

Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile della Città di Genova (ai sensi dell'art.7 Regolamento UE n. 1301/2013)

1. Inquadramento complessivo della città

L'Area metropolitana di Genova è una realtà in grande trasformazione. I cambiamenti di questi ultimi anni hanno coinvolto la struttura socio demografica, il sistema produttivo e gli aspetti fisici e funzionali della città. Il 1° gennaio 2015 la Città Metropolitana di Genova diventa una realtà: dopo 25 anni dalla Legge 142 del 1990, dopo 14 anni dalla riforma del titolo V della Costituzione e a 5 anni dalla legge sul federalismo fiscale che prevedeva una delega al governo in materia.

La Città metropolitana ha individuato e sta avviando "le linee guida per il suo piano territoriale generale interpretando il territorio "come porta del Mediterraneo e dell'Europa connessa ad altre aree".

Nella pianificazione saranno temi centrali il rapporto tra costa ed entroterra "e l'attenzione alle aree omogenee e alle specificità territoriali".

La Città metropolitana di Genova da un lato condivide con il resto del paese alcune delle dinamiche socioeconomiche di fondo, dall'altro si differenzia per alcune specificità (si pensi al forte tasso di invecchiamento) ma anche per la determinazione con cui sta conducendo una riprogrammazione radicale e sistemica del suo sviluppo, che lascia intravedere un'idea nuova di città. Essa diventa dunque, una realtà in un contesto territoriale e macro economico internazionale, nazionale e locale caratterizzato oggi da una fortissima complessità dovuta agli effetti della crisi.

In questo contesto, si avverte da parte dell'Amministrazione l'urgenza di individuare prospettive di sviluppo e la necessità di coordinare un'azione collettiva dei territori che dipenderà dalla capacità di costruire una *governance* territoriale efficace, che riesca a mobilitare in modo permanente gli attori attorno ai processi di sviluppo del territorio e ad articolare le loro risorse intorno ad una visione condivisa del futuro.

La popolazione residente nel Capoluogo di Genova è pari al 69% della popolazione totale della città metropolitana distribuita però su un territorio ben più limitato. Attualmente la normativa nazionale prevede che i servizi al cittadino vengano gestiti direttamente dai Comuni del territorio e, data la dimensione del Comune capoluogo, il Comune di Genova si è sempre trovato a gestire una grande complessità di servizi tale da giustificare un ruolo trainante dei comuni afferenti l'Area Vasta.

Genova ha una morfologia territoriale molto particolare, è una città che si estende in lunghezza, legata sia all'esistenza di molteplici centri storici, intorno ai quali sono cresciuti gli insediamenti in successive espansioni, sia alla conformazione morfologica, stretta tra il mare e i rilievi montuosi immediatamente retrostanti in cui sono insediati i Comuni dell'area metropolitana.

La città si sviluppa lungo la linea costiera per una lunghezza di circa 30 Km e lungo due grandi vallate perpendicolari alla costa, la Valpolcevera e la Valbisagno. La creazione della Grande Genova nel 1926 ha accentuato la divisione funzionale della città, con il centro dedicato alle funzioni amministrative e direzionali ma anche turistiche (porto antico e waterfront) e culturali (il centro storico di Genova è iscritto nella Lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO dal 2006), il ponente e la Valpolcevera destinati all'industria e la Valbisagno all'allocazione dei servizi logistici "sporchi" (cimitero, gasometro, raccolta rifiuti urbani); una divisione tra città e periferia che oggi non è più sostenibile e, anzi, le contraddizioni che quel tipo di periferie presenti in ogni città portano alla luce necessitano di una risposta volta all'incremento di funzioni attrattive e di servizio, nell'ottica di una città multipolare e policentrica.

La città metropolitana si suddivide convenzionalmente in 15 aree geografiche, 67 Comuni in totale, distinguibili soprattutto dal punto di vista morfologico:

La parte costiera del territorio metropolitano è costituito da quattro zone geografiche, dalla Riviera del Beigua (tre comuni), dal Comune di Genova (costituita dai precedenti comuni genovesi soppressi nel 1929 e diventati successivamente delegazioni-municipi della città di Genova), dal Golfo Paradiso (sette comuni) e dal Tigullio (otto comuni).

La parte continentale della città metropolitana è costituita dall'alta val Bisagno (due comuni), dalla val Fontanabuona (tredici comuni), dalla val d'Aveto (due comuni), dalla val Graveglia (l'intero territorio comunale di Ne), dalla valle Sturla (due comuni), dalla val Petronio (due comuni), dall'alta val Polcevera (cinque comuni), dall'alta valle Scrivia (nove comuni), dalla valle Stura (tre comuni), dalla val d'Orba (il solo comune di Tiglieto) e dall'alta val Trebbia (otto comuni).

Il futuro della Città metropolitana si poggia su due assi portanti: il territorio e i Comuni che la compongono.

