile medio, dato dal rapporto tra il reddito imponibile e popolazione residente [fattore *performance* economica];
- il valore immobiliare, secondo le stime del Borsino Immobiliare per le unità residenziali [fattore *performance* economica].

I valori delle sei variabili sono quindi normalizzati e sommati dando origine ad un nuovo indicatore di sintesi - l'indicatore dell'intensità d'integrazione territoriale - rappresentato attraverso la curva d'integrazione territoriale.

#### *L'analisi delle relazioni funzionali nell'area della Città metropolitana di Genova*

L'analisi degli indici di autocontenimento, effettuata sia per gli spostamenti per motivi di lavoro, sia per motivi di studio descrive il grado/intensità di integrazione dei territori della Città metropolitana.

La progressione dell'indice di autocontenimento consente di verificare l'esistenza di un'area di massima conurbazione. Generalmente è possibile suddividere i territori metropolitani in anelli concentrici di raggio progressivo con centro nel comune capoluogo. Lo studio della progressione dell'indice di autocontenimento all'ampliarsi degli anelli, consente di verificare l'esistenza di un'area di conurbazione che si stabilisce in base alla distanza dal capoluogo. Nel caso della provincia di Genova la conformazione orografica impedisce la individuazione di un'area di massima conurbazione di forma circolare, all'interno della Città metropolitana l'area di conurbazione segue uno sviluppo semicircolare lungo la linea di costa.

Per la individuazione delle aree di massima integrazione funzionale nel caso della Città metropolitana di Genova è stato utilizzato un metodo che mette in relazione le contiguità territoriali tra i vari Comuni e gli indici di autocontenimento. Il metodo può essere così descritto: partendo dal territorio della città di Genova si procede per aggregazioni successive includendo nel perimetro il Comune che individua la coppia di Comuni con il maggior indice di autocontenimento. A questa area così individuata si aggrega un terzo Comune, poi un quarto e così via, di volta in volta scelto sempre con il criterio del maggior contributo all'indice di autocontenimento. Due specificazioni sono d'obbligo riguardo ai Comuni individuati per aggregazioni successive:

- ad ogni passo vengono scelti i Comuni adiacenti all'area di volta in volta individuata, soddisfacendo quindi un vincolo di contiguità territoriale;
- la selezione non si limita ai soli Comuni della provincia di Genova.

L'area geografica potenziale è stata individuata sulla base dell'interconnessioni funzionali ed è svincolata dalle appartenenze amministrative. Questa scelta è stata adottata da una parte con la finalità di evidenziare l'esistenza di legami funzionali e di relazione con territori anche al di fuori della Città metropolitana, dall'altra con quella di individuare eventuali debolezze criticità del sistema di relazione del capoluogo con il suo intorno amministrativo.

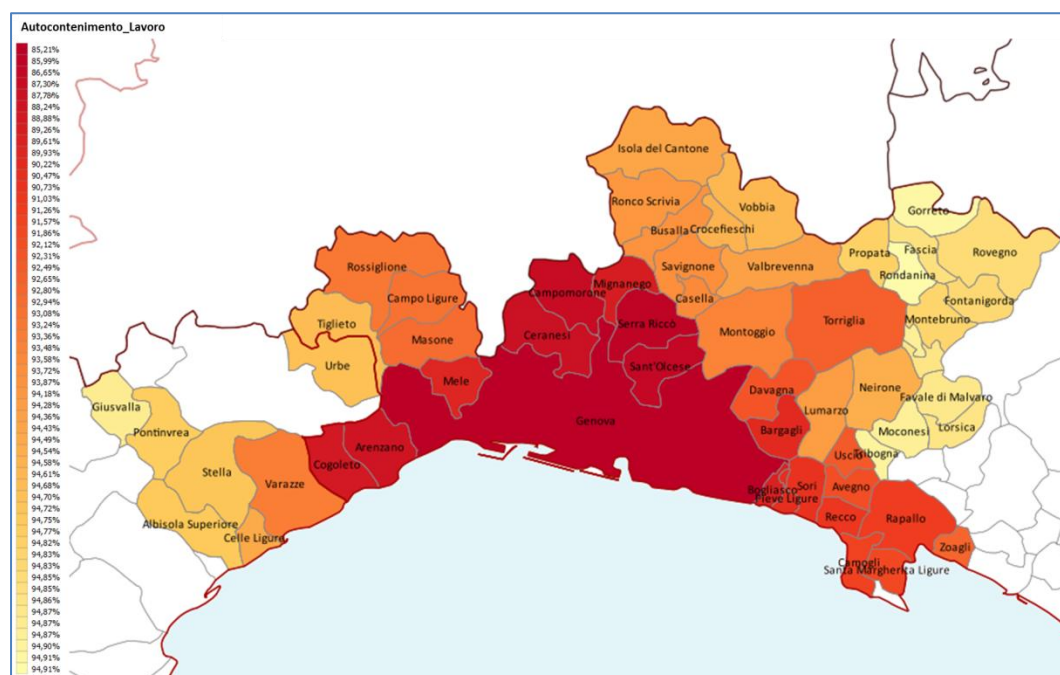
## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

Con riferimento agli spostamenti residenza-lavoro, nella Figura che segue è stato rappresentato il perimetro territoriale dei primi 67 Comuni della graduatoria ottenuta con il metodo sopra descritto, i Comuni sono campiti con un colore più chiaro man mano che il loro contributo all'indice di autocontenimento diminuisce.

L'area di massima integrazione funzionale così individuata evidenzia un valore altissimo di autocontenimento esercitato dalla città di Genova pari all'85 per cento sul totale<sup>28</sup>. Il territorio circostante registra valori progressivamente più bassi che riflettono, anche, le differenze demografiche tra la città di Genova e la media dei Comuni circostanti.

Figura 33. Area di massima integrazione funzionale per gli spostamenti residenza – lavoro



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT 2011

Osservando l'area individuata dai Comuni con i colori più scuri è evidente la maggiore integrazione tra Genova ed i Comuni immediatamente limitrofi al Comune capoluogo; con riferimento ai Comuni non confinanti l'influenza maggiore si esplica nei confronti di quelli più vicini alla costa sia in direzione est che in direzione ovest, includendo anche territori ricadenti in altre Province.

La sequenza progressiva (graduatoria) degli indici di contenimento dei primi 67 Comuni, con riferimento agli spostamenti residenza-lavoro, include Comuni che ricadono nella regione Piemonte. 19 Comuni appartenenti al territorio della provincia di Genova sono esclusi da questo elenco a riprova del fatto che l'area metropolitana di Genova ha interscambi e relazioni funzionali maggiori con territori estranei all'attuale confine provinciale ed addirittura con altre Regioni perlomeno dal punto di vista degli spostamenti per lavoro.

<sup>28</sup> Tanto per dare un'idea, senza nessun intento comparativo, lo stesso dato calcolato per altre Città metropolitane difficilmente supera il 60-65 per cento.

### Città metropolitana di Genova

La tabella che segue raggruppa i primi 30 Comuni, oltre a quello di Genova, di questa graduatoria, l'insieme di questi Comuni individua una possibile area di massima integrazione funzionale del mercato del lavoro.

L'indice di autocontenimento di quest'area raggiunge il 93 per cento, un livello piuttosto alto tenuto conto del numero esiguo di Comuni<sup>29</sup> (dovuto principalmente all'alto indice di autocontenimento di Genova) che evidenzia la capacità di questo territorio di soddisfare la propria domanda di occupazione.

**Tabella 9. Comuni appartenenti all'area di massima integrazione funzionale del mercato del lavoro nella Città metropolitana di Genova**

Comuni		
Genova	Sori	Zoagli
Sant'Olcese	Recco	Masone
Campomorone	Pieve Ligure	Campo Ligure
Arenzano	Rapallo	Rossiglione
Cogoleto	Camogli	Varazze
Ceranesi	Santa Margherita Ligure	Montoggio
Bogliasco	Avegno	Lumarzo
Mignanego	Davagna	Casella
Mele	Uscio	Savignone
Bargagli	Torriglia	Busalla

La medesima analisi è stata svolta con riferimento agli spostamenti per motivi di studio; nella Figura 34 è stato rappresentato il perimetro territoriale dei primi 67 Comuni della graduatoria ottenuta con il metodo descritto ed utilizzato in precedenza con riferimento agli spostamenti per motivi di lavoro, i Comuni sono campiti con un colore più chiaro man mano che il loro contributo all'indice di autocontenimento diminuisce.

La lettura interpretativa dei dati della Figura seguente è analoga alla precedente; anche in questo caso, come per gli spostamenti per motivi di lavoro, il comune di Genova registra un indice di autocontenimento molto alto pari all'88 per cento del totale<sup>30</sup>.

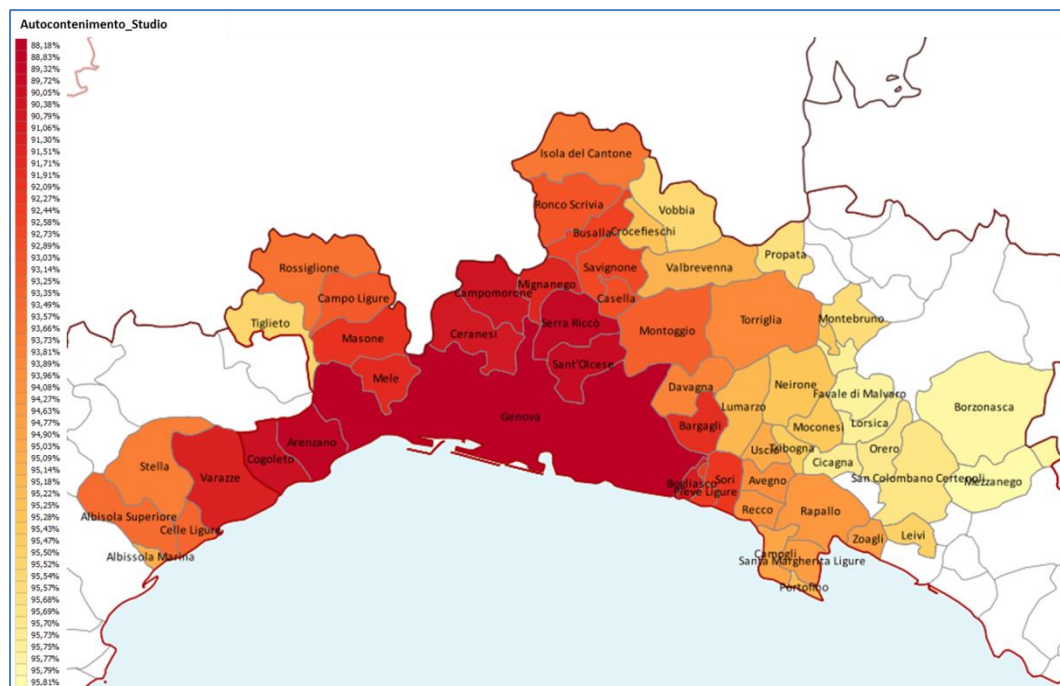
<sup>29</sup> Il medesimo dato fatto in altre Città metropolitane si attesta in genere tra l'80 per cento ed il 90 per cento.

<sup>30</sup> Il fatto che questo indice sia superiore a quello ricavato tenuto conto degli spostamenti per motivi di lavoro è nella norma.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

Figura 34. Area di massima integrazione funzionale per gli spostamenti studio - lavoro



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT 2011

Osservando l'area individuata dai Comuni con i colori più scuri è possibile leggere una lieve riduzione del perimetro d'integrazione, si riducono infatti gli interscambi ed i livelli di integrazione tra Genova ed i Comuni della zona est della costa a vantaggio dell'entroterra in direzione nord.

La sequenza progressiva (graduatoria) degli indici di contenimento dei primi 67 Comuni, con riferimento agli spostamenti residenza-lavoro, include Comuni che ricadono nella regione Piemonte

La graduatoria degli indici di contenimento dei primi 67 Comuni, con riferimento agli spostamenti per studio, non evidenzia significative differenze rispetto alla situazione precedente relativa al mercato del lavoro; le prime variazioni si registrano solo a partire dall'ottava posizione dove i comuni di Varazze e di Masone avanzano in graduatoria evidenziando una propria capacità attrattiva per ragioni di studio.

La tabella seguente mostra i primi 30 Comuni di questa graduatoria che individuano una possibile area di massima integrazione funzionale per ragioni di studio.

Tabella 10. Comuni appartenenti all'area di massima integrazione funzionale (spostamenti per studio) nella Città metropolitana di Genova

Comuni		
Genova	Sori	Zoagli
Sant'Olcese	Recco	Masone
Campomorone	Pieve Ligure	Campo Ligure
Arenzano	Rapallo	Rossiglione
Cogoleto	Camogli	Varazze
Ceranesi	Santa Margherita Ligure	Montoggio
Bogliasco	Avegno	Lumarzo
Mignanego	Davagna	Casella
Mele	Uscio	Savignone
Bargagli	Torriglia	Busalla

### **Città metropolitana di Genova**

Anche in questo caso si rilevano solo pochissime differenze con l'omologa selezione effettuata per il caso degli spostamenti per lavoro. Pertanto, l'insieme precedentemente individuato per descrivere una possibile area di massima integrazione funzionale appare sufficientemente robusto.

### 2.8 Le Aree Interne nell'ex territorio provinciale

Un'ulteriore chiave di lettura del territorio può essere rappresentata dalla classificazione dello stesso nelle Aree Interne. Esse rappresentano un'ampia porzione del Paese (circa il 60 per cento della sua superficie) ove abita quasi il 25 per cento dei cittadini, che presenta caratteristiche assai diversificate al proprio interno sia in relazione alla disponibilità di servizi, sia per la composizione della popolazione per età, sia per le opportunità di sviluppo, che per caratteristiche ambientali e paesaggistiche.

Con l'intento di facilitare un rilancio di questi territori, al fine di dare maggiori prospettive future a chi ci vive, l'Italia ha adottato una Strategia nazionale per contrastare la caduta demografica e rilanciare lo sviluppo e i servizi di queste aree. Una strategia inserita anche nel Piano Nazionale di Riforma che "avrà carattere nazionale e vedrà due linee di azione convergenti: una diretta a promuovere lo sviluppo attraverso progetti finanziati dai diversi fondi europei disponibili, l'altra diretta ad assicurare a queste stesse aree livelli adeguati di cittadinanza in alcuni servizi essenziali (salute istruzione e mobilità)"<sup>31</sup> finanziata mediante fondi ordinari della Legge di Stabilità e fondi europei.

La classificazione adottata parte dall'individuazione di Poli o Centri di offerta di servizi costituiti da un Comune o da un'aggregazione di Comuni e dalla successiva suddivisione degli altri Comuni in fasce mediante la definizione e l'utilizzo di un indicatore di accessibilità<sup>32</sup> rispetto a servizi scolastici, sanitari e di trasporto forniti dal Polo/Centro di offerta di servizi più prossimo. La classificazione così ottenuta presenta un'articolazione che prevede:

- Poli;
- Aree peri-urbane (Cinta);
- Aree intermedie;
- Aree periferiche;
- Aree ultra periferiche.

Nell'ex provincia di Genova 3 Comuni sono stati classificati come Poli (Genova, Chiavari e Lavagna) mentre fra tra i Comuni classificati come area interna 21 sono considerati intermedi 8 periferici (Fascia, Fontanigorda, Gorreto, Montebruno, Propata, Rezzoaglio, Rondanina, Rovegno) ed 1 ultraperiferico (Santo Stefano).(Tabella 11)

---

<sup>31</sup> [http://www.agenziacoesione.gov.it/opencms/export/sites/dps/it/documentazione/Aree\\_interne/Strategia\\_nazionale\\_per\\_le\\_Aree\\_interne\\_definizione\\_obiettivi\\_strumenti\\_e\\_governance\\_2014.pdf](http://www.agenziacoesione.gov.it/opencms/export/sites/dps/it/documentazione/Aree_interne/Strategia_nazionale_per_le_Aree_interne_definizione_obiettivi_strumenti_e_governance_2014.pdf)

<sup>32</sup> L'indicatore di accessibilità viene calcolato in termini di minuti di percorrenza rispetto al polo più prossimo. In particolare le prime due fasce sono calcolate usando il secondo e terzo quartile della distribuzione dell'indice di distanza in minuti dal polo prossimo, inferiori o pari a 20 e 40 minuti. Una ulteriore fascia oltre i 75 minuti individua i territori ultra periferici.

Tabella 11. Comuni della Città metropolitana di Genova classificati fra le “Aree Interne”.

Classe_comuni	Macro_classe	Comune	Ind_scu	Ind_D	Ind_	Pop_res_	Sup_tot_
D - Intermedio	AREE INTERNE	Bargagli	0	0	0	2810	16,2768
D - Intermedio	AREE INTERNE	Busalla	0	0	1	5741	17,0621
D - Intermedio	AREE INTERNE	Casella	0	0	0	3232	8,0657
D - Intermedio	AREE INTERNE	Coreglia Ligure	0	0	0	274	8,0026
D - Intermedio	AREE INTERNE	Crocefieschi	0	0	0	561	11,725
D - Intermedio	AREE INTERNE	Davagna	0	0	0	1927	20,5255
D - Intermedio	AREE INTERNE	Favale di Malvaro	0	0	0	504	16,6167
D - Intermedio	AREE INTERNE	Lorsica	0	0	0	519	17,7186
D - Intermedio	AREE INTERNE	Lumarzo	0	0	0	1594	25,5082
D - Intermedio	AREE INTERNE	Mezzanego	0	0	0	1624	28,6502
D - Intermedio	AREE INTERNE	Moconesi	0	0	0	2695	16,272
D - Intermedio	AREE INTERNE	Montoggio	0	0	0	2062	47,7254
D - Intermedio	AREE INTERNE	Neirone	0	0	0	984	30,2374
D - Intermedio	AREE INTERNE	Orero	0	0	0	604	15,9887
D - Intermedio	AREE INTERNE	San Colombano	0	0	0	2687	41,5754
D - Intermedio	AREE INTERNE	Savignone	0	0	0	3226	21,7444
D - Intermedio	AREE INTERNE	Tiglieto	0	0	0	580	24,5377
D - Intermedio	AREE INTERNE	Torriglia	0	0	0	2392	60,0155
D - Intermedio	AREE INTERNE	Tribogna	0	0	0	620	7,1384
D - Intermedio	AREE INTERNE	Uscio	0	0	0	2275	9,6333
D - Intermedio	AREE INTERNE	Valbrevenna	0	0	0	812	34,6712
D - Intermedio	AREE INTERNE	Vobbia	0	0	0	463	33,4265
E - Periferico	AREE INTERNE	Fascia	0	0	0	100	11,2542
E - Periferico	AREE INTERNE	Fontanigorda	0	0	0	274	16,163
E - Periferico	AREE INTERNE	Gorreto	0	0	0	107	18,88
E - Periferico	AREE INTERNE	Montebruno	0	0	0	217	17,679
E - Periferico	AREE INTERNE	Propata	0	0	0	161	16,9312
E - Periferico	AREE INTERNE	Rezzoaglio	0	0	0	1080	104,7224
E - Periferico	AREE INTERNE	Rondanina	0	0	0	69	12,8081
E - Periferico	AREE INTERNE	Rovegno	0	0	0	568	44,0898
F - Ultraperiferico	AREE INTERNE	Santo Stefano	0	0	0	1217	54,777

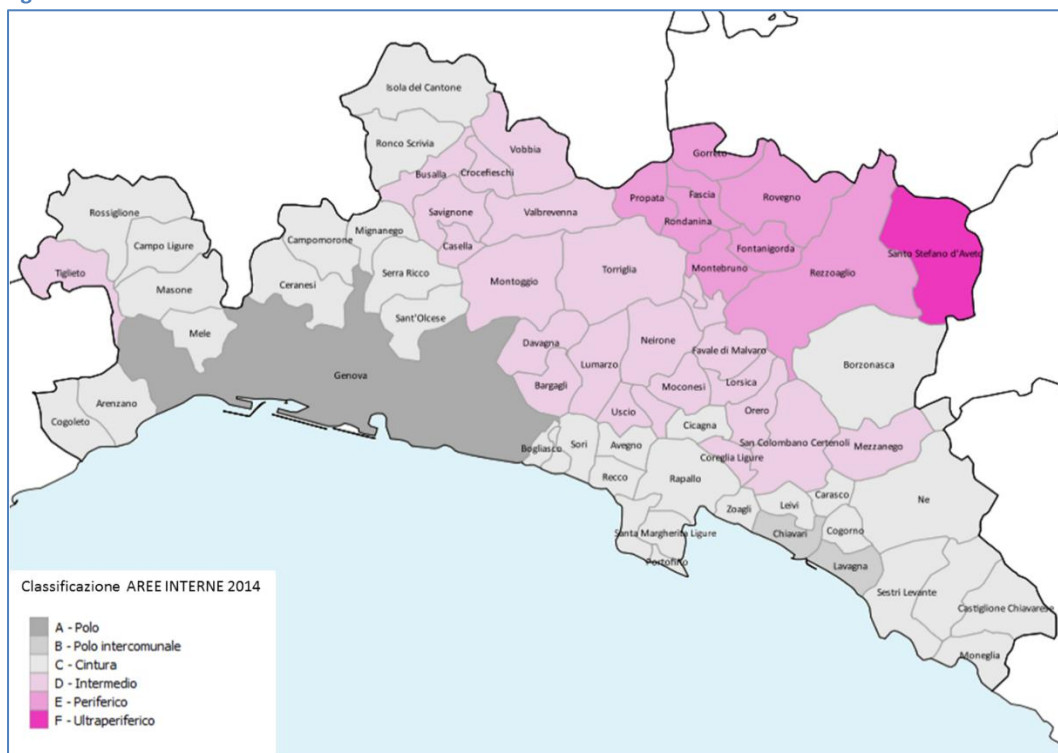
La localizzazione della quasi totalità di questi Comuni nella zona nord orientale appenninica della ex provincia ricalca sostanzialmente la mappa tracciata dall'indice di autocontenimento del mercato del lavoro ed il conseguente elenco dei Comuni che si trovano nella zona di massima integrazione del mercato del lavoro, come risulta immediatamente percepibile dall'osservazione della Figura successiva che conferma sostanzialmente le traiettorie di sviluppo già evidenziate dallo studio.



