

dimenticare l'ultima periferia, quella esistenziale, rappresentata dai moltissimi anziani (molti in povertà) che fanno di Genova la città più vecchia d'Italia e forse d'Europa.

La missione è iniziata dai vicoli del Centro storico, che con 23.000 abitanti è uno dei più estesi d'Europa. Ricco di fascino e storia (l'impianto urbano è di matrice medievale a cui si sommano varie stratificazioni dei secoli successivi) la sua bellezza è pari alla sua fragilità. A partire dagli anni Cinquanta del secolo scorso iniziano a manifestarsi fattori di degrado dovuti da una parte dall'assenza di manutenzione edilizia e dall'altra dall'emergere di forme di marginalità sociale. Dagli anni Settanta si assiste ai primi fenomeni immigratori, prima dal Sud Italia e, successivamente, dall'Europa dell'est e dal Nord Africa. Contemporaneamente i residenti storici iniziano a spostarsi in altre aree della città considerate socialmente migliori, facendo perdere al quartiere, negli ultimi cinquant'anni circa il 60% degli abitanti.

Dopo la grande riqualificazione del decennio 1992-2006 e il riconoscimento di patrimonio dell'umanità Unesco, il risanamento si è arenato nella mancanza di risorse e di idee mentre si sono moltiplicate le zone di degrado che convivono, e si intrecciano, con il centro storico delle meraviglie, dei Rolli days, dei B&B, delle botteghe storiche. Immigrazione, povertà, spaccio, prostituzione e illegalità caratterizzano molte parti dei vicoli. La missione ha voluto evidenziare le zone più problematiche come la Maddalena: qui la criminalità organizzata è ancora presente e questo nonostante ci sia stata la confisca mafiosa più grande del Nord Italia (Canfarotta). In via Prè ci si è recati presso la casa famiglia gestita dalla Comunità di Sant'Egidio, dove viene data accoglienza a migranti ed ex detenuti. Poi il Ghetto (vico Untoria, vico Rosa, vico dei Fregoso), interessato negli ultimi anni da un fenomeno di recupero urbano solo parzialmente riuscito. Nella zona c'è la più alta densità di palazzi in pessime condizioni (si presume che nel Centro storico le case vuote siano oltre 4 mila). Ulteriore elemento da segnalare è l'ampia rete di locali di intrattenimento che se da un lato rappresenta una importante risorsa commerciale, per gli abitanti è spesso vissuta con insofferenza.

Quello che è emerso è il contrasto tra grande bellezza architettonica e marginalità, degrado urbano e sociale.

Il Cep (la periferia). Il quartiere Cà Nuova, che fa parte del Centro edilizia popolare (CEP) di Prà nasce negli anni 70, e a lungo è stato considerato come un luogo pericoloso. 6300 abitanti per lo più operai, immigrati, anziani e persone svantaggiate (con tasso di disoccupazione del 20%) negli anni, da quartiere dormitorio per gli operai del porto o per gli immigrati del sud Italia, è diventato il luogo dove indirizzare le famiglie con le situazioni più gravi a livello sociale ed economico.

A fronte di un'occupazione media a Genova del 45% qui si registra solo il 34%. Anche l'indice di scolarizzazione è fra i più bassi. Ha l'indice di degrado edilizio più alto di Genova: moltissimi alloggi (Erp) sono murati o in totale stato di abbandono. L'indice di degrado edilizio è il rapporto percentuale tra la somma del numero degli edifici a uso residenziale con stato di conservazione mediocre e di quelli con stato di conservazione pessimo, e il numero complessivo degli edifici a uso residenziale.

Il quartiere ha pochissimi servizi e questo è considerato da tutti come uno dei più grandi problemi. La visita è iniziata dalla scuola Quasimodo in totale stato di abbandono, poi dalla piazza centrale si è visitato il Bric Belvedere (lavori iniziati e mai finiti) e poi si sono attraversate le tre zone: via Novella, via Pastore e poi in via Cesare

Pavese nel complesso detto “le Lavatrici”. Ci hanno accompagnato i referenti dei principali soggetti che fanno attività sul territorio: Circolo Pianacci, Comunità S. Egidio, Circolo Zenit.