Tra questi due assi è necessario mantenere un equilibrio strategico: occorre, cioè, che il suo centro, la città di Genova, e i sessantasei Comuni, la maggior parte molto piccoli, mantenga il suo ruolo di "catalizzatore" delle migliori energie.

Il territorio abitato da tutte le sue comunità è un valore irrinunciabile per i cittadini del capoluogo, soprattutto per il valore della sua natura. E viceversa: i comuni minori non possono prescindere dal capoluogo, soprattutto per il valore della sua economia. L'unità tra capoluogo e costa e entroterra mantiene e arricchisce i valori dell'intero territorio, coniuga i fattori della natura e dell'economia in un'ottica di sviluppo sostenibile.

In tale contesto assume particolare importanza una pianificazione strategica efficace che possa realizzare compiutamente la funzione di "promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale" e, conseguentemente, un piano strategico metropolitano quale percorso progettuale condiviso per migliorare la qualità della vita della comunità, riconoscendo la dimensione metropolitana come contesto essenziale per la messa in campo di obiettivi ed azioni per attuare uno sviluppo sostenibile ed intelligente.

Sviluppo economico, lavoro ed innovazione, ambiente e attrattività del territorio, mobilità ed infrastrutture, benessere e coesione sociale, sono dunque elementi chiave della visione del futuro della Città metropolitana.

Per rendere l'area metropolitana più sostenibile sono necessari politiche e investimenti in infrastrutture ambientali, riqualificazione dello spazio pubblico non esclusivamente legata agli aspetti urbanistici ma anche e prevalentemente agli aspetti socio economici. L'accessibilità delle aree verdi urbane e periferiche, delle piazze, delle sedi dei servizi sociali, formativi, culturali e sportivi è la condizione per realizzare una rete fisica di relazioni decisive per l'ecosistema delle città e per la coesione sociale. Tali obiettivi possono essere più facilmente raggiunti anche attraverso un corretto utilizzo della tecnologia quale fattore abilitante fondamentale ed in grado di garantire gli strumenti adeguati ad una corretta governance dell'intero territorio e dei sottosistemi quali la mobilità, la sicurezza del territorio, l'energia ecc.

Le situazioni di debolezza presenti nel territorio metropolitano, legate soprattutto alle oggettive condizioni della collocazione e conformazione geografica di questo territorio e, in parte maggiore, alla stratificazione degli usi del territorio che nel tempo ha prodotto la configurazione attuale sono legate ai modi con cui si è utilizzato il territorio piuttosto che a fattori naturali avversi. E' necessario promuovere diversi e consapevoli atteggiamenti nei confronti dell'uso del territorio, che devono essere orientati ad evitare la compromissione dei valori e dei fattori di competitività presenti e dall'altro a tendere al recupero delle situazioni di debolezza riscontrate.

Il tentativo di sintesi è la proposta di una città metropolitana con uno sviluppo più distribuito delle funzioni urbane, di una qualità urbana rintracciabile ovunque, della accessibilità attraverso lo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità sostenibile. L'obiettivo è costruire una pianificazione metropolitana interdisciplinare, ove si integrino progetti strategici urbani, infrastrutture, porto, valorizzazione dell'ambiente e del patrimonio storico culturale.

Quest'obiettivo può essere raggiunto perseguendo quattro linee principali d'intervento: incremento dell'accessibilità ed efficienza dei servizi pubblici, sviluppo socio-economico e inclusione sociale, organizzazione spaziale della città e qualificazione dell'immagine urbana, difesa del territorio sia al punto di vista infrastrutturale che tecnologico.

Tali azioni devono consentire l'affermarsi di un nuovo modello di sviluppo, sostenibile sotto il profilo ambientale, equilibrato nelle diverse parti in cui si articola il territorio, flessibile per cogliere le opportunità anche di carattere innovativo offerte dal sistema di relazioni nel quale l'ambito è collocato. Il concetto di città intelligente (*smart city*) va affermandosi con forza, partendo dalla consapevolezza che solo attraverso una gestione integrata, coordinata e condivisa con il mondo della ricerca e dell'imprenditoria si può raggiungere uno sviluppo economico duraturo e rispettoso dell'ambiente.

2. Individuazione delle principali debolezze, fabbisogni e sfide in relazione alle cinque dimensioni di cui all'art. 7 del Regolamento (UE) n. 1301/2013