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

Figura 35. Classificazione dei comuni italiani in centri e Aree Interne



Fonte: Elaborazione su dati dell'Agenzia per la coesione territoriale

#### 3.Omogeneità territoriali funzionali

Le descrizioni e le viste proposte nei cartogrammi descritti nel documento illustrano un territorio diversamente articolato che non è possibile sintetizzare in un banale confronto centro (Genova comune) - periferia (gli altri Comuni della Città metropolitana).

È quindi il caso di leggere la complessità del territorio metropolitano secondo una "lente" che mira a riconoscere le omogeneità dei singoli territori, individuando gruppi (*cluster*) di Comuni omogenei rispetto ai valori delle variabili analizzate. L'analisi che segue è tesa ad individuare attraverso tecniche statistiche di analisi multivariata, i caratteri ricorrenti nei Comuni (omogeneità territoriali e funzionali dei Comuni), inserendo nel medesimo gruppo Comuni (non necessariamente contigui) che hanno caratteristiche simili.

Gli indicatori utilizzati per la classificazione funzionale<sup>33</sup> sono stati:

- Altitudine del centro (metri);
- Consumo del suolo (superficie delle località abitate / totale superficie);
- Densità abitativa (pop residente / kmq di superficie);
- Indice Turismo (posto letto x 1.000 residenti);
- Tasso di natalità (nati ogni 1.000 residenti);
- Incidenza stranieri (stranieri residenti / popolazione residenti x 100);
- Indice di Vecchiaia (popolazione >64 / popolazione <15);
- Indice saldo demografico ([iscritti -cancellati]/ popolazione x 100);
- Polarizzazione del lavoro (addetti / popolazione in età attiva x 100);
- Reddito imponibile medio per contribuente 2012.

Quello che segue è, tuttavia, un primo tentativo di classificazione che risente ad oggi dell'assenza di alcune variabili che vanno ancora inserite nel modello (in particolare ci si riferisce alle relazioni funzionali tra Comuni espresse dal pendolarismo per motivo di lavoro e studio e ad un'analisi più approfondita relativa ad una classificazione economica dei Comuni): La rappresentazione delle costanti funzionali rappresentate nel cartogramma della Figura che segue ha quindi il valore di una prima tappa del riconoscimento delle omogeneità territoriali.

Il risultato dell'analisi è la costituzione di tre gruppi di Comuni, ciascuno dei quali presenta forti similarità rispetto agli indicatori dianzi elencati. Nella Tabella 12 sono elencati i vari gruppi ottenuti con il criterio sopraesposto.

---

<sup>33</sup> E' stato seguito il metodo tassonomico dell'università di Wroclaw su variabili standardizzate

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

Tabella 12. I Comuni appartenenti alle tre aree omogenee

Gruppo 1	Gruppo 2	Gruppo 3
Arenzano	Avegno	Fascia
Bogliasco	Bargagli	Fontanigorda
Camogli	Borzonasca	Gorreto
Carasco	Busalla	Propata
Chiavari	Campo Ligure	Rezzoaglio
Cogorno	Campomorone	Rondanina
Genova	Casarza Ligure	Santo Stefano d'Aveto
Lavagna	Casella	
Pieve Ligure	Castiglione Chiavarese	
Portofino	Ceranesi	
Rapallo	Cicagna	
Recco	Cogoleto	
Santa Margherita Ligure	Coreglia Ligure	
Sestri Levante	Crocefieschi	
Zoagli	Davagna	
	Favale di Malvaro	
	Isola del Cantone	
	Leivi	
	Lorsica	
	Lumarzo	
	Masone	
	Mele	
	Mezzanego	
	Mignanego	
	Moconesi	
	Moneglia	
	Montebruno	
	Montoggio	
	Ne	
	Neirone	
	Orero	
	Ronco Scrivia	
	Rossiglione	
	Rovegno	
	San Colombano Certenoli	
	Sant'Olcese	
	Savignone	
	Serra Riccò	
	Sori	
	Tiglieto	
	Torriglia	
	Tribogna	
	Uscio	
	Valbrevenna	
	Vobbia	

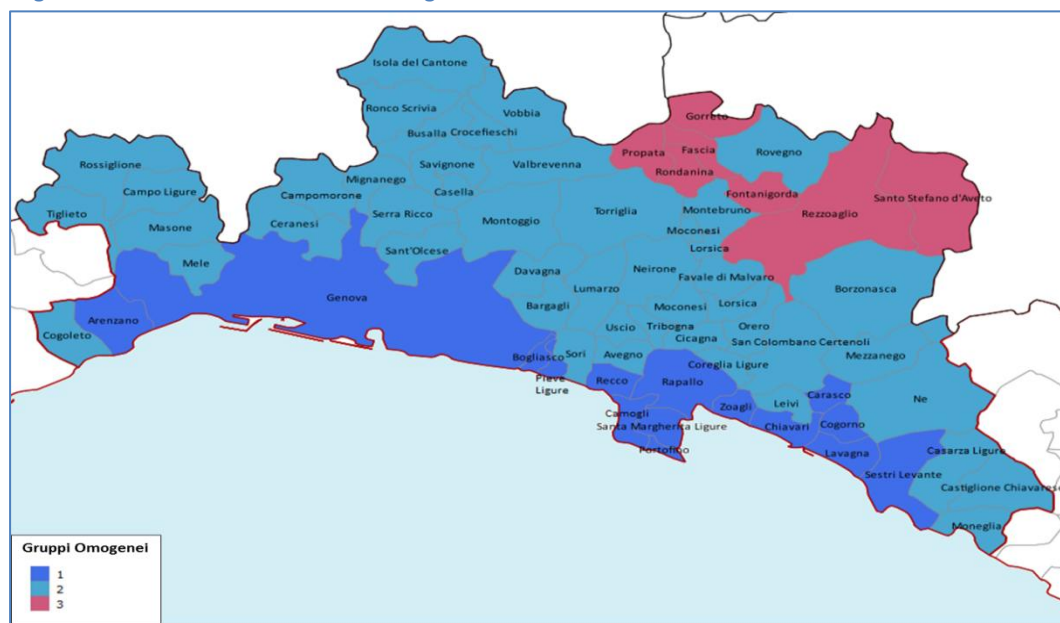
Il primo gruppo è composto da 15 Comuni, tra i quali Genova. Si tratta di aree densamente popolate e fortemente edificate, il reddito medio Reddito imponibile per contribuente è più alto rispetto al resto della provincia, il saldo demografico è nettamente positivo, la polarizzazione del lavoro è alta. Dal punto di vista geografico i Comuni di questo raggruppamento sono caratterizzati da bassa altitudine, tutti i comuni infatti sono localizzati nella fascia costiera della provincia, in particolare nella zona ad est di Genova. Questo gruppo di Comuni rappresenta l'area maggiormente sviluppata della Provincia. Il territorio individuato da questo gruppo di Comuni si estende solo parzialmente all'interno dell'area di massima conurbazione prima individuato (paragrafo Le connessioni tra i luoghi) mancando essenzialmente la parte dei territori dell'entroterra.

### Città metropolitana di Genova

Il secondo gruppo è composto da 45 comuni e rappresenta il raggruppamento più numeroso. All'interno di questo gruppo di Comuni l'unica grandezza superiore alla media provinciale risulta essere il tasso di natalità, le rimanenti grandezze utilizzate per l'analisi di omogeneità territoriale e funzionali sono inferiori alla media (densità di popolazione, percentuale di suolo consumato, il reddito medio, l'indice di vecchiaia, l'indice di turismo). Si tratta di un insieme di territori che, almeno in parte, sono trainati dai principali centri della provincia e non mostrano peculiarità proprie. Solo l'indice di natalità più elevato fa pensare a luoghi che, forse per ragioni economiche, risultano più adatti allo sviluppo delle famiglie.

Il terzo gruppo individuato è formato da 7 Comuni di montagna. Tutti i Comuni del raggruppamento sono collocati tra i 500 ed i 1.000 metri di altitudine registrando elevati valori relativamente agli indici di vecchiaia e di turismo. Al contrario il tasso di natalità e l'indice demografico registrano valori molto bassi così come è contenuta l'incidenza degli stranieri. Il reddito medio e la percentuale di suolo consumata sono inferiori alla media provinciale. Si tratta di un insieme di territori accomunati essenzialmente dalla condizione orografica e dal basso sviluppo i cui sistemi economici sono trainati in buona parte dal segmento turistico.

Figura 36. Costanti funzionali e aree omogenee



Fonte: elaborazione DAT

### 4. L'economia dell'area metropolitana di Genova

#### 4.1. Il contesto economico nazionale

Il sistema economico nazionale sembra uscito dalla dinamica recessiva che lo aveva avvolto per quasi quattro anni durante i quali l'unica componente in crescita della domanda è stata l'*export*. Le esportazioni, che in linea tendenziale sono cresciute per tutto il 2015, hanno tuttavia subito una sensibile frenata nel terzo trimestre dello scorso anno, principalmente a causa dell'indebolimento della domanda proveniente dai paesi extra-Europei. Combinato a una forte ripresa delle importazioni, il contributo del "canale estero" al PIL del 2015 risulta negativo, ma viene tuttavia controbilanciato da una modesta crescita della domanda interna.

Tabella 13. PIL e principali componenti (variazioni percentuali sul periodo precedente)

VOCI	2015				2015
	1° trimestre	2° trimestre	3° trimestre	4° trimestre	
PIL	0.4	0.3	0.2	0.1	0.8
Importazioni totali	2.9	1.6	-0.2	1.0	6.0
Domanda nazionale	0.9	0.3	0.5	.....	1.1
Consumi nazionali	-0.1	0.2	0.4	0.3	0.5
Investimenti fissi lordi	0.6	.....	0.2	0.8	0.8
Variazione delle scorte	0.8	0.1	0.2	-0.4	0.5
Esportazioni totali	1.2	1.4	-1.3	1.3	4.3
Esportazioni nette	-0.4	----	-0.3	0.1	-0.3

Fonte: Elaborazione Banca d'Italia su dati ISTAT

In particolare, i dati della Tabella13<sup>34</sup> confermano per il 2015 il *trend* positivo delle esportazioni (+4,3 per cento su base annua), mentre le importazioni - anche per effetto della discesa dei prezzi dei prodotti energetici - sono in sensibile ascesa sia in volume che in termini relativi (+6.0 per cento su base annua). Con riferimento alla Tabella 14<sup>35</sup>, se si considera che gli scambi con i paesi UE sono tradizionalmente maggiori rispetto a quelli con i partner extra UE (nel 2015 le esportazioni nell'area UE sono state pari al 54,9 per cento a fronte del 45,1 per cento di quelle extra UE), qualora questo trend permanga nei periodi successivi la componente estera della domanda (ossia, la differenza tra *export* ed import) potrebbe continuare ad apportare un contributo alla crescita di segno negativo. Tuttavia, nel 2015 l'incremento su base annua dell'*export* italiano è stato del 3,8 per cento verso i paesi UE (sebbene, facendo riferimento ai soli paesi che adottano l'Euro, la crescita sia più modesta) e del 3,6 per cento verso i paesi extra UE, la cui crescita - nonostante si sia registrata una drastica diminuzione degli scambi verso la Russia, e delle flessioni verso l'area OPEC e la Cina - dipende in larga misura dal dinamismo dell'*export* italiano verso gli Stati Uniti e l'India.

<sup>34</sup> Banca d'Italia, Bollettino economico n. 2-2016 (elaborazioni su dati ISTAT).

<sup>35</sup> ISTAT, Commercio con l'estero (pubblicato il 16 febbraio 2016, periodo di riferimento: dicembre 2015)

Tabella 14. Esportazioni, importazioni e saldi della bilancia commerciale per paesi e aree geografiche e geo economiche

Paesi	ESPORTAZIONI		IMPORTAZIONI		SALDI (ml. euro)
	Quote per cento (a)	Gen.-Dic.15/Gen.-Dic.14	Quote per cento (a)	Gen.-Dic.15/Gen.-Dic.14	Gen.-Dic.15
<b>Paesi Ue:</b>	<b>54,9</b>	<b>3,8</b>	<b>57,1</b>	<b>5,8</b>	<b>11.524</b>
Uem19	40,4	3,2	45,4	5,1	-4.155
Regno Unito	5,2	7,3	2,9	2,8	11.897
<b>Paesi extra Ue:</b>	<b>45,1</b>	<b>3,6</b>	<b>42,9</b>	<b>-0,1</b>	<b>33.663</b>
<i>Russia</i>	2,4	-25,2	4,8	-17,5	-7.151
<i>Svizzera</i>	4,8	1,0	2,9	4,3	8.393
<i>Turchia</i>	2,4	2,8	1,6	15,8	3.385
<i>Africa</i>	5,1	-14,3	6,0	-15,4	-341
<i>Stati Uniti</i>	7,5	20,9	3,5	13,8	21.794
America centro-	3,5	-1,0	2,7	-0,3	4.288
Medio Oriente	5,0	8,4	4,7	-8,3	6.312
<i>Cina</i>	2,6	-0,7	7,0	12,3	-17.736
<i>Giappone</i>	1,3	3,0	0,8	15,5	2.395
<i>India</i>	0,8	10,3	1,2	-4,1	-650
OPEC	5,7	-1,3	5,8	-12,3	4.407
<b>Mondo</b>	<b>100,0</b>	<b>3,7</b>	<b>100,0</b>	<b>3,3</b>	<b>45.187</b>

(a) Il valore delle quote è calcolato sul totale dei flussi di scambio con il resto del mondo per l'anno 2015.

A partire dal 1° gennaio 2015 l'area Uem include anche la Lituania (Uem19). La serie storica Uem19 è stata ricostruita per facilitare l'analisi dei dati.

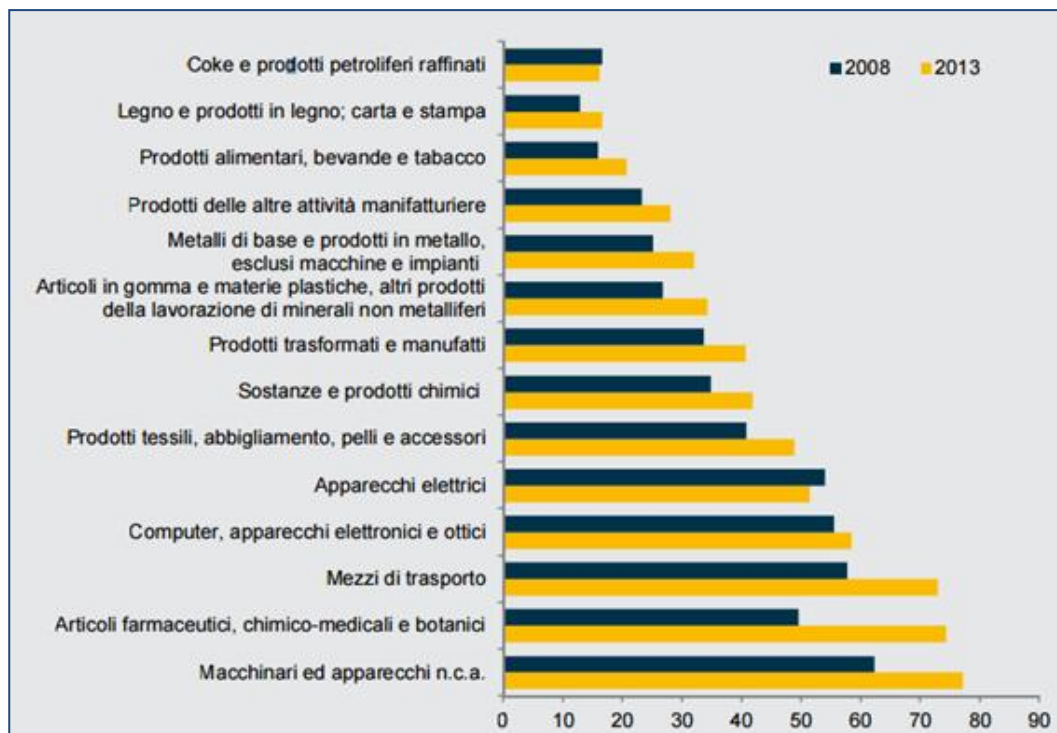
Disaggregando l'analisi per settori di attività economica (classificazione ATECO), si nota che nel 2015 la maggiore propensione dell'export italiano è stata registrata nei settori manifatturieri; le migliori performance a livello nazionale riguardano la vendita di autoveicoli (+31,8 per cento), di computer e di apparecchi elettronici e ottici (+11 per cento), mentre una crescente "quota di mercato" è rappresentata dalla vendita di articoli farmaceutici, chimico-medicali e botanici (+5,6 per cento).

Un ruolo fondamentale nell'espansione dell'export italiano è stato giocato dall'industria manifatturiera, che da sola presenta un avanzo commerciale di 98,2 miliardi, il 6,3 per cento del Pil: si tratta, secondo l'Istat, di "un livello storicamente tra i più elevati", e si manifesta proprio negli anni più difficili per l'economia italiana ed europea. Questo fa pensare ad un riposizionamento in atto della manifattura italiana nel contesto internazionale, fenomeno che sembra confermato dai dati: come si può osservare dalla Figura 37, la propensione ad esportare del settore (prodotti trasformati e manufatti) è cresciuta dal 33,7 per cento del 2008 a più del 40 per cento del 2013, con punte in settori chiave dell'economia, dal farmaceutico ai mezzi di trasporto - con propensione ad esportare superiore al 70 per cento - passando per la branca industriale dell'ICT, che esporta oltre il 60 per cento della produzione, e per la filiera del tessile (che in cinque anni ha fatto registrare un incremento di dieci punti percentuali nella propensione ad esportare).

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

Figura 37. Propensione all'esportazione di manufatti industriali per settore di attività economica – Anni 2008 e 2013 (valori concatenati, anno di riferimento 2005; percentuali)



Fonte: ISTAT, Conti economici nazionali

Comprendere i processi di trasformazione e riorganizzazione che stanno accompagnando l'evoluzione della crisi può fornire utili indicazioni per orientare il sistema produttivo locale verso le opportunità di ripresa che caratterizzano lo scenario attuale. In particolare, il successo della manifattura può essere spiegato attraverso le nuove tendenze organizzative delle economie più avanzate, a partire dalla Germania: come evidenziato da numerosi studi<sup>36</sup>, i paesi del cosiddetto "centro" tendono a caratterizzarsi per un disavanzo nei beni intermedi ed un avanzo nei beni finali. Questo significa che le economie "trainanti" tendono ad acquistare dall'estero la componentistica, i beni capitali e le strumentazioni per poi assemblare i prodotti finali in patria. Lungo queste linee interpretative è possibile comprendere il ruolo di primo piano della nostra manifattura, che può presentarsi sui mercati internazionali con una forza lavoro altamente qualificata, un elevato grado di conoscenze tecniche e teoriche (maturate negli anni di maggiore sviluppo della grande impresa pubblica) ma anche salari inferiori ai paesi centrali.

Se la domanda estera è uno dei volani della ripresa, il problema diventa quello di individuare il modo migliore per intercettarlo. Questo aspetto interessa anche gli Enti Locali, che si trovano oggi - nell'ambito del processo di attuazione della "riforma Delrio" - a ridisegnare i perimetri amministrativi ed organizzativi, le funzioni e le competenze, e che hanno dunque la possibilità di procedere coerentemente con una precisa idea di

<sup>36</sup> Per una panoramica sulle tematiche inerenti alla divisione internazionale del lavoro e alla frammentazione dei processi produttivi, con particolare riferimento al commercio di beni intermedi e beni finali, si rimanda al *World Trade Report 2008, Trade in a Globalizing World*, redatto dal WTO.

sviluppo dei territori che sappia cogliere le prospettive di crescita implicite nelle dinamiche dell'economia italiana ed europea. La concorrenza dei paesi caratterizzati da un costo del lavoro straordinariamente inferiore al nostro - eppure ben presenti sui mercati internazionali - rende di fatto impossibile declinare il tema della competitività solamente in termini di prezzo: infatti, in un simile contesto globalizzato non si può pensare di conquistare quote di domanda estera contenendo i costi della produzione.