Cornigliano: in questa zona, come nel resto del ponente genovese, insisteva con ancora maggiore forza la presenza di industrie, pertanto sono più accentuate le difficoltà economiche e, dal punto di vista urbanistico, gli spazi lasciati vuoti dal ritirarsi del sistema produttivo. Il tasso di disoccupazione (al censimento 2011) raggiungeva l’11%, il reddito medio imponibile è il 73% del valore cittadino. In termini di problematiche specifiche l’area solleva il tema dei rapporti tra enti pubblici differenti e tra pubblico e privato (relazione tra il comune e il porto per tutte le aree ex industriali sul fronte mare), dove si aggiungono le complicazioni dei rapporti con i privati, del futuro dei lavoratori e degli interventi di bonifica.

I parlamentari hanno visitato il depuratore di Campi che da mesi ha gravi problemi di funzionamento e parte di quella che dovrebbe diventare la “strada di sponda destra” del Polcevera, bretella fondamentale per sgravare l’area dal traffico di mezzi pesanti e non solo. La strada è da anni in attesa di completamento.

La missione ha proseguito nella visita del ponente arrivando a *Sampierdarena*.

Il quartiere negli ultimi dieci anni ha completamente perso la sua valenza di quartiere “cerniera” che collegava il centro con il ponente e le aree più distanti. Oggi ospita oggi circa 45mila abitanti ed è certamente il quartiere che ha subito la trasformazione più significativa: da luogo nevralgico e di collegamenti tra il ponente, le sue delegazioni e il centro cittadino, con la progressiva de-industrializzazione e la perdita del tessuto di micro commercio, è diventato un quartiere di disagio sociale e degrado urbano. (Negli ultimi 20 anni hanno chiuso 600 negozi su 2.000).

Tra le problematiche, quella più sentita è quella riguardante la sicurezza dovuta per lo più a un mix tra mancata integrazione (qui si trova la più grande comunità d’Europa di cittadini provenienti dall’Ecuador che si attesta tra il 31 e il 34%), disagio sociale, degrado urbano e la più alta concentrazione di *slot house* della città (80%). La visita ha attraversato il quadrilatero centrale (via Veneto, via Molteni, via Avio, via Buranello) dove è palese il fenomeno delle *slot house* e dei *minimarket* abusivi che vendono alcol a tutte le ore del giorno e della notte, circoli “culturali” che spacciano droga e vendono alcol abusivamente.

Dal ponente genovese la missione è proseguita verso *Begato* dove i parlamentari hanno visitato le *Diga* (rossa e bianca), quartiere Diamante. Progettato per avere spazi verdi, scuole e asili, non si è mai andati oltre il grigio dei palazzi. Per anni sono state mandate a viverci persone con problemi di ogni tipo (agli arresti domiciliari, rom, in graduatoria...), non è un caso che su 2500 abitanti 800 siano seguiti dai servizi sociali: i dati occupazionali segnalano per la Diga il 69% di inoccupati contro il 34% della media del quartiere. Alcuni numeri per avere chiarire la dimensione del problema: la Diga è composta da 522 appartamenti di edilizia pubblica, gestiti da Arte ma di proprietà del comune; 11 occupati abusivamente, 135 morosi, canone medio 72 euro mensili. Nel resto del quartiere Diamante gli appartamenti del comune sono 822, gli abusivi sono 18, i morosi 214, 83 euro il canone. I parlamentari hanno fatto visita a due famiglie constatando le gravi problematiche a cui gli abitanti del quartiere devono fare fronte: mancanza totale di servizi e poche infrastrutture, anche quelle strettamente necessarie;

pessimo funzionamento degli ascensori che portano alle abitazioni. Gravissimi problemi strutturali di palazzi e appartamenti. Qui di notte si circola con difficoltà per la paura.