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
<p>Sfide economiche</p>	<p>La città ha subito a partire dagli anni '70 del secolo scorso una massiccia crisi economica legata alla crisi della grande industria e alla contrazione dei traffici portuali: la città ha dato il via a un processo di riconversione produttiva verso i settori terziario e di polo culturale e turistico (aree del centro storico e del porto antico): una vera e propria rifondazione, che riscopre vocazioni e specificità in passato offuscate dalla monocultura industriale. Ha sviluppato inoltre una propria forte identità nell'ambito della ricerca e sviluppo tecnologico attraverso la presenza sul proprio territorio anche regionale di un tessuto imprenditoriale e di istituzioni dedicate alla ricerca.</p> <p>L'elevata terziarizzazione del tessuto produttivo è certamente il segno distintivo delle dinamiche recenti dell'occupazione: attualmente il settore dei servizi assorbe circa l'80% degli occupati nel comune di Genova, mentre l'industria non arriva a rappresentare il 14% dell'occupazione locale. Tuttavia tra le ragioni che rendono faticosa questa transizione tra passato e futuro è il gap che esiste tra la realtà genovese e quella delle aree più forti del Nord-Ovest del paese in termini di intensità dell'attività economica e dell'occupazione.</p> <p>Ai fini di orientare le strategie di sviluppo sostenibile di Genova non si può prescindere dal considerare fondamentali il rafforzamento del tessuto economico della città fortemente focalizzato all'ambito smart city per il quale gli interventi del PON METRO rappresentano un indubbio volano di sviluppo che tenga in grande considerazione anche il tema dell'inclusione sociale. Tali interventi permettono, inoltre, l'integrazione con il tradizionale ciclo di sviluppo economico ancora fortemente legato al sistema città - porto, quale polo attrattore e generatore di attività economiche ed occupazione, fornitore di servizi e qualità di vita e di lavoro.</p>
<p>Sfide ambientali</p>	<p>Dal punto di vista ambientale l'area della città metropolitana di Genova presenta caratteristiche morfologiche molto particolari, con una fascia costiera a ridosso del sistema appenninico che, a partire dal secondo dopoguerra e in particolare negli anni '70, è stato aggredito da un'edificazione intensiva priva di un'adeguata infrastrutturazione, una struttura ramificata che stenta a trovare elementi di connessione con la viabilità di connessione intraurbana.</p> <p>Il sistema infrastrutturale della viabilità risulta fortemente squilibrato, la rete primaria è basata su assi congestionati da più funzioni (la viabilità autostradale assolve di fatto a compiti di tangenziale urbana, in evidente conflitto con le esigenze di trasporto pesante in transito lungo l'asse costiero e lungo l'asse Porto di Genova/entroterra padano) e si presenta obsoleta in quanto a concezione di impianto e quindi è inadeguata a sostenere i carichi di esercizio attuali e futuri, la rete secondaria raggiunge anche territori poco insediati ma con costi elevati di manutenzione.</p> <p>Il sistema ferroviario che attraversa il territorio metropolitano è pesantemente condizionato da una serie di fattori che determinano una scarsa efficienza come la vetustà dei tracciati, la sovrapposizione dei tracciati ferroviari con i sistemi stradale e autostradale, la prossimità dei nodi con tessuti urbani densi: è palese l'esigenza di rispondere a una forte domanda di mobilità urbana, sopperendo alla carenza di reti di trasporto dedicate.</p> <p>Relativamente ai problemi di inquinamento collegati al traffico, che costituiscono oggi una delle principali problematiche da affrontare per la tutela della qualità dell'aria (ma non solo di inquinamento, in quanto al traffico corrisponde una bassa qualità della vita, l'allungamento dei tempi di spostamento, la riduzione di spazi all'aperto, il peggioramento dell'estetica urbana) si rilevano dai risultati raccolti dalle centraline di rilevamento problemi di inquinamento più che altro di ordine locale, in una tendenziale lieve diminuzione delle concentrazioni di CO imputabile al progressivo svecchiamento del parco veicoli circolante.</p> <p>In sintesi per il sistema della mobilità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - situazioni di saturazione delle infrastrutture ferroviarie ed autostradali; - grandi infrastrutture di trasporto che attraversano ambiti urbani ad alta concentrazione; - commistione di funzioni lungo la viabilità con ripercussioni negative sull'efficienza del trasporto pubblico;