La soluzione socialmente più auspicabile e al tempo stesso maggiormente efficace, dunque, appare quella di puntare sulla qualità e sul contenuto dei prodotti: una strategia che se da un lato consente di non scaricare i costi della ripresa sulla coesione sociale dei territori, dall'altro induce gli acquirenti ad accettare di buon grado il prezzo più alto che caratterizza le produzioni italiane rispetto a quelle provenienti dai paesi emergenti. Infine, la via del miglioramento qualitativo - intesa come alternativa al mero contenimento dei costi - apre alle imprese mercati "di nicchia" caratterizzati da elevati redditi, garantendo così un sentiero di crescita dotato di basi solide e non esposto alle oscillazioni dei mercati.

#### 4.2. La vitalità dei distretti industriali

La strategia di sviluppo incentrata sulla qualità e l'innovazione dei prodotti è stata, negli anni più recenti, perseguita con maggiore successo dai sistemi locali d'impresa, come mostrano autorevoli studi<sup>37</sup>.

Questa particolare struttura organizzativa, infatti, garantisce alle imprese la flessibilità richiesta dall'elevata specializzazione produttiva che caratterizza il mercato dei beni intermedi, ovvero le produzioni che dominano l'odierno commercio internazionale: piccole e medie imprese, non gravate dai costi di commercializzazione che si impongono a chi si affaccia sui mercati dei beni finali, possono sfruttare appieno le vocazioni dei singoli territori, stabilire connessioni formali ed informali con le conoscenze disponibili nei luoghi e sviluppare reti di cooperazione e percorsi di sviluppo comuni tra unità imprenditoriali autonome. La particolare struttura produttiva italiana, caratterizzata da una prevalenza di piccole e medie imprese, si presta bene ad intraprendere un cammino di sviluppo fondato sull'evoluzione continua dei prodotti e sulle interconnessioni tra le competenze ereditate dal passato e le nuove tecnologie: riposizionandosi intelligentemente lungo la filiera "lunga" delle produzioni internazionali, e contribuendo all'innovazione dei prodotti attraverso processi di sviluppo delle antiche specializzazioni produttive, le piccole e medie imprese dei nostri territori possono inserirsi proficuamente all'interno della nuova divisione internazionale del lavoro che si sta progressivamente affermando negli ultimi anni.

I dati a nostra disposizione confermano questa lettura<sup>38</sup>. Il fatturato dei distretti industriali italiani cresce più della media del manifatturiero. Dal 2008 ad oggi le imprese organizzate in distretti crescono di circa 5 punti percentuali in più rispetto alle aree non distrettuali, soprattutto grazie alla loro maggiore presenza sui mercati esteri, a fronte di una domanda interna in continuo declino. Nel 2013 la redditività complessiva della

<sup>37</sup> Si veda ad esempio 'Economia e finanza dei distretti industriali' del Servizio Studi e Ricerche Intesa SanPaolo, 2014

<sup>38</sup> Intesa Sanpaolo Economia e Finanza dei distretti industriali – Rapporto annuale n. 7 Dicembre 2014



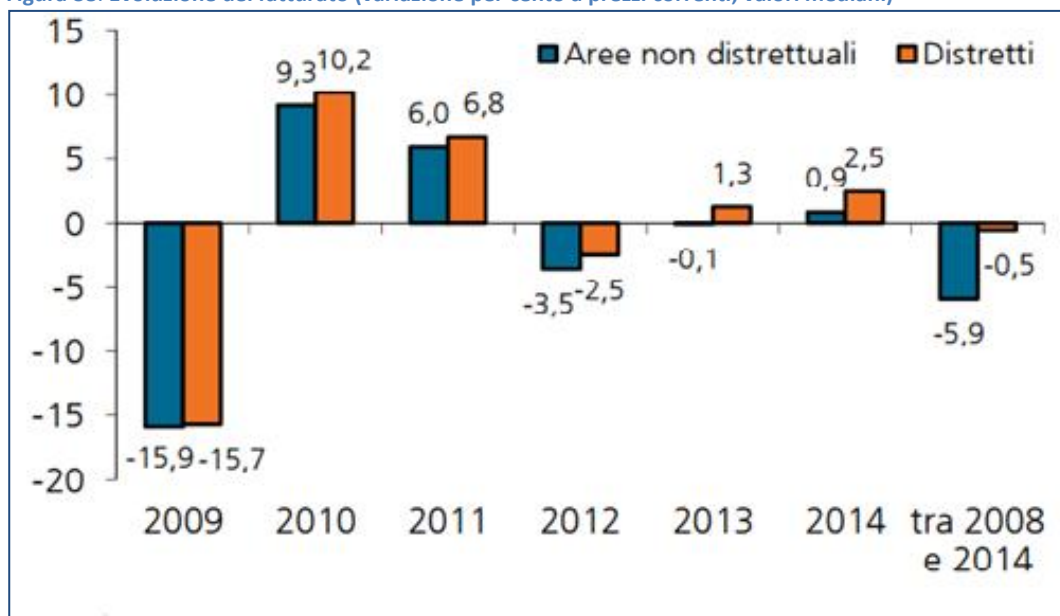
## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

gestione industriale (ROI) è stata maggiore di quella delle imprese non distrettuali mentre il patrimonio netto è aumentato del 10,8 per cento contro l'8,2 per cento delle imprese non distrettuali.

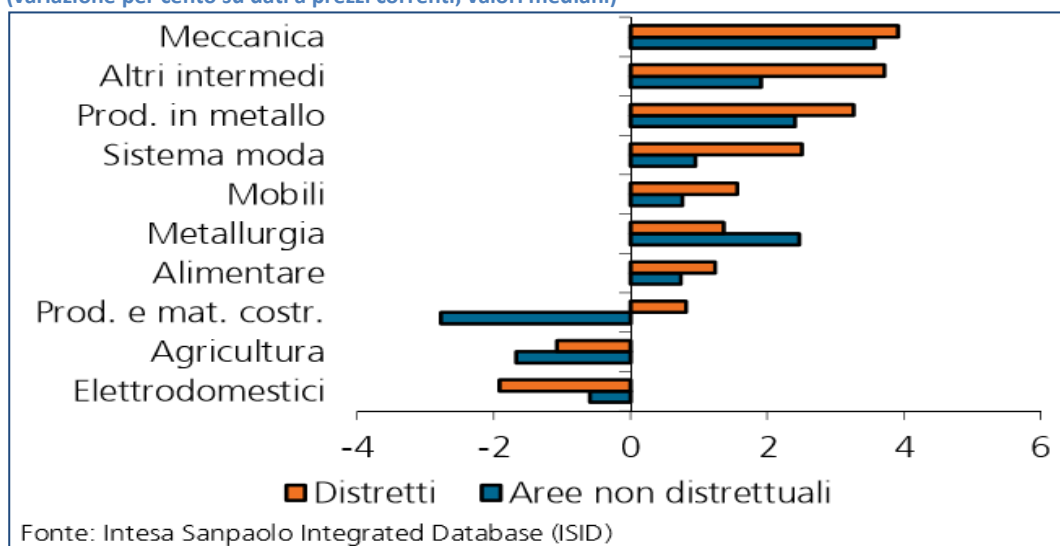
Nella Figura 38 vengono evidenziate le migliori performance delle aree distrettuali che a livello di fatturato tengono meglio nelle fasi recessive e crescono a ritmi maggiori nella ripresa.

Figura 38. Evoluzione del fatturato (variazione per cento a prezzi correnti; valori medi)ani)



Fonte: Intesa Sanpaolo Database (ISID)

Figura 39. Evoluzione del fatturato nel 2014 nei principali settori di specializzazione dei distretti (variazione per cento su dati a prezzi correnti; valori medi)

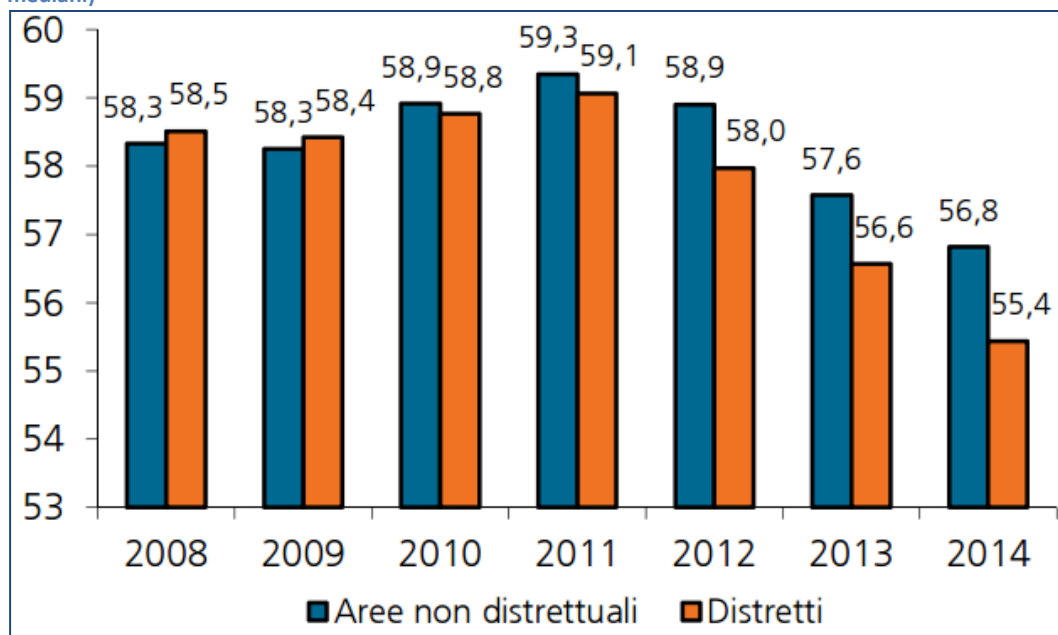


Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

Fonte: Intesa Sanpaolo Database (ISID)

Per quanto concerne la gestione finanziaria è interessante notare il minor ricorso all'indebitamento delle realtà appartenenti ai sistemi produttivi locali, garantito dal posizionamento delle imprese distrettuali all'interno di una filiera lunga del valore, dai rapporti tra le imprese e da una integrazione maggiore tra le unità produttive.

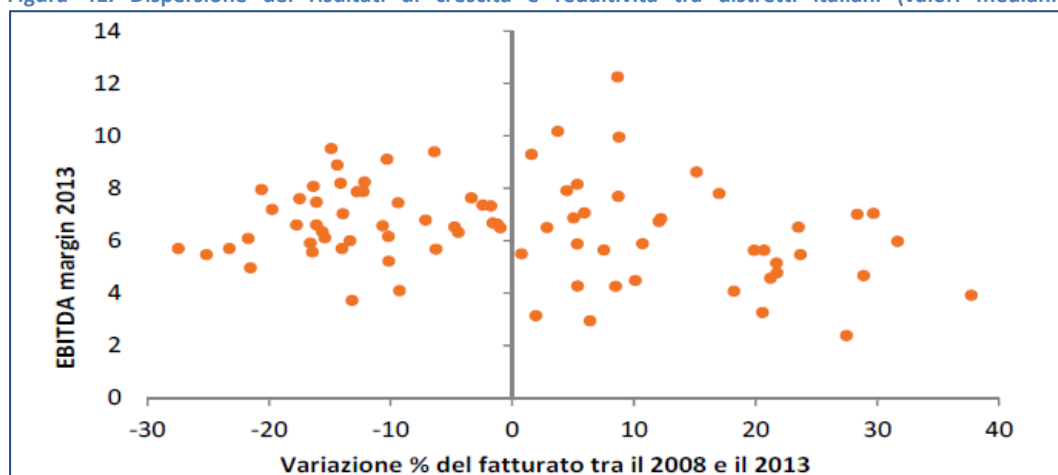
Figura 40. Leva finanziaria (debiti finanziari in per cento di patrimonio netto e debiti finanziari; valori medi) (valori medi)



Fonte: Intesa Sanpaolo Database (ISID)

Vi sono, tuttavia, anche alcune criticità legate ai sistemi d'impresa locali, ad esempio il 4 per cento delle imprese distrettuali mostra per il terzo anno consecutivo margini unitari negativi, con rischio di uscita dal mercato e dunque di indebolimento della rete. A riprova del fatto che le dinamiche dello sviluppo locale possano essere governate con risultati diversi, la Figura 41 mostra come non tutti i distretti siano in crescita. Questa prospettiva è utile per cogliere le potenzialità di una rinnovata politica industriale a sostegno delle aree di vitalità industriale presenti nel nostro Paese.

Figura 41. Dispersione dei risultati di crescita e redditività tra distretti italiani (valori medi)



Fonte: Intesa Sanpaolo Database (ISID)

Nota: sono riportati solo i distretti di cui si dispone di almeno 40 bilanci di esercizio.

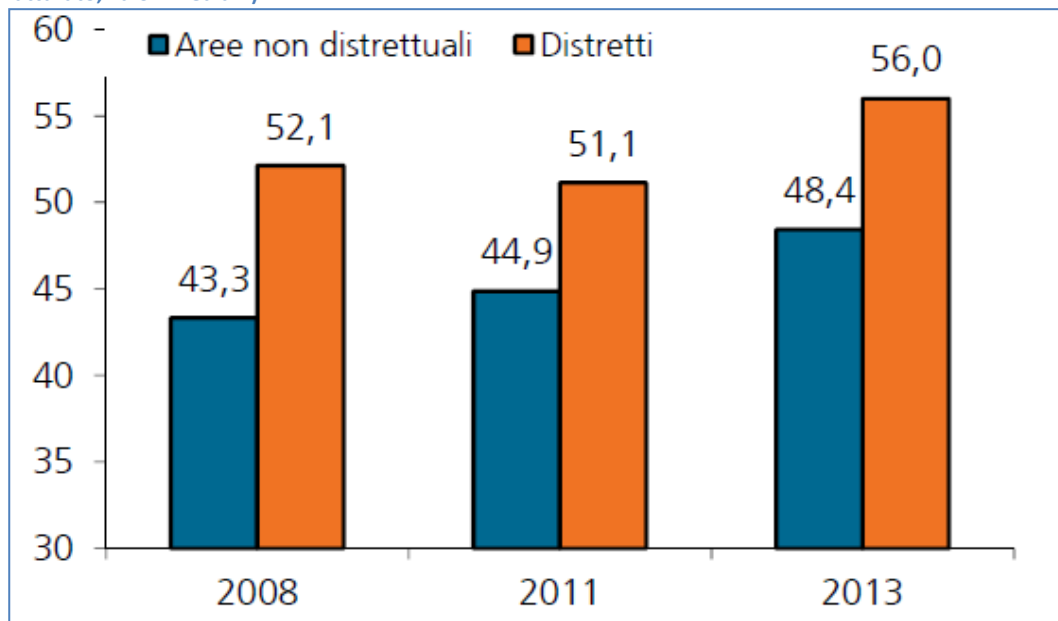
Nonostante questi aspetti critici, è immediato notare nell'ambito dell'analisi sui sistemi produttivi locali una correlazione positiva tra le performance dei diversi distretti e il loro "posizionamento strategico", ovvero quella funzione aziendale che ha l'obiettivo di

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

contribuire ad individuare il vantaggio competitivo dell'impresa, al fine di indirizzarne le energie per l'ulteriore crescita. Si tratta pertanto di una variabile su cui può intervenire la politica industriale: la diffusione di strategie d'innovazione, il potenziamento del marketing e l'attenzione all'ambiente rappresentano tutti elementi di vitalità delle grandi imprese che possono essere rafforzati nelle PMI solo grazie all'organizzazione distrettuale ed all'intervento pubblico.

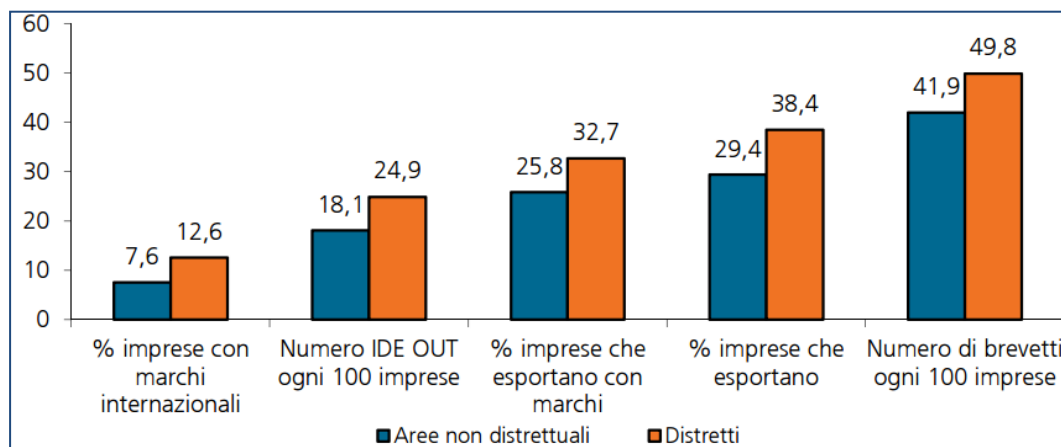
Figura 42. Propensione all'export delle imprese che dichiarano di esportare, 2013 (export in per cento fatturato; valori mediani)



Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

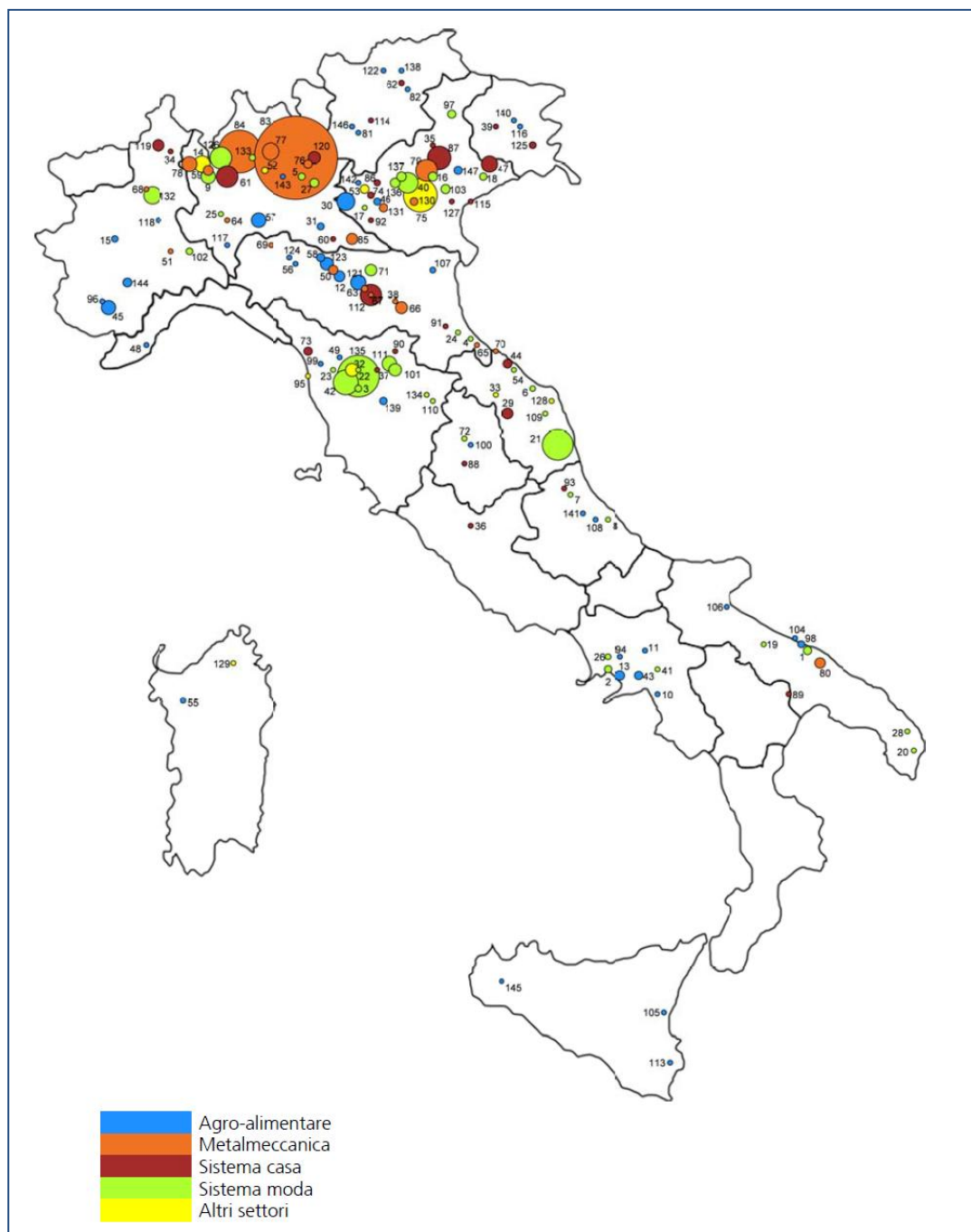
Nonostante la dimensione delle imprese che ne prendono parte, le realtà distrettuali si presentano come quella componente del tessuto industriale maggiormente capace di proiettare il suo campo d'azione sui mercati esteri: infatti, oltre ad una maggiore propensione ad esportare, la competitività sui mercati internazionali sembra risentire sensibilmente dell'organizzazione distrettuale, con il 38,4 per cento delle imprese distrettuali che risultano imprese esportatrici contro il 29,4 per cento di quelle non distrettuali. Inoltre, le imprese distrettuali registrano nel 24,9 per cento dei casi partecipazioni estere, contro il 18,1 per cento delle imprese non distrettuali, mostrando così una maggiore integrazione nelle catene del valore internazionali connessa a maggiori flussi di investimenti diretti esteri. Inoltre, le imprese distrettuali riescono a presidiare meglio i segmenti di mercato in cui entrano, registrando più brevetti e più marchi della media, in una dinamica virtuosa che ha subito una rapida accelerazione negli ultimi cinque anni, in cui l'attività di *branding* ha portato le imprese distrettuali a registrare sui mercati internazionali 49,8 brevetti e 12,6 marchi ogni 100 imprese, contro 41,9 brevetti ed 7,6 marchi ogni 100 imprese non distrettuali. Il posizionamento strategico ha ovviamente avuto un'influenza positiva sulla situazione finanziaria, garantendo alle imprese maggiormente proiettate nelle attività internazionali una maggiore più contenuta posizione debitoria.