In ultimo, i parlamentari hanno raggiunto la *Valbisagno*. Quartiere abbastanza centrale, negli ultimi anni sempre più a rischio marginalità a causa di un insieme di problematiche: il pessimo collegamento infrastrutturale (c'è un solo autobus che l'attraversa), la mancanza di piazze, verde urbano, luoghi di aggregazione, circoli ricreativi, e contemporaneamente una cementificazione edilizia di pessima qualità, gravi problemi idrogeologici (frane, alluvioni) e in ultimo il recente abbandono da parte di molti abitanti. La visita è iniziata in piazzale Adriatico dove è esondato il Bisagno nel 2011 e da lì si è visitata la Volpara, centro di smistamento dei rifiuti ancora attivo nonostante costituisca un grave emergenza ambientale. Ad accompagnare i parlamentari c'era infatti il comitato che da anni chiede la chiusura e la bonifica della zona. La Volpara insiste su un'area densamente popolata ormai quotidianamente afflitta da miasmi insopportabili.

Infine si è raggiunto il "Biscione", complesso di edilizia popolare che da pubblica negli anni è diventata per la maggior parte privata riuscendo a superare i gravi problemi di disagio sociale e abitativo.

PAGINA BIANCA

CAPITOLO 9



VENEZIA

PAGINA BIANCA

1. VENEZIA, UNA CITTÀ CON PIÙ VOLTI

Venezia è una città che ha volti differenti a seconda della prospettiva di come le si guarda.

La città d'acqua o città antica, che si sta progressivamente spopolando e che ha assunto negli ultimi trent'anni una vocazione prevalentemente commerciale e turistica, che ha tratti morfologici simili a Chioggia, comune importante che amministrativamente appartiene alla città Metropolitana. Di qua del ponte della Libertà, che separa fisicamente l'insediamento abitativo che sorge sulla laguna e la terraferma c'è Mestre, la città dove si svolge la vita economica e amministrativa, un agglomerato urbano di oltre 200.000 abitanti, che è separata fisicamente da Marghera e Porto Marghera dall'asse ferroviario e stradale che adduce alla città d'acqua. Più in là si staglia con il Passante Autostradale di Mestre che fa da confine fisico e immaginario l'area della città Metropolitana che racchiude in sé circa 1 milione di abitanti, a cui si aggiunge la vasta area della Venezia Orientale dove i comuni di Portogruaro e San Donà rappresentano i centri più importanti, insieme alle località turistiche del litorale come Jesolo, Caorle, Eraclea, Cavallino – Treporti e Bibione. Luoghi questi ultimi che sono particolarmente significativi in ragione dei milioni di turisti che ospitano d'estate.

2. MESTRE E MARGHERA. LE DUE FACCE DEL CAMBIAMENTO

Mestre e Marghera sono nate in tempi differenti ma di fatto sono cresciute e cambiate insieme nel corso degli ultimi 100 anni. Segnate in bene e in male dalle grandi trasformazioni economiche del XX secolo.

Nel 1917, Giorgio Cini ebbe l'intuizione di concentrare in una vasta area prospiciente alla Laguna le attività industriali che andavano dal settore meccanico a quello chimico, e che rappresentavano in un certo senso gli assi portanti dell'economia di quegli anni, che stava progressivamente trasformando il paese accompagnandolo dall'economia agricola a quella industriale. E' in quegli anni che prende forma il porto commerciale di Marghera e un vastissimo insediamento industriale, che negli anni '70 ha raggiunto la dimensione enorme di 2.200 ettari, arrivando ad essere una delle più estese aree industriali d'Europa. Parallelamente Mestre è progressivamente cresciuta dal punto di vista economico e demografico. Nel 1929, dal punto di vista amministrativo, sono stati accorpati i piccoli comuni, che ora, seppure in un continuum urbanistico, hanno al forma delle municipalità.

Lo sviluppo urbano di Mestre e Marghera hanno raggiunto l'apice in un periodo di tempo che va dagli anni '50 alla fine degli anni '70, un periodo in cui la città ha risposto alle esigenze abitative di chi considerava troppo complessa e costosa la vita nel centro storico, e di chi dalle campagne aveva trovato un a risposta occupazionale a Marghera.