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
	<ul style="list-style-type: none"> - diffuse situazioni di congestione del traffico nelle aree urbane; - carenza di sosta e parcheggi di interscambio; - inefficienza del trasporto pubblico locale; - ambiti urbani in situazioni di forte compromissione paesaggistica; - situazioni puntuali di aggressione al patrimonio artistico e culturale; - assenza di spazi verdi in alcuni ambiti urbani ad elevata concentrazione abitativa. <p>Altra importante fonte di inquinamento sono le emissioni derivanti dagli impianti di riscaldamento degli edifici residenziali e non spesso dotati di caldaie con tecnologia obsoleta e di potenzialità superiore al fabbisogno di energia necessario. Attraverso una analisi energetica mirata sugli edifici è quindi importante elaborare una strategia che permetta di ridurre il più possibile i consumi energetici sia migliorando l'involucro passivo degli edifici sia attraverso interventi di dettaglio sul sistema impiantistico.</p>
Sfide climatiche	<p>Fattori fondamentali che condizionano il clima dell'area metropolitana genovese sono l'immediato ed esteso contatto con il mare aperto, l'esposizione a mezzogiorno e la presenza di una catena montuosa a protezione dai venti settentrionali. Ne risulta in generale un clima assai favorevole alle attività antropiche: temperature miti e di limitata escursione, con alta piovosità in virtù di particolari esposizioni o elevazioni dei versanti.</p> <p>I dati statistici hanno mostrato, negli ultimi anni, che i fenomeni climatici sono perturbati dalla concentrazione dei gas a effetto serra prodotti dal nostro tipo di sviluppo, che si somma a una particolare fragilità del territorio dovuta all'intensa edificazione che ha compromesso la stabilità dei versanti e la regimentazione delle acque, addensandosi attorno ai torrenti nelle vallate e ricoprendo i numerosi rivi affluenti: tutto ciò dà luogo a un impatto devastante, come i recenti avvenimenti alluvionali hanno più volte tragicamente dimostrato.</p> <p>In sintesi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - diffusa e pericolosa esposizione al rischio idraulico degli insediamenti nei fondovalle; - diffuse situazioni di rischio idrogeologico nei versanti vallivi (frane); - erosione della costa; - vaste aree boschive in abbandono; - elevata impermeabilizzazione dei versanti negli ambiti territoriali urbanizzati. <p>Particolare rilievo deve essere dato alla situazione di fragilità idrogeologica del territorio metropolitano e alla conseguente necessità di difendere dal rischio la popolazione anche nella situazione di carenza di risorse finanziarie. Questa condizione di debolezza, unita alla crescente frequenza di eventi meteorologici estremi, determina una situazione di insicurezza per l'attuazione del progetto di sviluppo dell'area metropolitana. La messa in sicurezza del territorio richiederebbe imponenti opere e risorse ad oggi non disponibili, ma una maggiore resilienza del territorio può essere perseguita attraverso misure di progressivo avvicinamento agli obiettivi dei Piani di Bacino, estendendo le possibilità di utilizzare gli oneri di urbanizzazione per interventi di risanamento idrogeologico e promuovendo iniziative di autoprotezione (ad esempio incentivi volumetrici per delocalizzazione da aree a rischio) e di mitigazione degli effetti (corridoi verdi e blu nella valli più urbanizzate).</p>
Sfide demografiche	<p>La popolazione residente nel Comune di Genova al 31/12/2013 è pari a 596.958 unità mentre il territorio metropolitano genovese è decisamente meno popoloso. Esso si articola in 67 Comuni con una popolazione di 851.283 abitanti, di cui il 69% (587.385 abitanti) è concentrato nel solo capoluogo, in un lembo di superficie pari al 13% del totale. Nel resto del territorio abita il 31% della popolazione, pari a 263.898 abitanti, di cui il 57% nei comuni sulla costa.</p> <p>Dopo una lunga fase di costante calo del numero di abitanti, con un ridimensionamento rilevantissimo della popolazione residente (circa 250mila abitanti in meno rispetto alla dimensione massima raggiunta nella prima metà degli anni '70), l'ultimo decennio segna il passaggio ad una fase di sostanziale stabilità. Il dato di fondo è che, al di là delle note oscillazioni annuali dovute a fattori specifici, la popolazione si attesta intorno alla soglia dei</p>