Figura 43. I punti di forza dei distretti industriali: il potenziamento strategico



In questo quadro, è interessante notare dalla Figura 44 come le realtà distrettuali siano localizzate sul territorio italiano. La “mappatura” dei distretti industriali italiani a cui si rimanda nel presente lavoro è quella fornita dalla Direzione Studi e Ricerche Intesa San Paolo, la quale tiene conto - oltre a criteri oggettivi quali il numero di attività in un determinato perimetro geografico, l’ammontare degli addetti e le performance commerciali - della complessità dell’attività di identificazione dei distretti e delle trasformazioni continuamente in essere nel sistema produttivo nazionale. In particolare, nel rapporto annuale del 2015 - cui si fa riferimento in questa sede - viene proposto uno studio su 147 distretti in Italia, di cui 138 distretti nel comparto manifatturiero e 9 nell’agricoltura. I distretti identificati e monitorati da Intesa Sanpaolo raggiungono un livello di export pari a 90,5 miliardi di euro, di cui 87,9 miliardi nel manifatturiero (il 23 per cento del totale esportato dall’industria manifatturiera italiana) e 2,7 miliardi nell’agricoltura - il 49 per cento del totale dell’*export* agricolo. Più dettagliatamente, oltre il 40 per cento delle esportazioni distrettuali proviene dai distretti del nord-est, il 32,2 per cento da quelli del nord-ovest, il 7,2 per cento da quelli del Mezzogiorno - in cui prevalgono le aree distrettuali agro-alimentari; in linea con il dato sull’export, anche in termini di numerosità la maggior parte dei distretti identificati è localizzata nel settentrione (37 per cento nel nord-est e 24 per cento nel nord-ovest), a cui seguono il centro (20,5 per cento) e il Mezzogiorno (18,5 per cento).

Figura 44. Mappa dei distretti industriali in Italia



Oltre alle statistiche fornite, a livello topografico è immediato notare che i distretti (dettagliatamente elencati nella Figura 45) si concentrano nelle regioni centro-settentrionali della nostra penisola. Sebbene il report 2015 della Direzione Studi e Ricerche di Intesa San Paolo, seguendo i propri criteri di classificazione, non abbia identificato realtà distrettuali nell'area di Genova (e in tutta la Liguria, eccezion fatta per

## Città metropolitana di Genova

il “Distretto florovivaistico del ponente ligure”), altre fonti<sup>39</sup> individuano nel territorio dell’ex provincia di Genova: il distretto della cantieristica, il distretto dell’elettronica-ottica ed il distretto metalmeccanico nel sistema produttivo locale di Genova; il distretto della gomma e delle materie plastiche ed il distretto della lavorazione della pietra nel sistema produttivo locale di Rapallo, Chiavari e Sestri Levante.

Figura 45. Elenco dei distretti industriali in Italia

Distretto	Distretto	Distretto
1 Abbigliamento del barese	51 Frigoriferi industriali di Casale Monferrato	101 Oreficeria di Arezzo
2 Abbigliamento del napoletano	52 Gomma del Sebino Bergamasco	102 Oreficeria di Valenza
3 Abbigliamento di Empoli	53 Grafico veronese	103 Oreficeria di Vicenza
4 Abbigliamento di Rimini	54 Jeans valley di Montefeltro	104 Ortofrutta del barese
5 Abbigliamento e calzature della Bassa Bresciana	55 Lattiero-caseario del sassarese	105 Ortofrutta di Catania
6 Abbigliamento marchigiano	56 Lattiero-caseario di Reggio Emilia	106 Ortofrutta e conserve del foggiano
7 Abbigliamento nord abruzzese	57 Lattiero-caseario lombardo	107 Ortofrutta romagnola
8 Abbigliamento sud abruzzese	58 Lattiero-caseario Parmense	108 Pasta di Fara
9 Abbigliamento-tessile gallaratese	59 Lavorazione metalli Valle dell'Arno	109 Pelletteria del Tolentino
10 Agricoltura della Piana del Sele	60 Legno di Casalasco-Viadanese	110 Pelletteria e calzature di Arezzo
11 Alimentare di Avellino	61 Legno e arredamento della Brianza	111 Pelletteria e calzature di Firenze
12 Alimentare di Parma	62 Legno e arredamento dell'Alto Adige	112 Piastrelle di Sassuolo
13 Alimentare napoletano	63 Macchine agricole di Reggio Emilia e Modena	113 Pomodoro di Pachino
14 Articoli in gomma e materie plastiche di Varese	64 Macchine concia della pelle di Vigevano	114 Porfido di Val di Cembra
15 Caffè, confetterie e cioccolato torinese	65 Macchine legno di Rimini	115 Prodotti in vetro di Venezia e Padova
16 Calzatura sportiva di Montebelluna	66 Macchine per l'imballaggio di Bologna	116 Prosciutto San Daniele
17 Calzatura veronese	67 Macchine per l'industria ceramica di Modena e Reggio Emilia	117 Riso di Pavia
18 Calzature del Brenta	68 Macchine tessili di Biella	118 Riso di Vercelli
19 Calzature del nord barese	69 Macchine utensili di Piacenza	119 Rubinetteria e valvole Cusio-Valsesia
20 Calzature di Casarano	70 Macchine utensili e per il legno di Pesaro	120 Rubinetti, valvole e pentolame di Lumezzane
21 Calzature di Fermo	71 Maglieria e abbigliamento di Carpi	121 Salumi del modenese
22 Calzature di Lamporecchio	72 Maglieria e abbigliamento di Perugia	122 Salumi dell'Alto Adige
23 Calzature di Lucca	73 Marmo di Carrara	123 Salumi di Parma
24 Calzature di San Mauro Pascoli	74 Marmo e granito di Valpolicella	124 Salumi di Reggio Emilia
25 Calzature di Vigevano	75 Materie plastiche di Treviso, Vicenza, Padova	125 Sedie e tavoli di Manzano
26 Calzature napoletane	76 Meccanica strumentale del Bresciano	126 Seta-tessile di Como
27 Calzetteria di Castel Goffredo	77 Meccanica strumentale di Bergamo	127 Sistemi per l'illuminazione di Treviso e Venezia
28 Calzetteria-abbigliamento del Salento	78 Meccanica strumentale di Varese	128 Strumenti musicali di Castellidardo
29 Cappe aspiranti ed elettrodomestici di Fabriano	79 Meccanica strumentale di Vicenza	129 Sughero di Calangianus
30 Carni di Verona	80 Meccatronica del barese	130 Termomeccanica di Padova
31 Carni e salumi di Cremona e Mantova	81 Mele del Trentino	131 Termomeccanica scalgiera
32 Cartario di Capannori	82 Mele dell'Alto Adige	132 Tessile di Biella
33 Cartario di Fabriano	83 Metalli di Brescia	133 Tessile e abbigliamento della Val Seriana
34 Casalinghi di Omegna	84 Metalmeccanica di Lecco	134 Tessile e abbigliamento di Arezzo
35 Ceramica artistica di Bassano del Grappa	85 Metalmeccanico del basso mantovano	135 Tessile e abbigliamento di Prato
36 Ceramica di Civita Castellana	86 Mobile d'arte del bassanese	136 Tessile e abbigliamento di Schio-Thiene-Valdagno
37 Ceramica di Sesto Fiorentino	87 Mobile del Livenza e Quartiere del Piave	137 Tessile e abbigliamento di Treviso
38 Ciclomotori di Bologna	88 Mobile dell'Alta Valle del Tevere	138 Vini bianchi di Bolzano
39 Coltelli, forbici di Maniago	89 Mobile imbottito della Murgia	139 Vini del Chianti
40 Concia di Arzignano	90 Mobile imbottito di Quarzara	140 Vini del Friuli
41 Concia di Solofra	91 Mobili imbottiti di Forlì	141 Vini del Montepulciano d'Abruzzo
42 Concia e calzature di Santa Croce sull'Arno	92 Mobili in stile di Bovolone	142 Vini del veronese
43 Conserve di Nocera	93 Mobili abruzzese	143 Vini di Franciacorta
44 Cucine di Pesaro	94 Mozzarella di bufala campana	144 Vini di Langhe, Roero e Monferrato
45 Dolci di Alba e Cuneo	95 Nautica di Viareggio	145 Vini e liquori della Sicilia occidentale
46 Dolci e pasta veronesi	96 Nocciola e frutta piemontese	146 Vini rossi e bollicine di Trento
47 Elettrodomestici di Inox valley	97 Occhialeria di Belluno	147 Vino prosecco di Conegliano-Valdobbiadene
48 Florovivaistico del ponente ligure	98 Olio e pasta del barese	
49 Florovivaistico di Pistoia	99 Olio toscano	
50 Food machinery di Parma	100 Olio umbro	

<sup>39</sup> Si fa riferimento a Benevolo, C. e Caselli, L., *La realtà multiforme delle piccole e medie imprese. Il caso della provincia di Genova*, 2008, che propone uno studio sulle realtà distrettuali genovesi individuate dalla Regione Liguria.

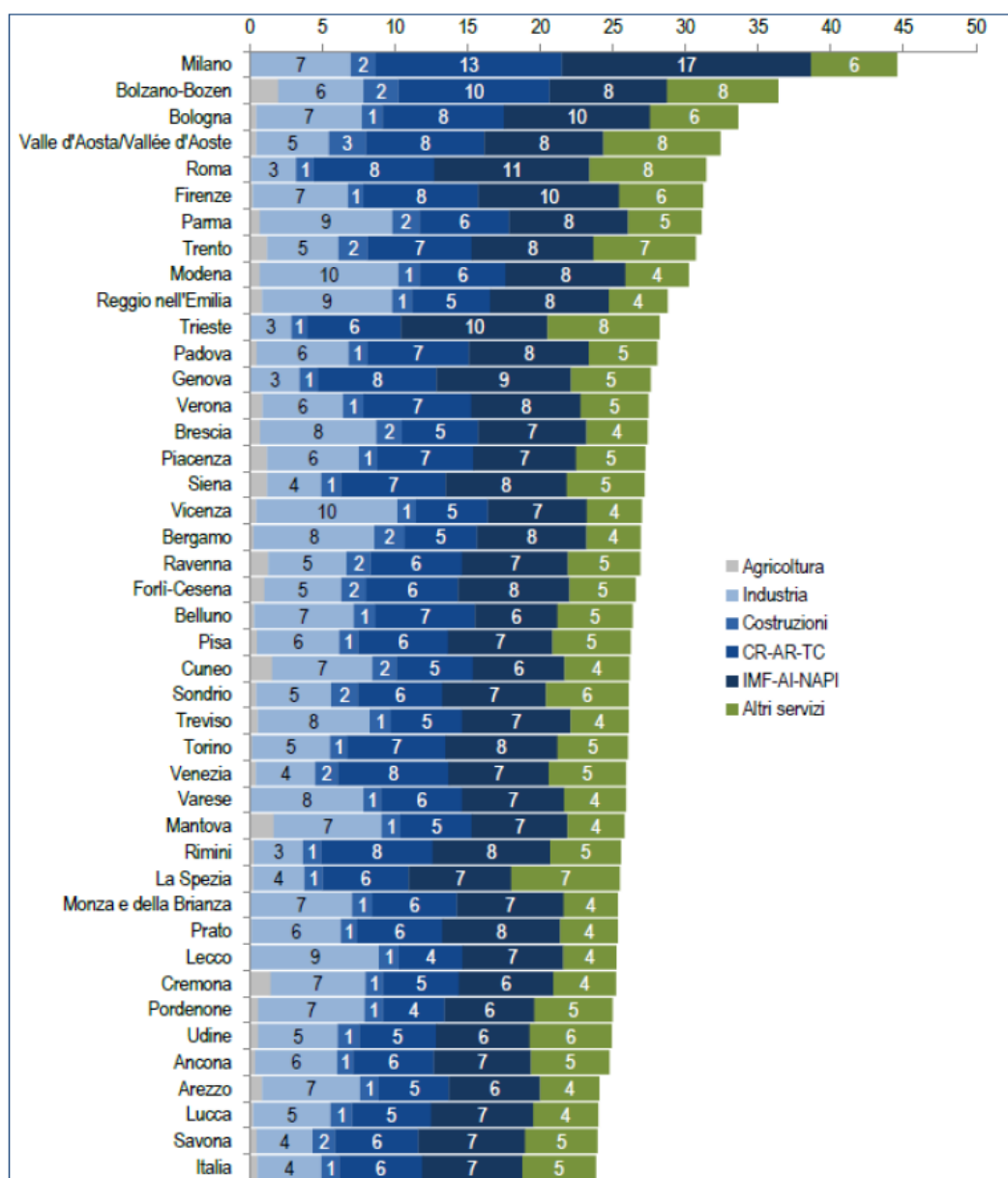
## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

#### 4.3. L'economia dell'area metropolitana di Genova

La Città metropolitana di Genova rappresenta il tredicesimo territorio in termini di ricchezza. Il valore aggiunto pro capite nel 2014 è stato pari a 27.617 euro (dati ISTAT/valore aggiunto provinciale/conti economici territoriali, 2014) contro una media nazionale di 23.840 euro. In riferimento al reddito in termini assoluti, con un valore aggiunto di circa 24 miliardi di euro Genova si colloca all'undicesimo posto tra le Province italiane, ben distanziata dai primi tre posti dove individuiamo Milano con 141, Roma con 134 e Torino con 60 miliardi di euro.

Figura 46. Valore aggiunto procapite a prezzi base per macrobranca; Province con un livello superiore alla media nazionale



Istat - Conti pubblici territoriali

Legenda Macrosettori: CR-AR-TC: Commercio e riparazioni; Alberghi, bar, ristoranti; Trasporti e Comunicazioni. IMF-AI-NAPI: Intermediazione monetarie e finanziaria; Attività immobiliari; Noleggio, attività professionali e imprenditoriali. Altri Servizi: Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria; Istruzione; Sanità e assistenza sociale; Attività artistiche, di intrattenimento e divertimento; Altre attività di servizi; Attività di famiglie e convivenze.

Restringendo l'analisi alle sole Città Metropolitane, Genova è la settima realtà in termini di ricchezza prodotta, e il suo valore aggiunto complessivo pesa nell'economia nazionale per l'1,7 per cento del PIL. Inoltre, l'economia genovese coinvolge circa l'1,5 per cento della forza lavoro nazionale<sup>40</sup>, pari a 365.000 individui.

La composizione percentuale del valore aggiunto per macrosettore di attività economica della provincia di Genova - come da Figura 46, che riporta tuttavia i valori assoluti - per l'anno 2014, in linea con la composizione sulla media italiana, è la seguente: l'agricoltura si attesta allo 0,3 per cento (media italiana 2,3 per cento), l'industria al 12,1 per cento (ben al di sotto del 18,5 per cento nazionale), le costruzioni al 4,7 per cento (5,1 per cento nazionale), i servizi commerciali al 29,4 per cento (molto al di sopra del 23,9 per cento medio italiano), i servizi finanziari, immobiliari e professionali al 32,2 per cento (media italiana 29 per cento), ed infine gli altri servizi al 21,7 per cento (in linea con il dato nazionale).

Proprio da quest'ultima analisi - valore aggiunto pro capite per segmenti produttivi - emerge che il contributo maggiore è dato dal comparto dei servizi finanziari, immobiliari e professionali (classificazione ISTAT IMF-AI-NAPI), che per l'ex provincia di Genova rappresenta circa un terzo del valore aggiunto procapite pari a circa 9.300 Euro; così come avviene a livello nazionale, questo settore assume un peso sempre più rilevante sull'economia genovese. Tuttavia, restringendo la disamina ai dati riguardanti le sole Città metropolitane si osserva che i servizi IMF-AI-NAPI sono pari a 17.000 Euro per abitante a Milano (con un peso di poco inferiore al 38 per cento), a 11.000 euro a Roma (equivalente a più del 35 per cento del totale provinciale), ed a circa 10.000 euro a Bologna e Firenze. Di contro, i servizi del commercio - che nella tassonomia proposta dall'Istat, CR-AR-TC, comprendono quelli di ristorazione, dei trasporti e delle telecomunicazioni - valgono nel prodotto procapite dell'area metropolitana di Genova circa 8.120 Euro: il dato in questione è inferiore a quello di Milano in termini assoluti (circa 13.000 Euro) ed in linea con quello di Roma e Firenze, sebbene sia maggiore in termini di incidenza relativa. Inoltre, il valore aggiunto procapite creato a Genova dal macro-settore dei servizi pubblici e degli altri servizi privati alle famiglie è pari a 6.000 euro, un dato piuttosto congruo se posto in relazione alle economie delle altre Province prese in esame nella Figura 46: il peso percentuale di questo settore è tuttavia non elevato per l'economia provinciale genovese (19,8 per cento), sia se posto a confronto con il dato medio nazionale (21,7 per cento), sia se confrontato con il peso dello stesso macro-settore in altre Città Metropolitane (ad esempio, il 25,8 di Roma); tuttavia, questo comparto dell'economia risulta per Genova avere una maggiore incidenza relativa sul valore aggiunto procapite se confrontato con i dati relativi a Milano (12,6 per cento) e a Torino (19,3 per cento).

Quasi l'82 per cento del valore aggiunto prodotto dall'economia genovese deriva dai servizi: i dati sul terziario riguardanti Genova sono ben al di sopra della media nazionale (74 per cento), mentre risultano perfettamente allineati alla media regionale. La restante quota di reddito procapite è ascrivibile, oltre che a un modesto contributo delle costruzioni (il peso dell'agricoltura è praticamente nullo), ad un laborioso comparto

---

<sup>40</sup> Dati ISTAT 2015, "Forze di lavoro a livello provinciale".