Il patrimonio abitativo privato e il modello urbano risale quindi al periodo in questione, con tutte le criticità estetiche, di qualità e di vetustà che comporta.

La flessione demografica della fine degli anni '90, la crisi del modello della grande industria, iniziato nella fine degli anni '80 e la crisi economica della metà degli anni 2000 hanno profondamente trasformato il tessuto sociale e ed economico della città.

I tratti di questo cambiamento, che ha coinvolto le aree periferiche di Mestre e Venezia sono sostanzialmente due:

- 1) La situazione dei 2200 ettari dell'ex area industriale: moltissime grandi aziende del settore metalmeccanico e chimico hanno chiuso, lasciando in stato di abbandono la maggior parte della ex area industriale. La comunità e le istituzioni si trovano a fronteggiare questo tema da anni, senza tuttavia trovare una soluzione che possa in qualche modo dare il via ad una riconversione e riqualificazione dell'area. L'altissimo livello di inquinamento dei suoli, la difficoltà a individuare una nuova vocazione economica ed urbana, fanno permanere nel degrado vaste aree di un territorio che è prospiciente alla laguna e alla città
- 2) La trasformazione del contesto economico e sociale di Mestre: Mestre era una città ricca, con una forte presenza di negozi di vicinato e capace di crescere dal punto di vista demografico. Negli ultimi anni, la chiusura di molti negozi di vicinato a causa della crisi e della scelta di spostare il commercio in vaste aree commerciali esterne alla città, ha di fatto cambiato il volto di quartieri un tempo vitali. La zona della Stazione, via Giustizia, via Cappuccina, Corso del Popolo sono diventate zona di insediamento di negozi etnici, minimarket e phone center, con una presenza sempre maggiore di stranieri e la proliferazione di attività illecite, come lo spaccio, soprattutto nella zona adiacente alla stazione di Mestre.

2.1 Alcuni esempi di riqualificazione

Negli ultimi 15 anni non sono tuttavia mancati esempi di riqualificazione urbana riusciti. Per citarne alcuni:

1. La realizzazione del Parco di San Giuliano, nella zona di gronda lagunare opposta a Marghera, dove è stato realizzato il recupero ambientale e urbano in un sito che era stato dedicato per 40 anni a discarica di fanghi industriali di Porto Marghera.
2. La riqualificazione di Via Ancona, dove vecchie attività dismesse hanno lasciato il posto a Hotel, centri servizi, pubblici e privati
3. Il quartiere Altobello, dove attraverso il contratto di quartiere si è riusciti a migliorare le condizioni sociali e urbane del quartiere un tempo più malfamato di Mestre (Maccalè).
4. La riqualificazione di Via Torino, un tempo zona di insediamenti produttivi, e oggi sede distaccata dell'università.
5. La riqualificazione di Via Ca' Marcello, dove vecchi depositi di materiale ferroviario stanno lasciando posto ad edifici dedicati alla ricettività turistica

2.2 La sfida della riconversione di porto marghera

La sfida più grande è legata alla riqualificazione dei 2200 ettari di Marghera e di Porto Marghera. A questo riguardo prevalgono due aspetti.

1. Il superamento della barriera fisica che separa Mestre da Marghera (Ferrovia e statale). Su questo aspetto esistono dei progetti infrastrutturali di viabilità e progetti di realizzazione di una “piastra” sulla stazione di Mestre, che potranno essere attivati con i fondi del bando periferie e con quelli del patto per l’Italia.
2. Le bonifiche dei terreni, che per ragioni di complessità e di costo rimangono oggi un ostacolo insormontabile che blocca qualsiasi iniziativa di riconversione economica e urbana di porto Marghera

La percezione della sicurezza dei cittadini costituisce uno dei principali criteri dell'azione di prevenzione, ai fini dell'elaborazione delle strategie di intervento, che tengono conto dell'analisi delle singole realtà locali, finalizzata ad individuarne le criticità ed i bisogni. In tale contesto, si evidenzia come la domanda di sicurezza riguardi principalmente la richiesta di maggiore vivibilità del contesto urbano e di qualità della vita, con la rimozione di quelle situazioni di marginalità e di disagio, che si caratterizzano per la loro capacità di incrinare un ordine sociale condiviso e di determinare nella popolazione la paura di perdere il controllo del proprio territorio.