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
	<p>600mila abitanti nel Comune Capoluogo e 862.175 per tutta l'area metropolitana, una dimensione che era quella della città circa 80 anni fa. Dietro questa positiva, anche se limitata, inversione di tendenza vi è fondamentalmente la forte crescita della componente straniera, che ha contribuito a ringiovanire la città. Tuttavia l'andamento demografico resta fortemente precario, un dato che connota Genova rispetto ad altre grandi città industriali del nord, che negli anni Duemila hanno registrato invece una fase di ritorno alla crescita di popolazione.</p> <p>Anche a Genova, come in tutto il centro-nord, il fenomeno che caratterizza il decennio, dal punto di vista dell'andamento demografico, è chiaramente quello migratorio, comunque inferiore al valore medio delle grandi città.</p> <p>L'area metropolitana di Genova è, notoriamente, una delle aree italiane in cui il processo di invecchiamento della popolazione è più rilevante. La popolazione con più di 65 anni rappresenta attualmente il 28,2% del totale dell'area metropolitana di Genova; analizzando invece la componente più giovane (0-14 anni) della popolazione, tra gli stranieri bambini e ragazzi tra 0 e 14 anni sono oggi in città il 18,0% del totale stranieri (un dato in linea con altre città del nord-est come Torino).</p> <p>Gli stranieri residenti in città Metropolitana di Genova al 1° gennaio 2015 sono 73.210 e rappresentano l'8,5% della popolazione residente.</p> <p>La comunità straniera più numerosa è quella proveniente dall'Ecuador con il 26,8% di tutti gli stranieri presenti sul territorio, seguita dall'Albania (13,7%) e dalla Romania (10,6%).</p> <p>I residenti nel Comune di Genova sono 56.262 (pari al 76,85% del totale) mentre nei restanti 66 comuni sono 16.938 (pari al 23,15% del totale).</p> <p>Riguardo alle problematiche legate alla demografia dell'area metropolitana si può evidenziare che il rapporto tra popolazione e superficie denota una grossa disomogeneità'. In questo senso si devono attuare politiche pubbliche condivise che assecondino interventi economici che tengano conto del decentramento e della peculiarità di un territorio così variegato, in modo che si arrivi ad ottenere che tutti i cittadini abbiano accesso alle risorse di base e vengano tutelati sotto vari aspetti.</p> <p>Uno degli aspetti più rilevanti dell'attuale fase evolutiva della società genovese, che si accompagna al processo di invecchiamento e di multiculturalità della popolazione, è quello della progressiva molecolarizzazione della società ovvero del peso crescente delle famiglie unipersonali.</p>
Sfide sociali	<p>La città presenta una dotazione di servizi commisurata alla dimensione e comprende le principali categorie. Con una considerazione di sintesi si osserva una notevole concentrazione di funzioni di servizio nelle aree centrali del tessuto urbano, in contrasto sia con l'origine policentrica della città, sia con le difficoltà del sistema di mobilità urbana. E' tuttavia in atto una tendenza verso un maggior decentramento di funzioni, ad esempio quelle relative alle attività annonarie ed ai servizi scolastici per l'istruzione superiore e la formazione professionale, anche se si conferma la polarizzazione sulle aree centrali delle funzioni di servizio di maggior pregio.</p> <p>La situazione dei servizi è carente nelle aree periferiche ed in particolare nei grandi insediamenti di edilizia residenziale pubblica realizzati negli anni '70/80 sulle colline della città, caratterizzati da una insufficiente accessibilità e dalla mancanza di strutture, tanto che molti insediamenti possono essere qualificati come veri e propri quartieri dormitorio.</p> <p>L'offerta abitativa di Edilizia Residenziale Pubblica nella città di Genova è costituita da n. 9207 alloggi di cui n. 5.157 di proprietà di A.R.T.E. Genova e n. 4050 di proprietà del Comune.</p> <p>A questi devono essere aggiunti circa 530 alloggi di patrimonio storico gestiti direttamente dal Comune.</p> <p>La maggior concentrazione di alloggi di ERP è presente soprattutto nei quartieri collinari di ponente (Voltri, Prà, Pegli), in Valpolcevera (Begato, via delle Tofane, Via Ravel) in bassa e alta Valbisagno (S. Eusebio), nella zona di levante con l'insediamento di Quarto alta e con diverse unità site nel centro storico.</p>

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
	<p>Tali quartieri sono stati realizzati prevalentemente tra gli anni 70 - 80 ai sensi della legge 167/1962 (Attuazione dei Piani di Zona di Edilizia Economica Popolare).</p> <p>I piani di zona del Comune di Genova si sono articolati in dieci comparti di intervento di cui nove situati in aree di espansione edilizia collinare ed uno in zona di recupero nel centro storico della città per un totale di interventi di 6.606.865 mc con una dimensione insediativa valutabile attorno 70.000 abitanti, nel rapporto di 80 mc /abitante.</p> <p>I quartieri di Edilizia Residenziale pubblica in Genova si caratterizzano come ampie aree urbane in cui insistono complessi di edifici multipiano di grandi dimensioni in precario stato di conservazione.</p> <p>A detti edifici corrisponde una bassa densità territoriale e un grande dispendio di spazio dove le attrezzature collettive, inadeguate a produrre effetti di integrazione, restano isolate.</p> <p>Nonostante i più recenti e significativi interventi pubblici, finalizzati alla realizzazione di servizi, i quartieri mantengono una scarsa identità urbana e un visibile degrado degli edifici e del diffuso disagio sociale.</p> <p>Le tematiche riguardo al problema abitativo investono tutto il territorio nazionale; l'Italia, in rapporto agli altri paesi europei, ha una delle percentuali più basse di alloggi di edilizia residenziale pubblica, intorno al 4% e Genova, con una dotazione di circa 10.000 alloggi pubblici, non si discosta molto attestandosi al 3,5%. Il disagio abitativo di livello "grave" registrato a Genova per la carenza di alloggi di edilizia residenziale pubblica è rappresentato dalla richiesta sempre più crescente di assegnazione di alloggi ERP.</p> <p>Inoltre è evidente il mutamento della fascia sociale che oggi riesce ad accedere all'alloggio popolare (ERP), caratterizzata da un'utenza con forte disagio economico e sociale, accresce il problema, infatti oltre il 65% del totale delle domande di alloggio pubblico proviene da nuclei con redditi ISEE inferiori a 5.000 euro. Per questo motivo per il Comune di Genova è stato approvato l'inserimento dell'edilizia residenziale pubblica nei servizi pubblici che concorrono al raggiungimento dello standard urbanistico.</p> <p>Negli ultimi decenni le entrate derivanti dagli affitti, necessarie a garantire la manutenzione degli alloggi e degli immobili pubblici, anche in base alla crescente morosità, sono drasticamente diminuite, mettendo in crisi gli enti di gestione del patrimonio pubblico, mentre come in altri settori si assiste alla riduzione dei trasferimenti dello Stato agli enti locali (in particolare con l'esaurimento dei fondi GESCAL è venuta meno la fonte finanziaria statale dedicata all'edilizia residenziale pubblica).</p>