## I dossier delle Città Metropolitane

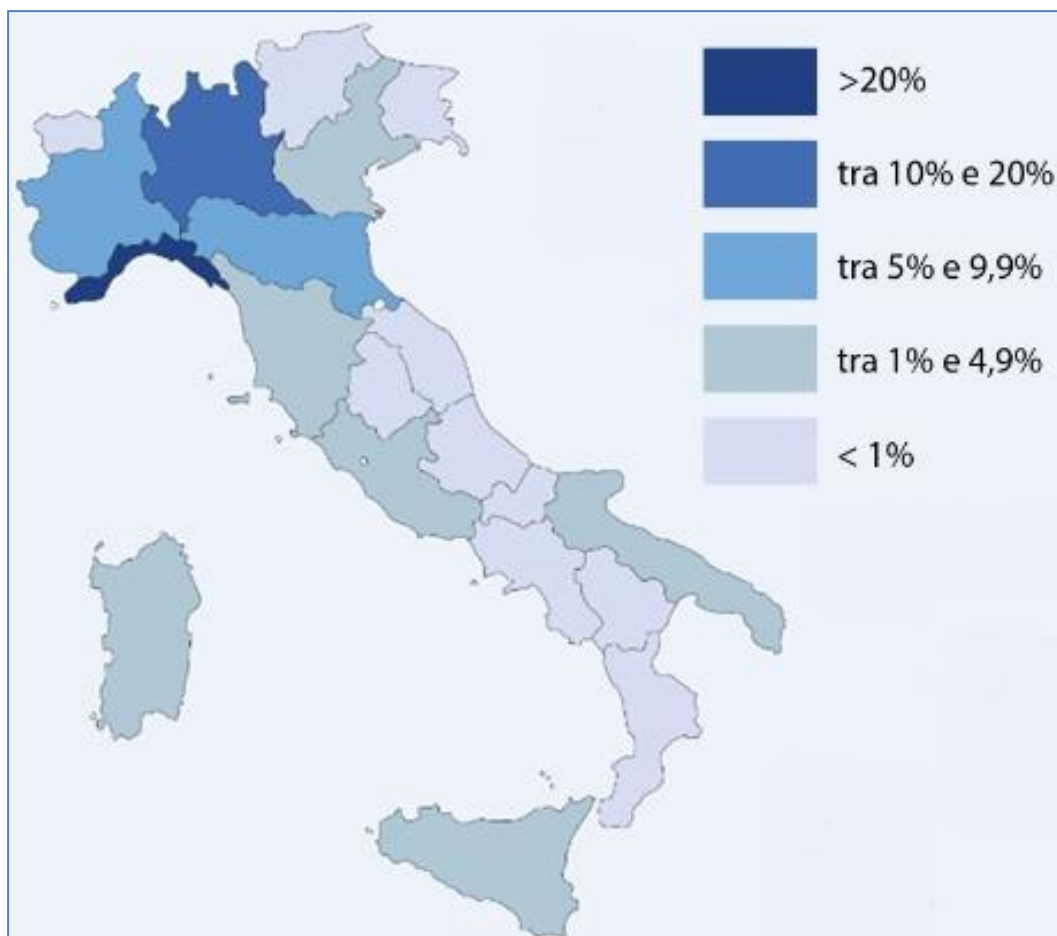
### Città metropolitana di Genova

industriale, che tuttavia partecipa solo per il 12,5 per cento alla formazione del prodotto procapite genovese - al cospetto di un'incidenza media nazionale di circa il 17 per cento: stando ad alcune analisi economiche territoriali questo dato è tuttavia da interpretare tenendo in considerazione che *i processi di deindustrializzazione, di terziarizzazione e di esternalizzazione di attività da parte delle imprese manifatturiere sono iniziati in Liguria e a Genova molto prima che in altre regioni del Paese* (Benevolo e Caselli, 2008).

Sul territorio della Città Metropolitana, le attività industriali sono principalmente concentrate nella città di Genova, dove operano le grandi e storiche industrie della meccanica e della cantieristica navale; le attività connesse alla produzione di navi trovano diffusione anche nel comprensorio territoriale del Tigullio, principalmente nei distretti di Lavagna, Sestri Levante e Riva Trigoso. Di estrema rilevanza appare il "peso strategico" del porto di Genova per l'economia locale e nazionale: il porto rappresenta una realtà di assoluto rilievo per la logistica nazionale, concentrando importanti flussi di traffico internazionale via mare, svolgendo quindi un ruolo essenziale come porta di accesso ai mercati esteri. Da una recente ricerca condotta da Nomisma, Prometeia e Tema (realizzata su commissione dell'Autorità Portuale) sono emersi dei numeri utili a rappresentare la dimensione del fenomeno: nel 2015 le attività del porto di Genova hanno coinvolto 37.000 addetti sul territorio della Città metropolitana, per un valore aggiunto di oltre 3 miliardi di euro; la cifra sugli occupati passa a 54.000 qualora si consideri l'indotto regionale (4,6 miliardi di valore aggiunto) e a 122.000 addetti qualora si consideri l'intero indotto nazionale (9,5 miliardi di valore aggiunto generato dalle attività del porto di Genova sul territorio italiano). In sostanza, le "banchine genovesi" producono il 12,6 per cento del valore aggiunto dell'intera Città metropolitana, coprendo il 9,7 per cento dell'occupazione provinciale; su base regionale, il porto di Genova realizza il 10,8 per cento del valore aggiunto ligure e occupa l'8,3 per cento della forza lavoro. Lo studio in questione sottolinea che l'operosità del porto di Genova influenza in modo significativo un'ampia gamma di settori, compresi i comparti coinvolti anche solo marginalmente nell'attività portuale *tout court*, ma che comunque contribuiscono a soddisfare la domanda di consumi derivante dai redditi distribuiti dalla filiera. Anche in questa circostanza alcuni dati possono meglio rappresentare l'entità delle "connessioni" tra settori produttivi: solo il 61 per cento del valore aggiunto complessivamente generato dal porto di Genova si riferisce alla filiera portuale, mentre il restante 39 per cento va "ad attivare" altri settori, tra la quale l'immobiliare (10 per cento dell'effetto complessivo), il commercio all'ingrosso (4 per cento), i servizi di alloggio e ristorazione (3 per cento), le attività di noleggio e leasing (2 per cento) e altre tipologie di servizi alle imprese. Infine, l'impatto economico del porto di Genova non si limita al solo territorio ligure: lo stesso studio Prometeia mostra che alla Liguria viene attribuito solo il 48 per cento dell'effetto complessivo del porto di Genova, alla Lombardia il 19 per cento, al Piemonte il 10 per cento, all'Emilia Romagna il 6 per cento, alla Toscana e al Veneto il 4 per cento, al Lazio il 2 per cento (Figura 47).

### Città metropolitana di Genova

Figura 47. Gli effetti della Filiera portuale di Genova sulle regioni italiane, quote per cento di valore aggiunto quote (fonte: Prometeia)



Fonte: Prometeia

Oltre alla fiorente attività portuale<sup>41</sup>, sul territorio della Città metropolitana sono rintracciabili diverse imprese industriali ed artigiane di piccole e medie dimensioni, che in alcuni casi hanno assunto la connotazione distrettuale. Dal punto di vista storico, l'attuale vocazione produttiva genovese affonda le proprie radici nella più ampia tradizione industriale genovese che, dalla fine dell'Ottocento, ha contribuito alla crescita di tutto il settore secondario regionale. In particolare, la grande impresa a partecipazione statale ha avuto a Genova un ruolo determinante nel dopoguerra, coprendo settori quali l'energia, l'impiantistica, la siderurgia e la cantieristica. Dagli anni ottanta, la cosiddetta "impresa pubblica" è entrata, a Genova così come in altre regioni italiane, in una profonda crisi strutturale: dalle ceneri delle grandi realtà industriali presenti in Liguria (costruzioni navali, elettromeccanica, siderurgia, produzioni militari, trasporti elettrificati) sono nate le piccole-medie imprese manifatturiere specializzate

<sup>41</sup> La provincia di Genova, e in generale la Regione Liguria, ha avuto da sempre un ruolo chiave nel sistema dei trasporti e della logistica nazionale e continentale a causa della sua localizzazione sul territorio, che costituisce una cerniera nelle relazioni nazionali ed internazionali che si evidenzia, *in primis*, nei volumi di traffico che raggiungono i tre porti principali (Genova, La Spezia, Savona).

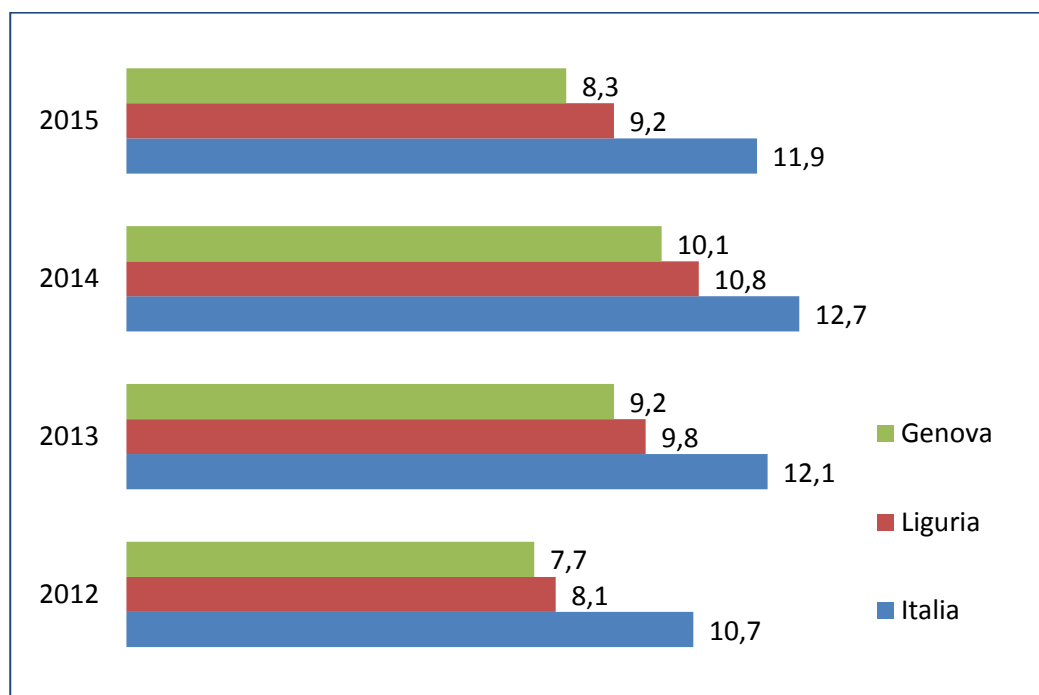
## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

nell'estrazione dell'ardesia e nella realizzazione di prodotti derivati (come i biliardi), nella lavorazione del legno, della carta e della plastica.

Infatti, parallelamente ai dati sull'attività portuale è opportuno considerare che per l'intera provincia di Genova - così come per tutta l'economia ligure (di cui la Città metropolitana rappresenta oltre il 58 per cento del prodotto) - all'interno del settore secondario emerge la rilevanza di un comparto manifatturiero che, seppur estremamente parcellizzato e caratterizzato dall'esigua dimensione delle imprese, presenta un insieme di risorse imprenditoriali che continuano a generare gran parte della ricchezza e dell'occupazione: il valore aggiunto manifatturiero nella provincia di Genova è creato per quasi due terzi dalle piccole e piccolissime imprese, e per circa il 9 per cento dalla media impresa. Ciò significa che, se da un lato si deve certamente puntare alla crescita delle PMI ad alto potenziale di sviluppo e innovazione (come suggerito dalle direttive comunitarie), dall'altro è necessario offrire opportunità anche alle piccole e piccolissime imprese, incentivandone le attività attraverso meccanismi di rete e di consorzio.

Figura 48. Tassi di disoccupazione nazionali, regionali e provinciali, 2012-2015



Nonostante queste vitalità, per quanto riguarda gli aspetti occupazionali le ultime rilevazioni diffuse dall'ISTAT (dati provinciali) mostrano tuttavia un mercato del lavoro nell'area di Genova, così come in tutta la Liguria, piuttosto critico. Nel 2014 gli occupati liguri risultano 599.000 (quattromila in meno rispetto all'anno precedente), con un tasso di occupazione regionale che si attesta al 60,7 per cento (60,6 per cento nel 2013); passando alla sola Città Metropolitana di Genova - che nel 2014 ha occupato 326.000 individui (in calo su base annua dell'1,5 per cento), pari a quasi il 55 per cento degli occupati liguri - il tasso di occupazione è sceso dal 61,3 per cento del 2013 al 61 per cento del 2014. Nonostante quest'aspetto di carattere congiunturale, i tassi di occupazione di Genova e della Liguria si attestano comunque al di sopra della media

### Città metropolitana di Genova

nazionale (55,7 per cento nel 2014). Anche sul fronte della disoccupazione i dati mostrano delle rilevanti criticità: nel 2014 i disoccupati liguri erano 73.000 (66.000 nel 2013), dando luogo a un tasso di disoccupazione del 10,8 per cento - un punto percentuale in più rispetto al 2013. I disoccupati nella sola provincia di Genova nel 2014 sono stati 37mila (disoccupazione complessiva 10,1 per cento, giovanile 48,6 per cento). Le ultimissime rilevazioni sulla situazione del mercato del lavoro genovese (2015) sono tuttavia più confortanti, attestando il tasso di disoccupazione in calo all'8,3 per cento (Figura 48).

Per quanto riguarda invece il numero di attività, nel 2015 al registro delle imprese della provincia di Genova (Tabella 15) erano registrate 70.896 unità, in calo dello 0,2 per cento su base annua (dato in controtendenza rispetto a quello nazionale, in cui si è registrato un aumento dello 0,75 per cento). Disaggregando questi dati per settore, si registra un calo del numero delle attività nel comparto della manifattura, delle costruzioni e del commercio, mentre crescono di numero le imprese turistiche, assicurative e di servizi alle imprese.

Tabella 15. Imprese attive per settore economico nella provincia di Genova al 31 dicembre 2015 e variazione per cento rispetto al 2014

	Valori assoluti	Tasso di crescita
Agricoltura e attività connesse	1.889	-1,3
Attività manifatturiere, energia, minerarie	6.022	-1,3
Costruzioni	13.569	-0,4
Commercio	21.823	-0,6
Turismo	6.214	1,1
Trasporti e Spedizioni	3.428	-1,9
Assicurazioni e Credito	1.971	1,8
Servizi alle imprese	11.269	0,8
Altri settori	4.699	0,3
<b>Totale Imprese Classificate</b>	<b>70.884</b>	<b>-0,2</b>
<b>Totale Imprese Attive</b>	<b>70.896</b>	<b>-0,2</b>

Fonte: Camera di Commercio di Genova e InfoCamere

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

### 4.4. La competitività internazionale del sistema genovese

Per meglio comprendere l'analisi della competitività del sistema economico genovese è opportuno proporre qualche dato ISTAT su base nazionale: nel 2015 il totale dell'*export* italiano si è attestato sui 413,8 miliardi di Euro, con un *export* medio per azienda di 80.390 Euro. Restringendo l'analisi dei dati ISTAT alle sole realtà metropolitane, si evince che le dieci Città metropolitane hanno esportato 108,6 miliardi di Euro (circa il 26 per cento del totale), con una media per azienda di 69.732 Euro.

Nel 2014 il capoluogo ligure figurava tra le Province che hanno fornito il contributo più importante alla crescita dell'*export* nazionale, conseguendo un incremento di 18,5 per cento su base annua (Tabella 16); il dato sale a +31,6 per cento se si considerano esclusivamente le esportazioni verso i paesi extra-europei.

Il settore manifatturiero è il principale *driver* della competitività genovese, che con una crescita annua del 21,2 per cento - ampiamente al di sopra della media nazionale - ha largamente sostenuto le vendite sui mercati esteri. In particolare, sempre nel 2014 si registra l'ottima *performance* in termini di *export* del settore delle macchine "di impiego generale" (+23.1 per cento, che diventa +143.2 per cento considerando solo le vendite extra-UE) e la crescita esponenziale delle vendite all'estero nel comparto delle imbarcazioni (+995 per cento, che diventa +1,126 per cento extra-UE). Oltre alla scomposizione delle esportazioni per macrosettore, dalla Tabella 16 emerge con estrema chiarezza il peso del comparto manifatturiero nell'*export* complessivo genovese (93 per cento del valore complessivo delle esportazioni). Qualche cenno anche ai principali "mercati di sbocco" dell'area in questione: nel 2014, il maggior volume di vendite verso i paesi extra-UE era rintracciabile nelle Isole Marshall - Paese in cui le vendite del sistema genovese riguardano esclusivamente navi e imbarcazioni - seguite dall'Egitto (+4,9 per cento) dagli Usa (-4.4 per cento). Le vendite verso l'area UE si registrano un aumento pari all'1,9 per cento: le prime tre destinazioni comunitarie risultano essere la Germania (+6,3 per cento), la Francia (nonostante una flessione dell'8,4 per cento) e la Spagna (+3,3 per cento).

Tabella 16. *Export per macro-comparto dell'area metropolitana di Genova (valori in Euro)*

	UE	Extra-UE	TOTALE	Variaz.% 2013/2014
Prodotti dell'agricoltura, silvicoltura e pesca	7.661.366	8.864.285	16.525.651	-11,5
Prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere	155.015	713.868	868.883	-55,0
Prodotti delle attività manifatturiere	1.169.243.959	2.910.341.124	4.079.585.083	21,2
Prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento	3.767.333	8.729.741	12.497.074	-47,2
Prodotti delle attività dei servizi di informazione e comunicazione	1.535.068	9.561.518	11.096.586	-4,3
Prodotti delle attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	253.137	5.552.805	5.805.942	52,3
Merci dichiarate come provviste di bordo, merci varie	38.837.504	220.545.489	259.382.993	-5,8
<b>TOTALE</b>	<b>1.221.453.382</b>	<b>3.164.308.830</b>	<b>4.385.762.212</b>	<b>18,5</b>

Fonte: ISTAT 2014

Gli oltre 4 miliardi di Euro di *export* genovese di “prodotti delle attività manifatturiere” sono ascrivibili principalmente - come mostra la Tabella 17- al comparto dei macchinari di utilizzo generico (61 per cento oltre un quarto del volume complessivo delle esportazioni), al comparto petrolifero (oltre il 14 per cento), ai mezzi di trasporto (13 per cento, di cui imbarcazioni per circa quattro quinti) e al comparto metallurgico (12 per cento).

**Tabella 17. Export del comparto manifatturiero dell’area metropolitana di Genova (valori in Euro)**

<b>Prodotti delle attività manifatturiere (totale)</b>	<b>4.079.585.083</b>
Prodotti alimentari, bevande e tabacco	183.719.345
Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori	74.254.397
Legno e prodotti in legno; carta e stampa	47.243.136
Coke e prodotti petroliferi raffinati	591.357.719
Sostanze e prodotti chimici	191.489.964
Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici	69.601.175
Articoli in gomma e materie plastiche, minerali non metalliferi	185.064.387
Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti	497.580.089
Computer, apparecchi elettronici e ottici	91.217.239
Apparecchi elettrici	364.530.925
Macchinari ed apparecchi n.c.a.	1.079.909.182
Mezzi di trasporto	549.590.761
Prodotti delle altre attività manifatturiere	154.026.764

Fonte: ISTAT 2014

La distinta capacità dell’area genovese di intercettare la domanda estera, che ha permesso a molte attività di restare sul mercato nonostante una stagnante domanda domestica, è confermata anche da alcuni dati più recenti. In particolare, dopo la battuta d’arresto del 2015 - su base annua, sia l’*export* genovese che quello ligure hanno mostrato il segno meno, ed il dato è in controtendenza con quello nazionale<sup>42</sup> - stando alle evidenze fornite da UnionCamere, nel primo semestre 2016 la Città metropolitana di Genova ha registrato un aumento delle esportazioni (+4,2 per cento), che sale a +5,4 per cento se si considerano esclusivamente le vendite presso i paesi extra-Ue. Fiore all’occhiello dell’*export* genovese risulta ancora il comparto manifatturiero, in cui si registra un particolare incremento nelle vendite dei mezzi di trasporto (+174,3 per cento di *export* complessivo, che passa a +263,3 per cento solo extra-Ue), di apparecchi elettrici (+11,8 per cento, +9,3 per cento extra-Ue), di prodotti chimici (+22,8 per cento, +10,0 per cento extra-Ue) e di prodotti alimentari (+7,7 per cento, +0,8 per cento extra-Ue).

Sebbene i dati di inizio 2016 risentano della flessione registrata nell’anno precedente, è tuttavia opportuno far riferimento ad un recente *report* sull’*export* regionale di Confartigianato Liguria che ha messo in evidenza un aspetto di estrema rilevanza:

<sup>42</sup> A riguardo, è tuttavia opportuno segnalare che l’*export* ligure rappresenta solo l’1.7 per cento dell’*export* nazionale, mentre quello genovese si attesta allo 0.9 per cento: la quota attribuibile all’area metropolitana di Genova è quindi molto più bassa rispetto ad altre Città metropolitane (Milano quasi 9 per cento, Bologna 3 per cento).

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

restringendo l'analisi sul commercio estero ai soli "primi nove settori ad alta concentrazione di micro e piccole imprese della Liguria" nel periodo gennaio-settembre 2015 (anno in cui si è assistito, a livello regionale, ad una flessione di circa 4 punti percentuali nei volumi di *export*), la Liguria avrebbe fatto registrare una crescita di vendite all'estero del 3 per cento, a fronte di un calo di oltre il 6 per cento dell'*export* nella manifattura. Le discrete *performance* estere della PMI sono tuttavia da rintracciare, più che nella competitività di prezzo, nella qualità dei prodotti e nella crescita della domanda estera, che, al cospetto di un mercato domestico stagnante, continua ad essere salvifica.