Un attento recupero delle aree urbane non può prescindere dal pieno ripristino delle funzionalità primarie dei servizi destinati alla collettività (come la regolarità dei trasporti pubblici, la cura del verde cittadino, una illuminazione pubblica adeguata che non lasci aree abbandonate, l'attenzione al corretto esercizio delle attività commerciali, il contenimento delle forme di rumorose immissioni, nonché la correttezza e la regolarità della raccolta dei rifiuti urbani), come pure da una maggiore partecipazione attiva della società civile, nell'ambito di un sistema integrato di sicurezza.

L'attività di prevenzione e contrasto, posta in essere dalle Forze dell'Ordine, persegue l'obiettivo di ridurre i fenomeni criminosi, con particolare riferimento ai reati predatori e a quelli connessi all'uso e allo spaccio di sostanze stupefacenti, rafforzando i servizi di controllo del territorio, specie nelle aree urbane metropolitane (Mestre e Marghera) e nelle altre zone critiche del contesto territoriale, nonché di incidere positivamente sulla percezione di sicurezza dei cittadini, attraverso l'attivazione di forme di collaborazione con gli enti locali e la promozione di incontri e conferenze con la popolazione, nell'ottica di un maggior coinvolgimento attivo del cittadino, anche in attuazione del Protocollo d'Intesa - Progetto "Controllo del vicinato".

Le forze dell'ordine, conformemente alla strategia di sicurezza delineata in sede di Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica, hanno potenziato le attività di contrasto volte non solo a reprimere ma anche a dissuadere il consumo personale delle sostanze stupefacenti, riservando inoltre una particolare attenzione ai fenomeni delittuosi connessi alla prostituzione, quali la violenza e lo sfruttamento delle vittime. Nei centri urbani interessati dai predetti fenomeni, si opera, secondo moduli di impiego, già sperimentati positivamente, con il coinvolgimento della polizia locale, in un'ottica di sinergia e condivisione, le cui modalità operative sono definite nell'ambito di appositi tavoli tecnici presso la questura.

Sul piano della prevenzione, vengono assicurati da parte delle forze dell'ordine continui servizi di controllo "su strada", con un rafforzamento, mediante l'impiego dei reparti speciali, mentre, per quanto riguarda l'azione repressiva, vengono svolti servizi coordinati a largo raggio ed alta visibilità, potenziati, soprattutto, nelle fasce orarie

maggiormente interessate dagli episodi criminosi, assicurando il raccordo continuo e la regolare e corretta circolarità informativa.

Particolarmente oggetto di particolare è l'abusivismo commerciale, problematica molto avvertita nel centro storico veneziano, fronteggiata attraverso la predisposizione di servizi coordinati interforze, che hanno la finalità anche di contrastare quelle attività illecite ad esso collegate, quali lo sfruttamento della manodopera clandestina, l'attuazione di forme larvate di estorsione e controllo del territorio da parte dei migranti irregolari coinvolti, tutelando, nel contempo, il mercato e l'economia nazionale.

Ai fini del rafforzamento delle progettualità relative al controllo sul territorio, si tiene conto degli elementi informativi provenienti dai sistemi di videosorveglianza attivati dagli enti locali e soprattutto dal Comune capoluogo. Tali strumenti rappresentano, infatti, una importante misura di controllo, sia sul piano della prevenzione, ai fini della deterrenza di fenomeni criminosi e vandalici, sia sotto il profilo info-investigativo.