3. Strategia di sviluppo urbano da realizzare con orizzonte al 2020 e contributo del PON METRO

3.a. Elementi di unitarietà della strategia

L'obiettivo di breve termine della Città metropolitana di Genova si deve basare su due assi portanti, territorio e Comuni attraverso l'adozione del piano strategico triennale del territorio metropolitano, che costituisce atto di indirizzo per l'Amministrazione e per l'esercizio delle funzioni dei Comuni e delle Unioni di comuni compresi nel predetto territorio. Nel piano strategico si intendono definire gli obiettivi generali, settoriali e trasversali di sviluppo del medio e lungo termine per l'area metropolitana, individuando le priorità di intervento, le risorse necessarie al loro perseguimento e il metodo di attuazione.

E' attraverso questo strumento di *governance* territoriale peraltro già in uso e sperimentato negli ultimi anni dalle città più dinamiche in Europa (e non solo), che si possono accompagnare le più profonde trasformazioni economiche, sociali e ambientali, mettendo in atto processi partecipativi e inclusivi di tutte le forze presenti sul territorio, configurando così un potente incubatore di politiche e strategie di sviluppo condivise.

Il piano strategico servirà a costruire la "città metropolitana reale", attraverso il coordinamento, come normale modalità dell'azione pubblica, dell'intero sistema di dinamiche e flussi, soggetti e reti a geometria variabile presenti nel territorio metropolitano in una nuova configurazione dei rapporti tra i livelli di governo, a partire dal mutamento di scala che vede città, regioni, stati nazionali e Unione Europea impegnati a definire le strategie e le azioni di sviluppo dei territori.

Le linee guida della pianificazione sono definite nella descrizione fondativa del Piano Urbanistico Comunale il cui procedimento si è concluso con DD n° 2015/118.0.0./18 ed è entrato in vigore il 3/12/2015, nella quale si prefigura una città compatta ("costruire sul costruito"), integrata (sistemi di trasporto, ricostruzione dei rapporti fra città compatta/verde/mare) e sostenibile (qualità urbana, progetti di riqualificazione, servizi per l'integrazione sociale). Il nuovo "progetto di territorio", condiviso con i Comuni che ne fanno parte ed al contempo ne sono attori, ha come priorità dello sviluppo sostenibile nella dimensione metropolitana: la riqualificazione ambientale, il sistema delle aree e dei servizi pubblici, le infrastrutture, il rapporto con il sistema portuale, le aree produttive, il sistema del verde, la mobilità sostenibile.

Il territorio, inoltre deve essere sottoposto ad azioni di ristrutturazione e integrazione dovendo corrispondere all'obiettivo primario del riordino e della riqualificazione degli assetti urbanistici determinati dal succedersi di interventi non coordinati, che hanno prodotto situazioni di degrado ambientale, infrastrutturale, insediativo, sociale ed economico.

Le azioni di pianificazione dovrebbero quindi orientarsi a riconfigurare il sistema della mobilità di persone e merci all'interno e all'esterno dell'ambito, risolvendo in particolare le criticità del nodo autostradale e ferroviario genovese, del sistema di trasporto pubblico e dei parcheggi; ristrutturare il tessuto urbanistico ed extraurbano, facendo emergere i valori di identità individuali e collettivi, nella prospettiva di costruire un paesaggio metropolitano meno diseguale, rendere disponibili aree e funzioni territoriali per lo sviluppo del sistema economico metropolitano, cogliendo le opportunità, alle quali deve essere richiesto il più elevato grado di compatibilità ambientale e di inserimento paesistico, e limitando il consumo delle risorse ambientali e paesaggistiche.

Sviluppo urbano, crescita economica e una più equa redistribuzione delle risorse non possono prescindere dalla realizzazione di infrastrutture tecnologiche e dall'offerta di servizi innovativi ai cittadini e alle imprese che vivono e operano nella "Smart City. Uno sviluppo tecnologico armonico e sapientemente gestito è un fattore abilitante per soddisfare le esigenze di crescita economica, inclusione sociale e efficienza della Pubblica Amministrazione: accresce il miglioramento della qualità della vita all'interno delle città poiché consente di soddisfare i fabbisogni dei cittadini in modo più efficace ed efficiente e garantisce accesso veloce alle informazioni e a nuovi servizi di pubblica utilità. Questa crescita tecnologica non è lasciata solo alla volontà o capacità della singola Smart City, ma è promossa e sostenuta dal programma di accelerazione "Smart Cities & Communities", coordinato dall'Agenzia per l'Italia Digitale (AgID). All'interno di questo programma sono previsti interventi di creazione di infrastrutture tecnologiche per sostenere le comunità intelligenti; la definizione di innovativi modelli di governance (esempio "Statuto delle città intelligenti"); l'adozione di strumenti per il coinvolgimento dei privati negli investimenti (ad es. appalto pubblico precommerciale); la creazione di piattaforme per la diffusione del riuso, nonché la stesura partecipata di linee guida per circoscrivere standard tecnici, tipologie di servizi, caratteristiche dei dati e delle procedure.