In questa ottica, le imprese dell'*interland* genovese si sono mostrate, nonostante la loro modesta dimensione, estremamente pronte a mutare le loro peculiarità (in termini di prodotto e servizio) in risposta agli incessanti cambiamenti dell'economia mondiale. Infatti, per Genova - così come per molte altre realtà manifatturiere italiane - i termini del produrre e la divisione internazionale del lavoro - che rispondono al paradigma della "nuova globalizzazione" - hanno contribuito a frammentare ulteriormente i processi produttivi, allungando così la catena globale del valore. Tale mutamento è ampiamente riflesso dalla dinamica della composizione settoriale del sistema produttivo genovese, caratterizzato - oltre che dalle storiche grandi imprese meccaniche e della cantieristica navale - da un reticolo integrato di piccole imprese i cui principali attori hanno promosso delle sinergie economico-produttive che, anche grazie alla prossimità di un'imponente infrastruttura come il porto di Genova, hanno permesso l'internazionalizzazione della città e dei territori limitrofi.

#### 4.5. Innovazione e sviluppo nella Città metropolitana di Genova

Nei paragrafi precedenti di questa sezione del Dossier abbiamo illustrato come, nonostante la rilevanza del comparto dei servizi, l'area della Città metropolitana di Genova si caratterizzi per un'apprezzabile produzione manifatturiera, capace di proiettare il proprio campo d'azione sui mercati internazionali con successo, in particolare nei settori della cantieristica navale, dei macchinari generici e dell'industria del *coke*. Fatta questa considerazione, è ora possibile analizzare la dimensione territoriale di un simile nucleo di sviluppo e di innovazione: più precisamente, confrontando il perimetro delle aree di vitalità industriale dell'attuale Città metropolitana di Genova con quello delle province limitrofe saremo in grado di individuare eventuali spazi per una possibile ripermimetrazione del confine amministrativo in esame.

Nell'addentrarci in una simile analisi riteniamo tuttavia opportuno discostarci da una visione dello sviluppo appiattita sulle dinamiche della produttività, ed assumere un punto di vista più ampio, quale quello offerto dalla cosiddetta "*network view of development*". Recenti studi sull'innovazione tecnologica mettono infatti in evidenza il ruolo delle "connessioni" nello sviluppo di nuovi prodotti, nuove funzioni e nuovi processi. Prendendo le mosse dai lavori di Hirschman, in un contributo di Hausmann, Hidalgo et al. (2012) è stato mostrato come lo spazio per l'innovazione - e dunque per la crescita economica - scaturisca da relazioni di prossimità tra prodotti, contiguità tra specializzazioni industriali, diffusione di reti di imprese e interazione tra le conoscenze dei territori. La prossimità moltiplica le probabilità che una "scoperta" produca effetti positivi in settori diversi da quello in cui origina, evolvendo nel passaggio da un settore ad un altro e, dunque, perfezionandosi. I percorsi evolutivi così disegnati possono anche dare vita a nuove innovazioni, che scaturiscono dall'applicazione di una tecnica in un campo diverso da quello in cui tale tecnica è inizialmente sorta. Queste intuizioni configurano una visione dell'innovazione tecnologica complessa, diversa dall'immagine stilizzata che presuppone la produzione di un unico bene omogeneo in tutte le economie e associa all'idea di innovazione solamente l'incremento nella produttività. La "*network view of development*" ammette la complessità implicita nel processo di innovazione tecnologica, e ascrive all'esistenza di reti di competenze territoriali la capacità di un certo tessuto produttivo di eccellere sui mercati internazionali non tramite il contenimento dei costi di produzione ma, piuttosto, tramite la ricerca della qualità dei prodotti: intorno ai prodotti si costruiscono relazioni sociali che veicolano le conoscenze radicate nei territori verso le migliori opportunità di sviluppo, in un processo iterativo che può essere rafforzato dall'azione pubblica e orientato da nuove forme di politica industriale: come afferma Ginzburg (2007), entro questa ottica "lo sviluppo quindi non consiste nell'accumulare capitale (fisico, sociale, umano, ecc.) ma nell'organizzare e coordinare, attorno a prodotti eterogenei, una pluralità di competenze eterogenee". Si noti che un simile quadro teorico riporta al centro dell'analisi la rilevanza dell'intervento pubblico di programmazione e coordinamento dello sviluppo locale: la funzione di indirizzo e programmazione affidata dal legislatore alla Città metropolitana trova in questa cornice interpretativa una valida interfaccia



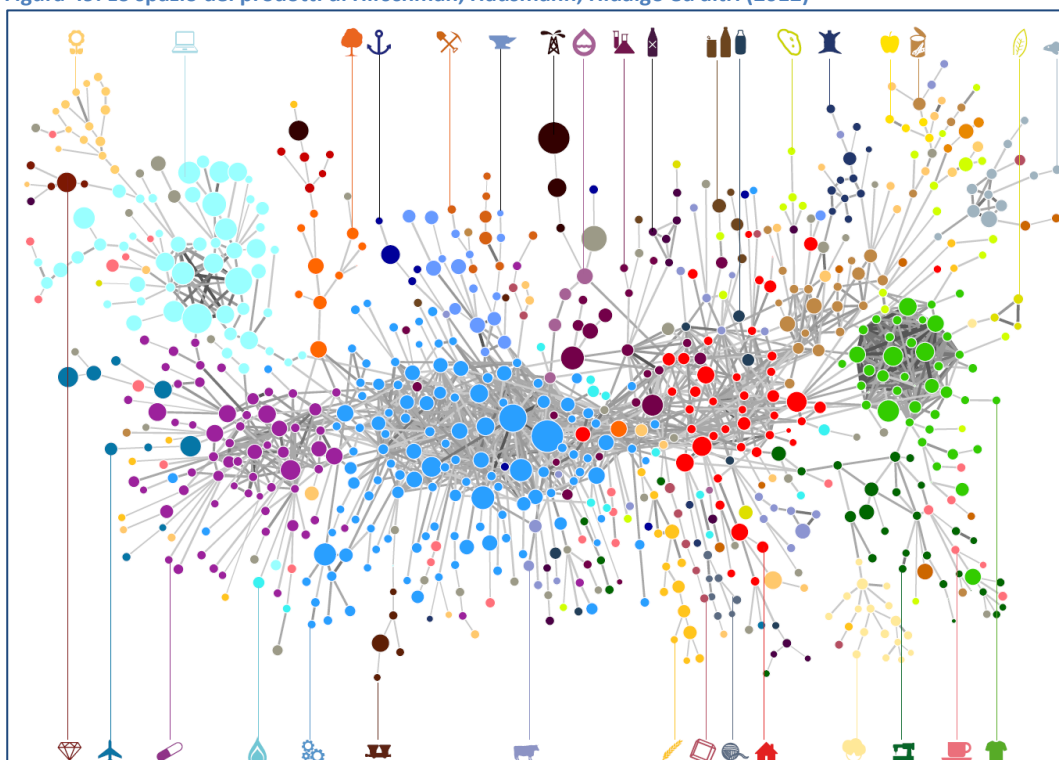
## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

operativa capace di cogliere le dinamiche in essere dello sviluppo locale e dell'innovazione.

Un esempio del potenziale operativo della “*network view of development*” può essere fornito dalla complessa mappatura delle connessioni, il cosiddetto “spazio dei prodotti”, elaborata da Hausmann, Hidalgo et al. (2012) al fine di illustrare la molteplicità delle relazioni di prossimità tra i diversi segmenti del mercato e, al tempo stesso, la diversa collocazione, centrale o periferica, dei singoli segmenti produttivi. I diversi prodotti, suddivisi per categoria merceologica, sono rappresentati da “nodi” la cui dimensione riflette la rilevanza del bene nel commercio internazionale. Le connessioni sono state dedotte a partire da un'analisi delle specializzazioni produttive: un paese è specializzato nella produzione di un bene se presenta un indice di specializzazione dell'*export*<sup>43</sup> maggiore dell'unità, e due beni risultano connessi se un Paese appare specializzato nell'*export* di entrambi. Si definisce così uno spazio dei prodotti che mostra le relazioni di prossimità tra le diverse produzioni, con l'idea che da tali relazioni scaturisca l'innovazione: le probabilità di ideare nuovi prodotti o nuovi processi crescono col crescere delle connessioni, veri e propri canali dell'innovazione. Entro questo schema, minore è il numero di collegamenti che un settore manifesta, più periferico sarà il suo posizionamento sulla mappa, mentre i settori caratterizzati dal più elevato numero di connessioni appariranno al centro (*core*) della rappresentazione grafica.

Figura 49. Lo spazio dei prodotti di Hirschman, Hausmann, Hidalgo ed altri (2012)



<sup>43</sup> L'indice di specializzazione dell'*export*, detto anche “dei vantaggi comparati rivelati” o “di Balassa”, è uguale al rapporto tra la quota di ciascun bene esportato dal singolo Paese sul totale delle sue esportazioni e la quota di quel bene sul commercio mondiale.

Per queste ragioni, nelle analisi circa le specializzazioni di un'area territoriale è importante mantenere visibile, pure se sullo sfondo, il reticolo di connessioni individuate dagli autori, al fine di comprendere la rilevanza che assume la capacità di un tessuto produttivo di occupare determinati spazi sulla mappa dei prodotti. Ad esempio, la realizzazione di prodotti tessili occupa una posizione piuttosto periferica nella mappa (rispettivamente ad est, ed ancora più sulla sinistra si trovano le produzioni dell'abbigliamento), mentre i settori della meccanica e del chimico-farmaceutico si posizionano più al centro della mappa, dove originano connessioni tra essi e con l'intero universo dei prodotti e dunque si moltiplicano le possibilità di sviluppo.

L'intuizione di fondo è rappresentata dall'idea che lo sviluppo economico si configuri come un processo di estensione delle specializzazioni produttive dalla periferia verso il centro della mappa: a conferma di ciò, Hausmann, Hidalgo et al. (2012) mostrano che i paesi in via di sviluppo registrano un'elevata specializzazione nei settori periferici, dove restano confinati, mentre i paesi economicamente più avanzati giungono ad occupare le aree centrali della mappa, e dunque a moltiplicare le possibilità di innovazione e di crescita.

L'applicazione di questa griglia interpretativa all'area vasta incentrata sulla Città Metropolitana di Genova, operata tramite il calcolo degli indici di specializzazione dell'*export* a livello provinciale<sup>44</sup>, offre interessanti spunti di riflessione.

Partendo dall'analisi che riguarda il solo territorio della Città metropolitana di Genova, attualmente coincidente con la ex Provincia, si riscontra la presenza di tre eccellenze: la realizzazione di coke e prodotti petroliferi raffinati, la cantieristica navale e l'industria del tabacco. Inoltre, l'area di Genova si contraddistingue per altre tre produzioni manifatturiere che, stando alla nostra tassonomia, sono da considerarsi "specializzazioni": si tratta del metallurgico, della produzione di macchinari generici e delle apparecchiature elettriche. Infine, nei comparti dell'alimentare, della chimica e nei prodotti della carta si registra una prossimità alla specializzazione. La capacità di eccellere in questi comparti, talvolta caratterizzati da un contenuto tecnologico piuttosto elevato, costituisce la cifra dell'economia genovese, che anche grazie a queste produzioni è in grado di competere con successo sui mercati internazionali.

---

<sup>44</sup> L'indice di Balassa è costruito in questo caso rapportando i dati dell'*export* provinciale a quelli dell'*export* nazionale, fonte ISTAT, anno 2014. Abbiamo classificato il grado di specializzazione di una Provincia in un settore (classificazione Ateco 2007, 2 digit) in funzione del valore dell'indice di Balassa: non specializzata se minore di 0.5, prossima alla specializzazione se compreso tra 0.5 ed 1, specializzata se compreso tra 1 e 3 ed infine abbiamo associato ad un indice di Balassa maggiore di 3 un'eccellenza.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

Figura 50. Le Specializzazioni della Città metropolitana di Genova

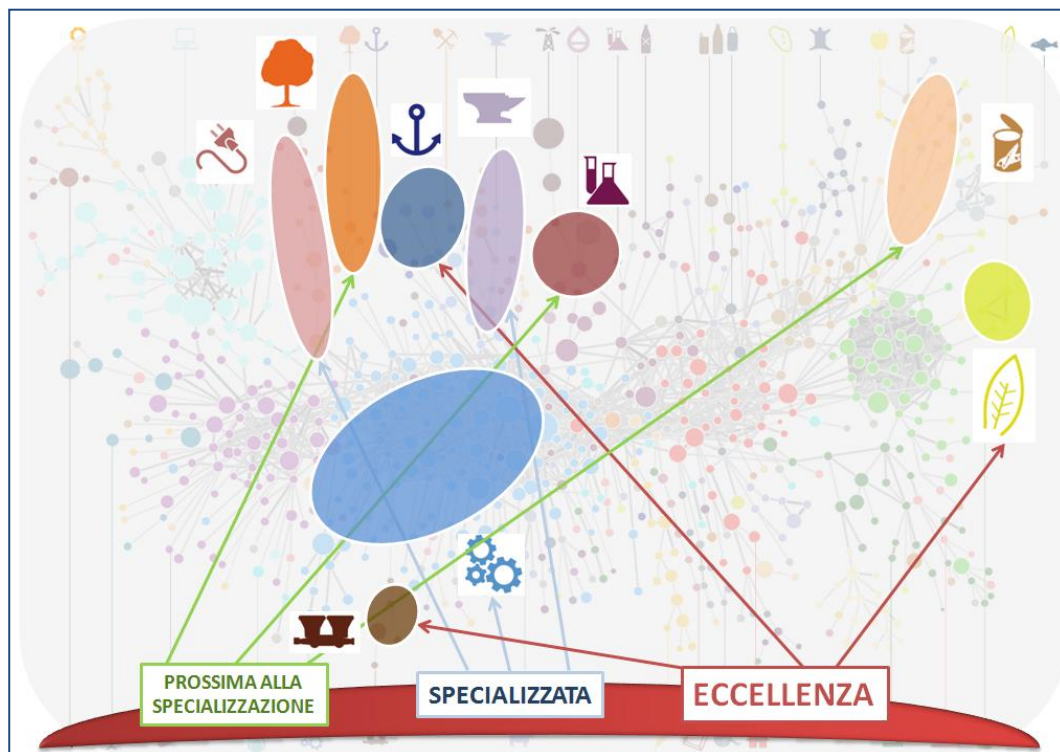


Figura 51. Lo spazio per l'innovazione nella Città metropolitana di Genova

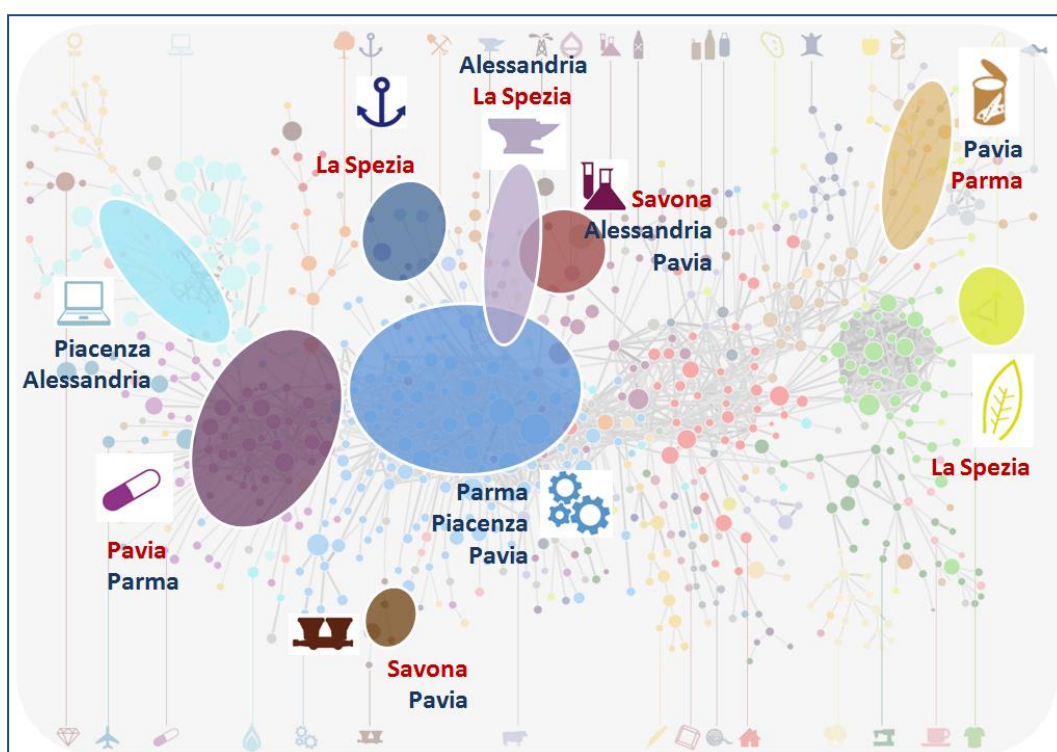


Sulla base delle teorie sviluppate da Hausmann e Hidalgo, considerando una simile costellazione di specializzazioni produttive è possibile asserire che il sistema industriale genovese presenti un'apprezzabile capacità di innovazione, in quanto le proprie specializzazioni riescono ad occupare buona parte delle zone centrali della mappa.

### Città metropolitana di Genova

Tuttavia, nei settori cosiddetti *core* - ovvero, quelli che grazie ai molteplici legami con gli altri comparti, costituiscono il nucleo dello sviluppo industriale - si registrano solamente la specializzazione della meccanica (indice di Balassa di 1,3) e la “quasi specializzazione” della chimica (0,7). Di contro, è opportuno osservare che gli altri vantaggi comparati del sistema produttivo in questione sono rintracciabili nella realizzazione di prodotti più “periferici”, per le cui produzioni non viene attivato un elevato numero di connessioni con altri settori. In particolare, il sistema genovese presenta due ulteriori specializzazioni nel metallurgico (1,5) e negli apparecchi elettrici (1,6), che nello spazio dei prodotti si trovano più “a nord” della meccanica. Una lettura decisamente più immediata può essere avanzata per le tre eccellenze genovesi: mentre le produzioni di coke (indice di Balassa di 3,8) e la cantieristica navale (3,3) - rispettivamente “a sud” e “a nord” nella mappa - riescono ad attivare un numero discreto di connessioni con gli altri prodotti, il sostanzioso vantaggio comparato nell’industria del tabacco (4,3) occupa una posizione estremamente periferica - adiacente a quella dell’alimentare (0,7) che risulta prossimo alla specializzazione, al pari della carta (0,6). Questi settori merceologici, per via della loro distanza dal centro della mappa, sono caratterizzati - stando ad Hausmann e Hidalgo - da un basso numero di connessioni e relazioni di contiguità con tutti gli altri prodotti in commercio.

Figura 52. Le specializzazioni delle province prossime a Genova



Tuttavia, sulla base della metodologia che abbiamo scelto di seguire riteniamo opportuno “allargare” lo sguardo oltre il perimetro amministrativo dell’ex provincia di Genova. Questo sforzo analitico ci permetterà di valutare possibili elementi di continuità nelle specializzazioni, o di contro di verificare se la “mappa dei prodotti” sia in grado di arricchirsi di ulteriori specializzazioni - o di eccellenze (appositamente espresse

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

in rosso nella mappa delle specializzazioni “complementari” a quelle genovesi) - qualora si decida di prendere in esame gli indici di Balassa delle Province prossime al territorio della Città Metropolitana. Come anticipato, analizzeremo se nei territori liguri confinanti (La Spezia e Savona), nelle limitrofe regioni settentrionali (Lombardia e Piemonte) e nella vicina Emilia Romagna siano rintracciabili dei poli produttivi estremamente competitivi sui mercati esteri, al fine di valutarne i “vantaggi comparati” e di metterli in relazione con quelli genovesi. Proprio dall’analisi degli indici di Balassa delle aree

Figura 53. Lo spazio per l’innovazione oltre il perimetro amministrativo dell’ex provincia di Genova



geografiche prossime alla Città Metropolitana di Genova emergono due elementi sostanziali.

La prima considerazione riguarda una discreta espansione verso ovest del cosiddetto “spazio per l’innovazione”, realizzabile inserendo nella mappa dei prodotti i comparti dell’elettronica - grazie alle specializzazioni di Piacenza (1,4) e di Alessandria (1,3) - ed del farmaceutico - in virtù dell’eccellenza di Pavia (4,6) e della specializzazione di Parma (2,2). Nonostante questo importante ampliamento nella gamma delle produzioni locali e distrettuali, l’atlante dei prodotti non riesce a completarsi: come si può vedere graficamente, gran parte della mappa resta ancora scoperta (specialmente nei settori che producono le categorie di merci nella zona centro-destra della mappa), e non risulta possibile completare quel “vuoto” nello spazio dei prodotti che si era già registrato nell’analisi degli indici di Balassa confinata alla sola area dell’ex provincia di Genova.