Il coinvolgimento delle amministrazioni pubbliche che gestiscono detti flussi e delle sale degli istituti di vigilanza privata contribuisce ad arricchire e consolidare le reti informative, orientando lo stesso posizionamento degli strumenti di registrazione su quelle realtà ove maggiori sono i rischi sulla sicurezza. Da parte dei comuni ed in particolare del comune di Venezia sono state elaborate specifiche progettualità, che tengano conto delle esigenze dei cittadini, con riferimento a quei fenomeni di degrado sociale e marginalità che incidono negativamente sulla percezione di sicurezza. Molte sono, infatti, le iniziative di riqualificazione urbana, avviate sul territorio della terraferma veneziana, allo scopo di accrescere la sicurezza e rendere più vivibile aree interessate.

Per i 20 interventi rientranti nel progetto denominato "RE.MO.VE." (Recupero periferie e Mobilità sostenibile per la Città metropolitana di Venezia), per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie, finanziati dal Governo, è stato predisposto dalla prefettura di Venezia un apposito protocollo d'intesa per la prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata nel settore delle opere pubbliche, concessioni, servizi e forniture.

SEZIONE II

Le città metropolitane non visitate

PAGINA BIANCA

CAPITOLO 1

CAGLIARI

PAGINA BIANCA

1. CARATTERISTICHE SOCIO-ECONOMICHE

Cagliari è il capoluogo della Sardegna e dell'omonima Città metropolitana, composta dai Comuni di Assemini, Cagliari, Capoterra, Elmas, Monserrato, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Selargius, Sestu, Decimomannu, Maracalagonis, Pula, Sarroch, Settimo San Pietro, Sinnai, Villa San Pietro, Uta.

A partire dalla fine del secolo scorso il capoluogo ha subito una flessione demografica, passando da circa 220.000 a circa 150.000 abitanti. Il calo demografico è dovuto anche alle dinamiche in atto dagli anni Novanta, legate agli elevati costi delle abitazioni e della vita in generale, che hanno spinto soprattutto le giovani coppie a lasciare la città per cercare alloggi a prezzi più accessibili nei comuni limitrofi. Tale fenomeno si riscontra facilmente nell'incremento demografico generalizzato degli altri 16 comuni che compongono la Città metropolitana, a fronte invece di un pesante arretramento dell'ordine di -8,7% sulla popolazione di Cagliari.

Per quanto riguarda i livelli occupazionali, sulla base di dati forniti dall'ISTAT, nell'ultimo triennio 2014-2016 il tasso di occupazione ha subito un costante, seppure moderato, incremento, passando, a livello regionale, dal 48,6% del 2014 al 50,3% del 2016 (peraltro inferiore al corrispondente dato nazionale, passato dal 55,7% al 57,2% nel medesimo arco temporale). Analogo andamento moderatamente positivo è stato possibile registrare in merito al tasso di disoccupazione, poiché tale tasso è passato dal 18,6% del 2014 al 17,3% del 2016 (anche in questo caso, tuttavia, meno bene rispetto al corrispondente dato nazionale dal 12,7% nel 2014 all'11,72% nel 2016).

Cagliari, come tutte le grandi aree urbane, all'interno del proprio territorio ha alcuni quartieri che presentano le caratteristiche proprie delle periferie in quanto si contraddistinguono per densità abitativa elevata, forte presenza di edilizia residenziale pubblica - in gran parte realizzata tra gli anni 40 e 80 del novecento e quindi per lo più in uno stato di avanzato degrado - e per popolazione con basso tasso di scolarizzazione con alti livelli di dispersione scolastica, e spesso in condizione di disoccupazione o di precarietà economica.

Questi quartieri presentano tra loro alcune differenze che riguardano soprattutto il periodo in cui sono sorti e si sono sviluppati: i più risalenti, insistono o si trovano nelle immediate vicinanze di importanti siti di interesse ambientale e culturale, come la laguna di S. Gilla, la grotta della Vipera e la necropoli di Tuvixeddu a S. Avendrace; il Lazzaretto, Calamosca e il Colle di S. Ignazio a S. Elia; il Parco di Monte Claro, il Parco e il Castello di S. Michele a Is Mirrionis e a S. Michele. A fronte della elevata densità abitativa, sono comunque forniti dei principali servizi alla collettività: infatti vi sono collocati importanti presidi sanitari, due mercati civici, servizi per l'infanzia e asili comunali, scuole primarie e secondarie e impianti sportivi. Per quanto riguarda gli impianti sportivi, in particolare, si segnala che è in corso di realizzazione il nuovo stadio Sant'Elia: una struttura polifunzionale e centro polivalente aperto a più attività complementari, un moderno complesso sportivo in grado di ospitare non solo la disciplina del calcio ma anche servizi connessi al benessere e allo sport.