Per affrontare il percorso verso una maggiore sostenibilità urbana, Genova ha costituito l'Associazione Genova Smart City (AGSC) che coinvolge tutti i partner fondamentali: ricerca, imprese, istituzioni, finanza e popolazione. La partnership consente di avere a disposizione e di attivare tutte le conoscenze necessarie per lo sviluppo dei progetti "Smart Cities", creando nel contempo le condizioni per il massimo coinvolgimento di tutti gli attori che operano nel contesto cittadino.

L'intenzione di AGSC è di dare un ruolo centrale ai cittadini e alle imprese, rendendo Genova un vero e proprio "Laboratorio vivente". Tra le varie iniziative e progetti proposti all'interno di questo percorso, una particolare attenzione è stata dedicata agli aspetti di carattere tecnologico ed innovativo, con la consapevolezza però che il percorso non è esclusivamente tecnologico e va sviluppato rispetto a tutte le aree tematiche proprie della vita cittadina.

I paradigmi per lo sviluppo della Smart City sono indirizzati proprio ad aumentare la qualità della vita dei cittadini, stimolare la crescita e l'utilizzo delle nuove tecnologie quale fattore abilitante partendo da cinque dimensioni principali:

Mobilità: una città *smart* è una città in cui gli spostamenti sono agevoli, che garantisce una buona disponibilità di trasporto pubblico innovativo e con basse emissioni, che promuove l'uso dei mezzi a basso impatto ecologico come la bicicletta, che regola l'accesso ai centri storici privilegiandone la vivibilità (aree pedonalizzate); una città *smart* adotta soluzioni avanzate di *mobility management* e di infomobilità per gestire gli spostamenti quotidiani dei cittadini e gli scambi con le aree limitrofe.

Ambiente: una città *smart* promuove uno sviluppo sostenibile che ha come paradigmi la riduzione dell'ammontare dei rifiuti, la differenziazione della loro raccolta, la loro valorizzazione economica; la riduzione drastica delle emissioni di gas serra tramite la limitazione del traffico privato, l'ottimizzazione delle emissioni industriali, la razionalizzazione dell'edilizia così da abbattere l'impatto del riscaldamento e della climatizzazione; la razionalizzazione dell'illuminazione pubblica; la promozione, protezione e gestione del verde urbano; lo sviluppo urbanistico basato sul risparmio di suolo, la bonifica delle aree dismesse. Pone particolare attenzione alla disciplina dell'assetto idrogeologico con l'obiettivo della messa in sicurezza delle aree antropizzate e alla prevenzione del rischio attraverso adeguate norme d'uso del territorio.

Turismo e cultura: una città *smart* promuove la propria immagine turistica con una presenza intelligente sul web; virtualizza il proprio patrimonio culturale e le proprie tradizioni e le restituisce in rete come bene comune per i propri cittadini e i propri visitatori; promuove un'offerta coordinata ed intelligente.

Economia della conoscenza e della tolleranza: una città *smart* è un luogo di apprendimento continuo che promuove percorsi formativi profilati sulle necessità di ciascuno; una città *smart* offre un ambiente adeguato alla creatività e la promuove incentivando le innovazioni; si percepisce e si rappresenta come un laboratorio di nuove idee; privilegia la costruzione di una rete di reti non gerarchica, ma inclusiva, in cui i vari portatori di interesse e le loro comunità possano avere cittadinanza e voce.

Trasformazioni urbane per la qualità della vita: una città *smart* ha una visione strategica del proprio sviluppo e sa definire in base a questa le scelte e le linee di azione da intraprendere; considera centrale la manutenzione del suo patrimonio immobiliare e la sua efficiente gestione; fonda la propria crescita sul rispetto della sua storia e della sua identità e privilegia il riuso e la valorizzazione dell'esistente in un rinnovamento che si basa sulla conservazione; nel suo sviluppo fisico crea le condizioni per promuovere la coesione e l'inclusione sociale ed elimina le barriere che impediscono la completa accessibilità per tutti.

Il paradigma della smart city dimostra come il tema del ripensamento complessivo delle aree urbane sia ormai una priorità di intervento: la connessione con un'area più vasta di quanto lo consentano i confini comunali – la città metropolitana – è un'occasione nuova e diversa di governare il territorio e di definire politiche ambientali, sociali, economiche, dei trasporti, delle infrastrutture e dei servizi le cui dinamiche e i cui effetti vanno al di là dei Comuni come oggi li conosciamo.