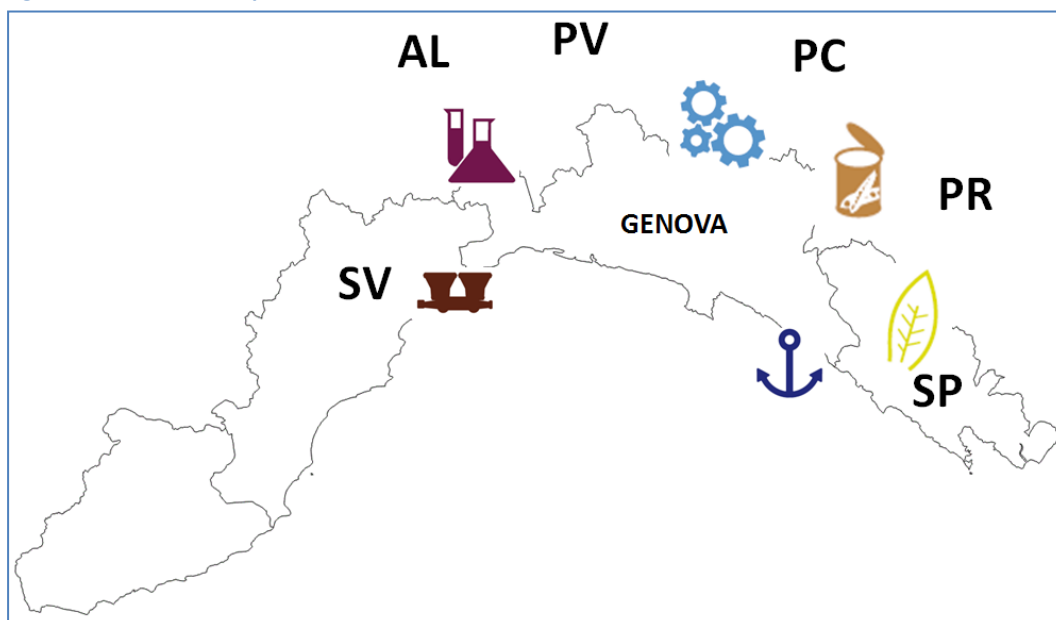
È qui opportuno ricordare che, all’interno della logica della “*network view of development*”, l’estensione dello spazio per l’innovazione appare tanto più preziosa per lo sviluppo dei territori quanto più procede ad occupare le aree centrali della mappa dei prodotti perché lì ha origine il maggior numero di connessioni con altre merci, ciascuna delle quali può essere considerata una opportunità di sviluppo di nuovi prodotti o di evoluzione di processi e tecnologie maturati in comparti adiacenti. Questo fenomeno

### Città metropolitana di Genova

non sembra verificarsi estendendo l'analisi da Genova alle aree provinciali confinanti, in quanto il quadro si arricchisce solamente di produzioni più periferiche.

Tuttavia, potrebbe comunque emergere la possibilità di potenziare le attuali specializzazioni (o di ultimare quelle in fase di realizzazione) attraverso le connessioni tra le specializzazioni genovesi e quelle delle aree confinanti. Proprio da questa eventualità affiora una seconda considerazione, che riguarda invece l'aspetto più rilevante della nostra analisi, ovvero le numerose relazioni tra prodotti, competenze e territori. In particolare, sempre facendo riferimento alla mappa dei prodotti più esportati nelle aree prossime a Genova è interessante notare come alcuni comparti in cui il capoluogo ligure mostra un vantaggio comparato rappresentino delle specializzazioni anche per le provincie confinanti.

Figura 54. Continuità di specializzazioni ed eccellenze: Genova e le Provincie confinanti



Partendo dalle tre eccellenze genovesi, è immediato osservare che queste specializzazioni mostrino connessioni con le provincie liguri confinanti, senza tuttavia “valicare” il perimetro amministrativo regionale: in particolare, nell'industria di raffinazione del *coke* si registra ad ovest il vantaggio comparato di Savona (4.2) - nella cui provincia spicca anche l'eccellenza del settore chimico - mentre verso La Spezia si osservano delle continuità di specializzazione nel cantieristico navale (6.5) e nell'industria del tabacco (16.9).

Per quanto riguarda le relazioni della Città metropolitana con le provincie confinanti al di fuori del territorio regionale, il tessuto industriale genovese presenta invece delle connessioni “di prodotto” per quanto concerne altre categorie merceologiche che, pur non rappresentando eccellenze, esibiscono per Genova dei valori significativi (ma minori di 3) degli indici di Balassa. Cattura immediatamente l'attenzione la continuità di specializzazione a nord-ovest nel comparto chimico, dove si registrano i vantaggi comparati di Alessandria (2.3) e l'eccellenza di Savona (7.6): sfruttando questi nessi, Genova avrebbe l'opportunità di completare il suo percorso verso la specializzazione,

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

ovvero un indice di Balassa maggiore dell'unità - attualmente fermo a 0.7. Parallelamente, a nord-est emerge la continuità di specializzazione con la provincia di Parma nell'alimentare (4.4): la Provincia emiliana presenta una rilevante eccellenza nel settore, e le strutture industriali genovesi non ancora completamente specializzate - in termini di *export* - hanno anche in questo caso la possibilità di sfruttare questi elementi di continuità di prodotto (munendosi, ad esempio, del *know how* e delle padronanze acquisite in questi comparti dai distretti alimentari parmensi) al fine di ultimare il proprio processo di sviluppo.

Come spiegato in precedenza, queste continuità non rappresentano tuttavia un elevato numero di "nodi" tra merci, in quanto i settori finora indicati non riescono ad occupare le zone centrali dello spazio dei prodotti: in altre parole, queste prossimità di specializzazione non rappresentano una forte opportunità di sviluppo in termini di "gamma", sebbene possano comunque potenziare i vantaggi comparati già esistenti. Tuttavia, la Città metropolitana di Genova potrebbe trovare - stando alla metodologia usata - un volano per lo sviluppo sfruttando le importanti connessioni "ad est" con l'Emilia Romagna, in cui si registrano le specializzazioni di Parma e Piacenza nella produzione di macchinari. È opportuno precisare che in questo caso non si tratterebbe di un processo di sviluppo unidirezionale (inteso come mera "importazione" di conoscenza), in quanto il vantaggio comparato delle provincie emiliane (1.6) non risulta molto più elevato di quello genovese (1.3). Un ulteriore dato a sostegno di questa lettura è da rintracciarsi nella specializzazione genovese nel metallurgico, una delle categorie merceologiche che mostra più punti di contatto con la meccanica, che tuttavia non risulta ancora maturo - in termini di vantaggio comparato - in Emilia Romagna: proprio da questo elemento potrebbero nascere delle interessanti opportunità di mutuo sviluppo per i distretti produttivi delle aree in questione, a cavallo tra due Regioni. È interessante notare come, in questa circostanza, il corso della specializzazione non seguirebbe il consueto percorso centro-periferia (sulla base degli schemi della geografia economica tradizionale), bensì possa presentarsi come un processo di sviluppo più ampio, da interpretare più coerentemente nel *framework* della nuova geografia economica<sup>45</sup>.

Pertanto, se da un lato l'ampliamento dell'analisi oltre i confini della Città metropolitana di Genova non permette di completare lo "spazio dei prodotti" (che come abbiamo visto si arricchisce solamente di alcune produzioni localizzate sulla sinistra della mappa), dall'altro è importante far notare come, estendendo la disamina sugli indici di Balassa alle Province confinanti, siano rintracciabili degli elementi compatibili con una

---

<sup>45</sup> Si tratta di una serie di considerazioni, di carattere teorico e spesso supportate dall'evidenza empirica, che cercano di spiegare, tra gli altri, i fenomeni di specializzazione regionale (distretti) e quelli di rapida industrializzazione. L'obiettivo di fondo di questa impostazione è quello di fornire un'interpretazione dei fenomeni di agglomerazione industriale (chiamati "concentrazioni geografiche") capaci di generare processi di crescita locale, andando al di là della tradizionale spiegazione legata all'ineguale distribuzione spaziale delle risorse e dei fattori - che favorirebbe le aree centrali al cospetto di quelle periferiche. A riguardo, si rimanda al contributo pionieristico di Paul Krugman, *Geography and Trade*, del 1991.

significativa contiguità nelle specializzazioni, nonché con delle notevoli opportunità di sviluppo basato sui processi.

In conclusione, incrociando i dati relativi ai volumi dell'*export* al nostro studio sui vantaggi comparati emerge che il sistema produttivo genovese esprime un'eccellente vocazione nella cantieristica navale, nella raffinazione del coke e nell'industria del tabacco, oltre alle più contenute specializzazioni nel comparto metalmeccanico e nella produzione di apparecchi elettrici. Fatta eccezione per l'industria meccanica, tali specializzazioni generano, per l'area metropolitana di Genova, uno "spazio per l'innovazione" di carattere piuttosto periferico, che pur registrando una rilevante espansione non è in grado di completarsi allargando l'analisi sui vantaggi comparati alle provincie immediatamente confinanti - comprese quelle fuori regione. Da quest'ultimo esercizio metodologico si osserva tuttavia con nitidezza che il tessuto industriale in questione riesca a proiettarsi ben oltre i confini della ex provincia di Genova innescando delle continuità di specializzazione nei settori in cui il solo territorio provinciale presentava già degli interessanti valori degli indici di Balassa: possibili spazi per lo sviluppo dell'innovazione emergono dalle connessioni ad ovest (Savona) nella raffinazione del coke, ad est (La Spezia) nella cantieristica navale e nell'industria del tabacco, e a nord-est (Emilia Romagna) nel comparto dei macchinari. Sulla base di queste ultime considerazioni è ragionevole asserire che una simile continuità territoriale in termini di produzione possa essere in grado di dare vita, anche sulla base di distretti interregionali, ad una realtà industriale altamente specializzata, sebbene in un numero limitato di settori merceologici.

#### 4.6. Politiche industriali e rilancio dei sistemi produttivi locali

Le opportunità di sviluppo evidenziate dall'analisi dei vantaggi comparati della Città Metropolitana di Bologna - e delle aree confinanti - appaiono legate, più che all'evoluzione di determinate imprese o singoli segmenti, alla maturazione di uno spazio di cooperazione tra le unità produttive ed il territorio, utile alla creazione di sinergie tra competenze ed abilità diffuse e polverizzate. Questa forma organizzativa dell'attività economica, che riporta in primo piano i distretti industriali, appare la più idonea a custodire il patrimonio di conoscenze che caratterizza il territorio e metterlo al servizio delle più recenti evoluzioni dei mercati.

A riguardo, l'intervento pubblico può contribuire in misura significativa al sostegno e allo sviluppo delle aree di vitalità industriali presenti nel nostro territorio, tanto più all'interno dell'attuale cornice recessiva imposta al tessuto produttivo dal contesto economico internazionale. Le forme che questo intervento può assumere sono molteplici, dagli incentivi diretti alle imprese fino alla formazione di specifiche competenze e figure professionali funzionali a determinate traiettorie di sviluppo. Tuttavia, la più recente letteratura<sup>46</sup> mette in evidenza il maggiore impatto sulla crescita degli interventi rivolti alla formazione, alla ricerca ed alla realizzazione di connessioni tra questo patrimonio di competenze ed il tessuto produttivo. In altre parole, più che di

---

<sup>46</sup> Si veda, ad esempio, Cersosimo e Viesti (2013), "Alta tecnologia a mezzogiorno: dinamiche di sviluppo e politiche industriali".



## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

interventi mirati al sostegno delle singole unità produttive, emerge la necessità di misure immediatamente indirizzate al sistema che unisce queste unità, stabilendo tra loro legami di interesse, opportunità di cooperazione, condivisione di conoscenze, esperienze e pratiche operative: mettendo al centro l'organizzazione e lo sviluppo dei sistemi locali di imprese, la politica industriale può ridisegnare i suoi confini tornando a svolgere un ruolo di primo piano nelle strategie di rilancio dell'economia.

Nel concepire le forme dell'intervento pubblico in sostegno delle economie locali, è utile tenere a mente alcuni aspetti controversi dell'implementazione di una qualsiasi politica di sviluppo territoriale. All'interno di un approccio *place based* alle politiche di sviluppo, incentrato sulla natura complessa delle interazioni tra i soggetti ed i destinatari dell'intervento pubblico, è stata proposta l'immagine di una "tripla elica" costituita da Governo-Ricerca-Imprese per rappresentare i tre fattori di spinta dello sviluppo locale, fattori il cui coordinamento reciproco fornirebbe la chiave per un disegno efficiente delle politiche pubbliche. Tale schema può utilmente essere integrato<sup>47</sup> da un'attenta analisi delle difficoltà che una simile opera di coordinamento generalmente incontra, difficoltà legate essenzialmente alla presenza di intermediari che, sfruttando asimmetrie informative sedimentate nel loro radicamento territoriale (e per questa ragione difficilmente eliminabili), tendono a trattenere in forma di rendita le risorse pubbliche introdotte nella "tripla elica" impedendone la circolazione e dunque, in ultima istanza, rendendo inefficiente l'intervento pubblico. Alla luce di simili criticità fisiologiche, ovvero implicite nel processo stesso di coordinamento tra gli attori dello sviluppo locale, Bonaccorsi (2009) suggerisce uno sganciamento dalle logiche tradizionali dell'intervento pubblico, che legano gli incentivi alla prestazione in sé, ed una stretta condizionalità che vincoli le risorse pubbliche al conseguimento di risultati. Una strada simile può essere intrapresa anche gradualmente, declinando la condizionalità in termini di risultati "organizzativi", tali cioè da stimolare processi di apprendimento capaci di erodere le rendite di posizione che ostacolano il fluire delle risorse pubbliche all'interno della "tripla elica": una domanda pubblica intelligente può farsi motore di sviluppo ed innovazione nei territori.

#### 4.7. Ricerca, reti d'impresa, localizzazione e accesso al credito

L'intervento pubblico dovrebbe concentrarsi, in particolare, sulla promozione di reti che uniscano tra loro imprese, università e centri di ricerca, in modo da creare flussi di conoscenze in entrambe le direzioni: le imprese trasmettono competenze pratiche, orientamenti di mercato ed esperienza mentre gli snodi della ricerca sviluppano nuove tecniche e nuovi prodotti, sfruttando anche le conoscenze radicate nel territorio, e procedono a formare professionisti capaci di mantenere il tessuto produttivo sulla frontiera tecnologica. Grazie alle reti, la ricerca diventa applicata - stimolando così l'economia - e, al contempo, le imprese diventano direttamente interessate al sostegno alle università ed ai centri di ricerca, laddove possono svilupparsi quei progetti di investimento che, a causa dei costi elevati, non potrebbero essere sostenuti dalle

---

<sup>47</sup> Si veda Bonaccorsi, 2009, "Towards better use of conditionality in policies for research and innovation under Structural Funds", Report Working Paper for "An Agenda for a reformed Cohesion Policy", F. Barca, 2009.

single unità produttive. Promuovendo questa precisa organizzazione della produzione a livello territoriale, la politica industriale riesce contemporaneamente a sostenere le piccole e medie imprese (componente principale della nostra economia) ed a sfruttare le economie di scala implicite nelle dimensioni maggiori richieste da attività come la ricerca, la formazione e la proiezione dell'impresa sui mercati internazionali<sup>48</sup>: in breve, se basato sulle relazioni di prossimità fisica tra le imprese ed i centri di ricerca e formazione, l'intervento pubblico riesce più efficacemente a tradurre le vocazioni del territorio in un fattore di competitività del tessuto produttivo. Sotto questo profilo, le imprese italiane in generale soffrono di un sensibile ritardo rispetto alla concorrenza internazionale nello sfruttamento delle più recenti tecnologie di comunicazione, comprese le varie tipologie di piattaforme di rete informatiche. La letteratura tradizionale connette tali ritardi a deficienze organizzative delle imprese stesse, ma è stato osservato che un accurato disegno delle politiche pubbliche può consentire il "salto organizzativo" necessario ad avvicinare un tessuto di piccole e medie imprese, quale quello tipico dei distretti italiani, agli investimenti in innovazione in linea con i più avanzati *standard* internazionali. Basalisco e Rey (2012)<sup>49</sup> sottolineano l'aspetto strategico implicito nella costituzione di piattaforme di rete tra imprese, le quali consentono di sfruttare appieno ogni forma di complementarietà tra produzioni, tecnologie e mercati di sbocco. Secondo gli autori citati, solo l'intervento pubblico appare dotato di quella prospettiva ampia di sviluppo capace di cogliere le opportunità offerte, in termini di maggiore competitività, dalle nuove tecnologie di rete: è allo Stato, dunque, che spetta il compito di organizzare, intorno a poche ma solide medie imprese, le basi per la costituzione di efficienti piattaforme di rete, le quali possono realizzare scambi tra le imprese partecipanti, o tra esse ed altri soggetti clienti o fornitori comuni, aggregando così una varietà di piccole realtà produttive fino a raggiungere le dimensioni necessarie a competere sui mercati internazionali. Le politiche pubbliche dovrebbero dunque concentrarsi sulla promozione di reti di imprese, per garantire l'esistenza di questi nessi di interesse tra le singole unità produttive, sulla diffusione di contratti di rete al fine di far maturare una capacità programmatica del territorio che vada oltre la mera congiuntura, e sulla creazione di consorzi ed altre forme atte a coinvolgere università e centri di ricerca nell'orientamento dello sviluppo tecnologico delle imprese. Con riferimento al caso in esame, infatti, alla base delle significative performance di *export* dell'economia genovese devono essere poste tutte quelle realtà impegnate nell'attività di ricerca in coordinamento con le esigenze del tessuto produttivo.

A testimonianza della vocazione alla ricerca del territorio genovese è doveroso ricordare l'attività dell'Area della Ricerca di Genova (costituita nel 1978), uno dei primi siti previsti dall'Ordinamento dei Servizi del CNR. La suddetta area, inizialmente nata dall'aggregazione di tre diversi istituti (Istituto per i circuiti elettronici, Istituto per l'automazione navale ed Istituto per le tecnologie didattiche), ha iniziato ad assumere

---

<sup>48</sup> Si veda, a tal proposito, il Rapporto 2014 dell'Osservatorio Nazionale Distretti Italiani di Unioncamere, coordinato da Fulvio Coltorti.

<sup>49</sup> Si veda Basalisco e Rey, "Industrial policy for SMEs renewal: the opportunity of service platforms", Working Paper 3/2012, Istituto di Management, Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa.

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Genova

dal 1992 un assetto analogo a quello attuale - sedicimila metri quadrati di superficie, di cui circa due terzi adibiti a laboratori - accorpendo in un unico polo (quello di San Benigno) tutte le attività di ricerca precedentemente svolte in separate sedi. La localizzazione degli istituti di ricerca genovesi in un unico complesso architettonico - la Torre di Francia - si è rivelato un vero punto di forza per tutta l'Area, favorendo la sinergia tra i ricercatori e stimolando lo svolgimento di studi congiunti. Inoltre, l'insediamento in una zona storicamente industriale, contigua a zone marittimo-portuali e ad aree in fase di reindustrializzazione, ha favorito l'incontro tra la sfera della ricerca e quella della produzione, predisponendo un terreno di cultura adatto a generare fenomeni di trasferimento tecnologico ed innovativo - sia in termini di prodotto che di processo. La funzione dell'Area come centro di attrazione culturale è resa evidente dalla presenza di un numero importante di *visiting scientists*, ricercatori, borsisti e tesisti, di organizzazioni pubbliche e private, oltre a ricercatori e personale docente dell'Università che frequenta i laboratori del CNR per sviluppare ricerche comuni.

Inoltre, è doveroso citare l'impegno dell'Istituto Italiano di Tecnologia (IIT): si tratta di un centro d'avanguardia in tema di ricerca scientifica (fondato nel 2003 ed operativo dal 2005), che a sede nel quartiere Bolzaneto di Genova - oltre ad avere relazioni con altre sedi distaccate in tutta Italia e negli USA. L'IIT, finanziato dalla pubblica amministrazione e costruito nel capoluogo ligure in quanto sede industriale di grandi aziende multinazionali, è sorto con lo scopo di diventare un centro di riferimento internazionale per la ricerca scientifica ad alto contenuto tecnologico, attirando il contributo di ricercatori ed esperti da tutto il mondo, oltre a fornire un'importante piattaforma per il rientro dei cosiddetti "cervelli in fuga" italiani emigrati all'estero.