2. SICUREZZA

Il comune capoluogo e gli altri comuni della Città metropolitana, più moderni ed evoluti rispetto alle parti interne del restante territorio, sono interessati da forme di delittuosità tipiche dei contesti metropolitani, come ad esempio le attività connesse al traffico e allo spaccio di stupefacenti, nonché agli altri reati tipici dei contesti delinquenziali di tipo urbano, quali furti e rapine in danno di privati e di esercizi commerciali.

A Cagliari, le aree maggiormente interessate dai fenomeni di depauperamento e di degrado urbano possono essere considerate il quartiere di Sant'Elia, all'estrema periferia meridionale della città, dove risiedono circa 7.000 abitanti. Dal punto di vista socio-economico è stato caratterizzato, negli anni '70, da un notevole sviluppo urbanistico con l'edificazione di numerosi palazzi dell'edilizia popolare, che hanno favorito il proliferare di fenomeni criminali, specie connessi allo spaccio di stupefacenti; i quartieri contigui di "Is Mirrionis" e di San Michele, a nord della città, accomunati da alta densità abitativa (complessivamente, risiedono in tali quartieri circa 20.000 persone) tipica delle aree dell'edilizia popolare. Anche in queste zone le condizioni socio-economiche hanno favorito lo sviluppo di fenomeni criminali principalmente connessi allo spaccio di stupefacenti.

Ciononostante, la prefettura non evidenzia aspetti di particolare rilievo concernenti il mantenimento dell'ordine e della sicurezza pubblica, né peculiari criticità o situazioni gravemente patologiche, registrandosi anzi nel 2016 un calo dei reati complessivamente commessi rispetto a quelli del 2015, che sembrerebbe confermato anche per il corrente anno. Come emerso anche in occasione di una visita del maggio 2017 della Commissione parlamentare antimafia, la realtà territoriale non risulta essere interessata dalla presenza di sodalizi riconducibili alla criminalità organizzata di tipo mafioso, sebbene alcune indagini abbiano più volte permesso di registrare evidenti contatti, seppure circoscritti alla conclusione di singoli "affari", tra bande locali dedite a traffici illeciti di sostanze stupefacenti e di armi, con persone appartenenti a sodalizi criminali operanti nella penisola. A fronte del suddetto generalizzato calo della delittuosità, si è però avuto un aumento dei reati in materia di stupefacenti, il fenomeno criminale in assoluto più rilevante che riguarda il territorio della Città metropolitana di Cagliari. Questo si spiega per la posizione geografica della Sardegna, al centro del Mediterraneo, che la vede sia una meta di destinazione finale sia come una sorta di "piattaforma naturale" per il traffico degli stupefacenti – per esempio alcune indagini hanno consentito di accertare il ricorso da parte di organizzazioni criminali al trasporto di ingenti quantitativi di cocaina proveniente dal Sud America, introdotta nel porto commerciale di Cagliari e destinata al più ampio mercato europeo.

La prostituzione esercitata su strada è gestita in via esclusiva dalla criminalità straniera; le organizzazioni criminali presenti sono dedite allo sfruttamento dell'immigrazione clandestina, connessa allo sfruttamento della prostituzione di giovani donne, prevalentemente nigeriane e dell'est Europa, fenomeno accentuatosi con l'aumento dei flussi migratori verso l'isola.

La criminalità comune si riscontra soprattutto nei quartieri cittadini, ove il disagio sociale è maggiore, nonché nei comuni dell'*hinterland* cagliaritano, caratterizzati da una notevole densità demografica. Permangono, inoltre, i reati tipici