Dal punto di vista delle connessioni tra imprese, nell'area di Genova risulta di rilievo l'attività del CNA (Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della piccola-media impresa) che, oltre a fornire supporto di carattere fiscale ed amministrativo, si è recentemente distinto per la creazione di uno sportello che aiuta le PMI ad accedere al mondo delle reti d'impresa, trovare partner, creare e sviluppare progetti di rete operativi, competitivi e duraturi. Oltre all'organizzazione di corsi di formazione, tra le varie attività dello sportello CNA Genova ha introdotto l'istituto delle "Unioni": si tratta di sinergie tra imprese appartenenti allo stesso settore aventi l'obiettivo di dare una tangibile possibilità di partecipazione attiva alla vita associativa da parte di artigiani, professionisti e piccole e medie aziende. Le Unioni possono inoltre gestire le politiche sindacali di categoria, condividere le strategie di settore e promuovere lo sviluppo, la formazione e le reti di impresa. In particolare, CNA Genova fornisce ad ogni Unione una figura di riferimento che ha l'incarico di seguire, ascoltare ed informare le aziende dando un supporto concreto all'organizzazione di progetti, iniziative comuni, campagne pubbliche di sensibilizzazione e cura i rapporti con le amministrazioni locali. Parallelamente, un simile sostegno alla creazione di reti d'impresa è fornito dalla Camera di Commercio di Genova tramite il Centro Ligure Produttività, in collaborazione con le Associazioni di Categoria: anche in questo caso, le finalità perseguite sono il miglioramento della competitività, l'incentivo alla presenza su mercati esteri, l'individuazione degli investimenti utili all'innovazione, il supporto nell'accesso al credito e la valorizzazione delle eccellenze. A Genova, così come per molte altre realtà italiane

### Città metropolitana di Genova

caratterizzate dalla preponderanza delle PMI nel tessuto produttivo, le reti d'impresa rappresentano un'efficace strumento per il raggiungimento di quegli obiettivi che le piccole imprese non potrebbero altrimenti perseguire: proprio grazie allo sforzo di tutti questi enti Genova sta raggiungendo dei discreti risultati sul fronte delle reti d'impresa, in quanto nel territorio della Città Metropolitana (dati del Registro Imprese a Gennaio 2016) risultano attualmente attive 18 Reti, con 127 imprese aderenti.

L'organizzazione in forma di distretto consente un maggiore contatto tra queste realtà e le unità produttive: gli ingegneri e gli altri profili professionali altamente specializzati nel settore possono infatti maturare esperienza all'interno delle imprese attive nel territorio durante la loro formazione, attraverso forme di collaborazione tra centri di ricerca ed aziende, le stesse aziende che basano il loro core business proprio sulla qualità e sul talento delle proprie risorse umane, rispettivamente elementi chiave nel mercato biomedicale (caratterizzato da una continua evoluzione scientifica) ed in quello del sistema moda (alla luce del fatto dell'elevato grado di qualità richiesto alle produzioni *made in Italy*).

Tuttavia, l'importanza degli interventi di politica industriale rivolti allo sviluppo dei sistemi locali non deve indurre a sottovalutare il peso che possono avere gli incentivi diretti alle imprese, ossia forme di intervento indirizzate a singole unità, ma che possono essere efficacemente disegnate in armonia con la promozione dei distretti entro cui quelle imprese sono chiamate ad operare.

Infine, dato l'attuale contesto recessivo caratterizzato da fenomeni di restrizione del credito alle imprese, l'intervento pubblico può utilmente supportare lo sviluppo dei distretti attraverso forme di sostegno all'accesso ai finanziamenti bancari. Le piccole e medie imprese, i soggetti fondamentali dei sistemi locali, sono anche quelle aziende che hanno maggiori probabilità di incorrere in forme di razionamento del credito, in ragione della loro limitata base finanziaria. Favorendo la misurazione del merito di credito in base alle performance del distretto, anziché a quella della singola azienda, si potrebbe garantire alle imprese partecipanti un continuo sostegno finanziario: se da un lato questo intervento rafforzerebbe la crescita del distretto in sé, dall'altro indurrebbe le imprese a parteciparvi, incoraggiando quindi la formazione e la moltiplicazione di connessioni e reti tra singole unità produttive isolate.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

### Sintesi finale

Il dossier mette in luce alcune evidenze:

- Il territorio ex provinciale di Genova è prevalentemente montuoso; l'orografia accidentata non favorisce l'insediamento di grossi centri abitativi e/o produttivi tuttavia intorno alla città di Genova è possibile leggere la presenza di un *continuum* insediativo piuttosto compatto. La maggiore concentrazione di consumo di suolo si registra nel Comune capoluogo, nei Comuni immediatamente adiacenti a Genova lungo la direttrice nord in direzione Milano/Alessandria (Sant'Olcese, Serra Ricco, Mignanego, Casella, Busalla) e nei comuni lungo la fascia costiera (Chiavari, Lavagna, Santa Margherita Ligure, Carasco);
- Gli aspetti di composizione della popolazione evidenziano un tasso di invecchiamento più alto nelle aree interne più impervie ed isolate in cui si registra una tendenza allo spopolamento; i più alti tassi di natalità sono presenti nelle zone poste a nord della città di Genova in direzione di Milano/Alessandria
- L'incidenza della popolazione straniera rispetto al totale dei residenti, nel territorio in esame, si attesta mediamente all'8,5 per cento nel comune di Genova, più della metà dei cittadini stranieri risiede nel comune di Genova (circa 56.534) dove l'incidenza degli immigrati supera il 9,5 per cento della popolazione comunale;
- La fascia di reddito prevalente è quella compresa tra 17.250 e 20.600 euro, a Genova e in alcuni comuni prossimi al capoluogo (Arenzano, Cogoreto, Sori, Recco) o distribuiti lungo la fascia costiera (Camogli, Santa Margherita Ligure, Zoari, Chiavari, Lievi) il reddito medio è compreso tra i 20.600 e i 23.450 euro. Alcuni Comuni costieri superano il valore medio del Comune capoluogo e si colloca nella fascia più alta compresa tra 27.500 e 32.250 euro. (Portofino, Bogliasco, Pieve Ligure);
- Nell'ex Provincia gravitano 7 Sistemi locali del lavoro (SLL) impegnati nel comparto manifatturiero con specializzazione nel segmento della cantieristica navale (imbarcazioni per la nautica), dei macchinari generici e dell'industria del *coke*. Il Sistema di Genova è composto da 31 Comuni; di esso fa parte un Comune (appartenenti alla provincia di Alessandria). Gli altri comuni dell'ex provincia di Genova fanno parte dei SLL di Rapallo, Chiavari, Sestri Levante, Ovada, Novi Ligure e Piacenza;
- La distribuzione dei posti di lavoro è concentrata prevalentemente del settore orientale e costiero della Provincia;
- La conformazione orografica impedisce l'individuazione di un'area di massima conurbazione di forma circolare, all'interno della Città metropolitana l'area di conurbazione segue uno sviluppo semicircolare lungo la linea di costa. L'indice di autocontenimento del mercato del lavoro assume valori molto alti confermando il rilevante grado di attrattività del comune di Genova (con un valore altissimo di autocontenimento pari all'85 per cento sul totale) nei confronti dei Comuni

### Città metropolitana di Genova

immediatamente limitrofi e di quelli relativamente lontani dal capoluogo includendo anche territori ricadenti in altre Province liguri o del Piemonte;

- L'area di massima integrazione del mercato del lavoro che viene così calcolata comprende pertanto almeno 30 Comuni. L'indice di autocontenimento di quest'area raggiunge il 93 per cento, evidenziando la capacità di questo territorio di soddisfare la propria domanda di occupazione;
- L'area della Città metropolitana di Genova rappresenta un territorio abbastanza competitivo all'interno del sistema Paese sia in termini di valore aggiunto pro capite che in termini assoluti. L'analisi delle specializzazioni produttive e delle eccellenze condotta secondo lo schema di Hausmann, Hidalgo e altri, rivela l'esistenza di alcune eccellenze e diverse specializzazioni che consentono all'industria "genovese" di registrare un aumento delle esportazioni dimostrando un'apprezzabile capacità d'innovazione in quanto le proprie specializzazioni riescono ad occupare buona parte delle zone centrali della mappa dei prodotti in cui hanno origine le maggiori connessioni con altre merci;
- Estendendo l'analisi da Genova alle aree provinciali confinanti il quadro dello "spazio per l'innovazione" si arricchisce solamente di produzioni più periferiche senza ampliare le zone più centrali della mappa e inglobamento di specializzazioni produttive con maggiori potenzialità innovative;
- L'ampliamento dell'analisi oltre i confini della Città metropolitana di Genova non permette di completare lo "spazio dei prodotti" (che si arricchisce solamente di produzioni localizzate in aree periferiche della mappa), tuttavia estendendo la disamina sugli indici di Balassa alle Province confinanti, si ravvisa una significativa contiguità delle specializzazioni produttive con notevoli opportunità di sviluppo;
- Possibili spazi per lo sviluppo dell'innovazione emergono dalle connessioni ad ovest (Savona) nella raffinazione del coke, ad est (La Spezia) nella cantieristica navale e nell'industria del tabacco, e a nord-est (Emilia Romagna) nel comparto dei macchinari. Sulla base di queste ultime considerazioni è ragionevole asserire che una simile continuità territoriale in termini di produzione possa essere in grado di dare vita, anche sulla base di distretti interregionali, ad una realtà industriale altamente specializzata, sebbene in un numero limitato di settori merceologici;
- L'aggregazione dei comuni per costanti funzionali consente di identificare alcuni gruppi di Comuni contraddistinti da omogeneità rispetto ai valori assunti da determinate variabili: il gruppo, di cui fa parte Genova, è composto da 15 comuni. Si tratta di aree densamente popolate e fortemente edificate, il reddito medio imponibile per contribuente è più alto rispetto al resto della Provincia, il saldo demografico è nettamente positivo, la polarizzazione del lavoro è alta.

La "somma" di tutte queste evidenze porta alla conferma del dilemma indicato nella premessa del documento tra lo sfruttamento delle potenzialità espresse dalla "città in nuce", costituita dalla conurbazione stretta attorno al Comune centrale, oppure il "limitarsi" a selezionare poche funzioni di rete per l'intera Provincia.

## I dossier delle Città Metropolitane

### **Città metropolitana di Genova**

Superare l'attuale frammentarietà dei luoghi della decisione amministrativa, potenziando le prospettive d'integrazione funzionale di ring areali molto estesi, attraverso un uso consapevole degli istituti dell'incorporazione, delle unioni e delle fusioni, può rappresentare una sfida di grande complessità, ma potenzialmente in grado di produrre benefici molto rilevanti per l'area in questione.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

### Appendice

Tabella A- Le Costanti amministrative

PROVINCIA	COMUNE	TRIBUNALI	DISTRETTI SANITARI	CENTRI PER	UNIONI DI COMUNI	CLASSE
Genova	Campo Ligure	Genova	Ponente	Medioponente	Valli Stura, Orba e Leira	a
Genova	Masone	Genova	Ponente	Medioponente	Valli Stura, Orba e Leira	a
Genova	Mele	Genova	Ponente	Medioponente	Valli Stura, Orba e Leira	a
Genova	Rossiglione	Genova	Ponente	Medioponente	Valli Stura, Orba e Leira	a
Genova	Tiglieto	Genova	Ponente	Medioponente	Valli Stura, Orba e Leira	a
Genova	Arenzano	Genova	Ponente	Medioponente		b
Genova	Cogoleto	Genova	Ponente	Medioponente		b
Genova	Busalla	Genova	Valpolcevera	Valle Valpolcevera	dello Scrivia	c
Genova	Casella	Genova	Valpolcevera	Valle Valpolcevera	dello Scrivia	c
Genova	Crocefieschi	Genova	Valpolcevera	Valle Valpolcevera	dello Scrivia	c
Genova	Isola del	Genova	Valpolcevera	Valle Valpolcevera	dello Scrivia	c
Genova	Montoggio	Genova	Valpolcevera	Valle Valpolcevera	dello Scrivia	c
Genova	Ronco Scrivia	Genova	Valpolcevera	Valle Valpolcevera	dello Scrivia	c
Genova	Savignone	Genova	Valpolcevera	Valle Valpolcevera	dello Scrivia	c
Genova	Valbrenna	Genova	Valpolcevera	Valle Valpolcevera	dello Scrivia	c
Genova	Vobbia	Genova	Valpolcevera	Valle Valpolcevera	dello Scrivia	c
Genova	Campomorone	Genova	Valpolcevera	Valle Valpolcevera		d
Genova	Ceranesi	Genova	Valpolcevera	Valle Valpolcevera		d
Genova	Mignanego	Genova	Valpolcevera	Valle Valpolcevera		d
Genova	Sant'Olcese	Genova	Valpolcevera	Valle Valpolcevera		d
Genova	Serra Ricca	Genova	Valpolcevera	Valle Valpolcevera		d
Genova	Fascia	Genova	Val Bisagno e	Valle Valbisagno	dell'Alta Val Trebbia	e
Genova	Fontanigorda	Genova	Val Bisagno e	Valle Valbisagno	dell'Alta Val Trebbia	e
Genova	Gorreto	Genova	Val Bisagno e	Valle Valbisagno	dell'Alta Val Trebbia	e
Genova	Montebruno	Genova	Val Bisagno e	Valle Valbisagno	dell'Alta Val Trebbia	e
Genova	Propata	Genova	Val Bisagno e	Valle Valbisagno	dell'Alta Val Trebbia	e
Genova	Rondanina	Genova	Val Bisagno e	Valle Valbisagno	dell'Alta Val Trebbia	e
Genova	Rovegno	Genova	Val Bisagno e	Valle Valbisagno	dell'Alta Val Trebbia	e
Genova	Bargagli	Genova	Val Bisagno e	Valle Valbisagno		f
Genova	Davagna	Genova	Val Bisagno e	Valle Valbisagno		f
Genova	Torriglia	Genova	Val Bisagno e	Valle Valbisagno		f
Genova	Bogliasco	Genova	Levante	Valbisagno	del Golfo Paradiso	g
Genova	Pieve Ligure	Genova	Levante	Chiavari	del Golfo Paradiso	h
Genova	Sori	Genova	Levante	Chiavari	del Golfo Paradiso	h
Genova	Avegno	Genova	Levante	Chiavari	Valle del Tempo	i
Genova	Uscio	Genova	Levante	Chiavari	Valle del Tempo	i
Genova	Camogli	Genova	Levante	Chiavari		l
Genova	Recco	Genova	Levante	Chiavari		l
Genova	Tribogna	Genova	Chiavarese	Chiavari		m
Genova	Genova	Genova				n
Genova	Lumarzo	Chiavari	Val Bisagno e	Valle Chiavari		o
Genova	Rezzoaglio	Chiavari	Chiavarese	Chiavari	dell'Alta Val d'Aveto	p
Genova	Santo Stefano	Chiavari	Chiavarese	Chiavari	dell'Alta Val d'Aveto	p
Genova	Borzonasca	Chiavari	Chiavarese	Chiavari	delle Valli Graveglia e	q



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

PROVINCIA	COMUNE	TRIBUNALI	DISTRETTI SANITARI	CENTRI PER	UNIONI DI COMUNI	CLASSE
Genova	Mezzanego	Chiavari	Chiavarese	Chiavari	delle Valli Graveglia e	q
Genova	Ne	Chiavari	Chiavarese	Chiavari	delle Valli Graveglia e	q
Genova	Carasco	Chiavari	Chiavarese	Chiavari		r
Genova	Chiavari	Chiavari	Chiavarese	Chiavari		r
Genova	Cicagna	Chiavari	Chiavarese	Chiavari		r
Genova	Cogorno	Chiavari	Chiavarese	Chiavari		r
Genova	Coreglia	Chiavari	Chiavarese	Chiavari		r
Genova	Favale di	Chiavari	Chiavarese	Chiavari		r
Genova	Lavagna	Chiavari	Chiavarese	Chiavari		r
Genova	Leivi	Chiavari	Chiavarese	Chiavari		r
Genova	Lorsica	Chiavari	Chiavarese	Chiavari		r
Genova	Moconesi	Chiavari	Chiavarese	Chiavari		r
Genova	Neirone	Chiavari	Chiavarese	Chiavari		r
Genova	Orero	Chiavari	Chiavarese	Chiavari		r
Genova	San	Chiavari	Chiavarese	Chiavari		r
Genova	Portofino	Chiavari	Tigullio occidentale	Chiavari		s
Genova	Rapallo	Chiavari	Tigullio occidentale	Chiavari		s
Genova	Santa	Chiavari	Tigullio occidentale	Chiavari		s
Genova	Zoagli	Chiavari	Tigullio occidentale	Chiavari		s
Genova	Casarza Ligure	Chiavari	Riviera Val di Vara	Chiavari		t
Genova	Castiglione	Chiavari	Riviera Val di Vara	Chiavari		t
Genova	Moneglia	Chiavari	Riviera Val di Vara	Chiavari		t
Genova	Sestri Levante	Chiavari	Riviera Val di Vara	Chiavari		t
La Spezia	Maissana	Chiavari	Riviera Val di Vara			u
La Spezia	Varese Ligure	Chiavari	Riviera Val di Vara			u
La Spezia	Carro	Chiavari				v

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

Tabella B- Flussi pendolari all'interno della Città metropolitana di Genova

Comune	Persone che lavorano nel medesimo comune di residenza	Persone che si spostano fuori dal comune (pendolari)	Totale	Direzione del flusso Principale		
	(A)	(B)	(A+B)	Comune di destinazione	Numero di persone	% sul totale dei flussi
Arenzano	1.630	2.143	3.773	Arenzano	1.630	43%
Avegno	150	759	909	Genova	283	31%
Bargagli	136	812	948	Genova	718	76%
Bogliasco	316	1.104	1.420	Genova	923	65%
Borzonasca	199	426	625	Borzonasca	199	32%
Busalla	893	1.059	1.952	Busalla	893	46%
Camogli	556	1.104	1.660	Genova	587	35%
Campo Ligure	391	609	1.000	Campo Ligure	391	39%
Campomorone	620	1.826	2.446	Genova	1.472	60%
Carasco	467	862	1.329	Carasco	467	35%
Casarza Ligure	589	1.788	2.377	Sestri Levante	939	40%
Casella	374	824	1.198	Genova	448	37%
Castiglione Chiavarese	130	375	505	Sestri Levante	168	33%
Ceranesi	269	1.184	1.453	Genova	948	65%
Chiavari	4.676	4.094	8.770	Chiavari	4.676	53%
Cicagna	380	495	875	Cicagna	380	43%
Cogoleto	1.106	2.077	3.183	Cogoleto	1.106	35%
Cogorno	366	1.554	1.920	Chiavari	546	28%
Coreglia Ligure	22	73	95	Coreglia Ligure	22	23%
Crocefieschi	45	114	159	Genova	46	29%
Davagna	108	559	667	Genova	498	75%
Fascia	7	16	23	Genova	12	52%
Favale di Malvaro	46	91	137	Favale di Malvaro	46	34%
Fontanigorda	14	28	42	Fontanigorda	14	33%
Genova	192.463	10.024	202.487	Genova	192.463	95%
Gorreto	14	9	23	Gorreto	14	61%
Isola del Cantone	150	335	485	Isola del Cantone	150	31%
Lavagna	1.407	2.447	3.854	Lavagna	1.407	37%
Leivi	106	653	759	Chiavari	257	34%
Lorsica	15	134	149	Cicagna	33	22%
Lumarzo	76	339	415	Genova	204	49%
Masone	464	786	1.250	Masone	464	37%
Mele	175	813	988	Genova	712	72%
Mezzanego	105	398	503	Chiavari	106	21%
Mignanego	211	1.108	1.319	Genova	823	62%
Moconesi	337	464	801	Moconesi	337	42%
Moneglia	433	382	815	Moneglia	433	53%
Montebruno	26	26	52	Montebruno	26	50%
Montoggio	180	511	691	Genova	323	47%
Ne	242	573	815	Ne	242	30%
Neirone	40	230	270	Genova	121	45%
Orero	45	159	204	Orero	45	22%
Pieve Ligure	111	769	880	Genova	583	66%
Portofino	104	33	137	Portofino	104	76%
Propata	15	22	37	Genova	17	46%
Rapallo	5.270	4.104	9.374	Rapallo	5.270	56%
Recco	1.207	2.104	3.311	Recco	1.207	36%

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Genova

Comune	Persone che lavorano nel medesimo comune di residenza	Persone che si spostano fuori dal comune (pendolari)	Totale	Direzione del flusso Principale		
	(A)	(B)	(A+B)	Comune di destinazione	Numero di persone	% sul totale dei flussi
Rezzoaglio	118	94	212	Rezzoaglio	118	56%
Ronco Scrivia	453	1.127	1.580	Genova	513	32%
Rondanina	5	7	12	Rondanina	5	42%
Rossiglione	242	660	902	Genova	312	35%
Rovegno	74	45	119	Rovegno	74	62%
San Colombano Certenoli	231	693	924	San Colombano Certenoli	231	25%
Santa Margherita Ligure	1.815	1.234	3.049	Santa Margherita Ligure	1.815	60%
Santo Stefano d'Aveto	214	125	339	Santo Stefano d'Aveto	214	63%
Sant'Olcese	421	1.668	2.089	Genova	1.447	69%
Savignone	310	838	1.148	Genova	383	33%
Serra Riccò	593	2.286	2.879	Genova	1.846	64%
Sestri Levante	3.135	2.467	5.602	Sestri Levante	3.135	56%
Sori	409	986	1.395	Genova	666	48%
Tiglieto	60	71	131	Tiglieto	60	46%
Torriglia	292	489	781	Genova	396	51%
Tribogna	37	152	189	Genova	46	24%
Uscio	202	558	760	Genova	235	31%
Valbrevenna	40	240	280	Genova	100	36%
Vobbia	23	99	122	Genova	49	40%
Zoagli	146	610	756	Rapallo	247	33%