In questo senso la città metropolitana dovrà essere anche e soprattutto un nuovo stile di governance del territorio.

"Territorio" è una delle principali parole chiave della Città Metropolitana. Il territorio metropolitano di Genova ha al suo centro la città capoluogo attorno alla quale si trovano 66 Comuni, la maggior parte dei quali molto piccoli. Occorre mantenere il territorio in questo difficile equilibrio "gravitazionale" facendo sì che la forza di attrazione del capoluogo funga da catalizzatore e da scambiatore delle migliori energie: l'unità tra il capoluogo, la costa e l'entroterra mantiene ed arricchisce i valori e le opportunità dell'intero territorio.

3.b Elementi tematici della strategia e contributo/ruolo del PON

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
Sfide economiche	<p>Rispetto alla struttura economica della città gli obiettivi del nuovo Piano Urbanistico Comunale sono la promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato, la valorizzazione della città come meta turistica, l'incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo. Genova aspira a diventare sempre più una città polifunzionale che poggia il suo sviluppo su tre poli: porto/industria, ricerca, turismo/cultura.</p> <p>Genova ha saputo utilizzare al meglio una serie di eventi internazionali (i Mondiali di calcio del 1990, le Colombiane del 1992, il Vertice G8 del 2001 e Genova 2004), per restaurare e rinnovare il proprio patrimonio, facendo emergere una significativa vocazione turistica. Dal recupero del Porto Antico, area turistico/culturale che collega il centro storico al mare, è scaturito il rilancio turistico, con il successo dell'Acquario, concepito per 700 mila presenze annue e che oggi registra 1,1-1,3 milioni di visitatori l'anno, terza meta italiana dopo i Musei Vaticani e gli Uffizi. Grande risorsa turistica della città è il centro storico, per lungo tempo degradato e oggi in parte reintegrato nella città, che nel luglio 2006 è stato inserito dall'UNESCO nella lista dei patrimoni dell'umanità.</p> <p>L'alta tecnologia rappresenta a Genova il settore che sembra offrire le prospettive di crescita più interessanti. La presenza di centri di ricerca e di un elevato numero di aziende nei settori ad elevato contenuto tecnologico è ormai una realtà riconosciuta, una realtà economica con oltre 150 imprese, con un'occupazione complessiva di 11.000 addetti.</p> <p>Nel quadro di riferimento complessivo, per l'area Metropolitana di Genova si configura un disegno generale strategico di lungo periodo, che favorirà lo spostamento a monte del traffico veloce per ottenere un miglioramento dei livelli di mobilità e di qualità urbana, con una tempestiva azione di coordinamento delle ricadute sull'organizzazione del territorio, della riqualificazione e dello sviluppo sostenibile della città.</p> <p>Nell'ambito di tale strategia complessiva, le azioni del PON METRO mirano a realizzare le precondizioni per il miglioramento della competitività del sistema produttivo metropolitano conciliandolo con un complessivo miglioramento della qualità della vita e dell'inclusione sociale delle categorie di popolazione più fragili.</p>
OT2	<p><u>Obiettivi</u></p> <p>In coerenza con le linee programmatiche di mandato 2015-2017 del Sindaco Metropolitan, e con le linee guida per la predisposizione del Piano Territoriale Generale della Città Metropolitana approvate con Delibera del Consiglio Metropolitan n. 14 del 22 aprile del 2015, si è proceduto ad una progettazione congiunta per predisporre sistemi informativi integrati, coerenti ed interoperabili in ambito metropolitano per migliorare i servizi alle comunità e accrescere le competenze digitali dei suoi cittadini.</p> <p>Sviluppare localmente la strategia nazionale per l'innalzamento delle competenze digitali significa sostanzialmente far compiere un rilevante avanzamento all'intero processo di produzione di servizi a cittadini e imprese della Città e della Città Metropolitana, che si sviluppano su un sistema integrato di dati e funzioni digitali.</p> <p>Sotto questo profilo lo stato dell'arte della realtà genovese registra limiti, pregi ed eccellenze confrontabili con le altre realtà metropolitane: sconta per altro, come probabilmente altrove, la debolezza di un impianto sistemico e fortemente finalizzato ai temi più rilevanti, e, in generale, la non disponibilità in oggi delle piattaforme nazionali unificanti quali ANPR e soprattutto SPID. Sempre in termini di "funzioni" abilitanti trasversali veicolate dal "centro" il nodo dei pagamenti e la fatturazione digitale stanno consentendo di realizzare/agganciare anche nella realtà genovese piattaforme su cui si andranno ad appoggiare "naturalmente" le transazioni economiche fra PA e Città generate dai servizi digitali specifici che si vanno a progettare.</p> <p>La "digitalizzazione dei processi" cui fa riferimento l'Agenda Digitale di fatto è una grande opportunità per dare impulso a una profonda reingegnerizzazione dei processi della P.A.</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>al fine di sfruttare a fondo tutte le possibilità di dematerializzare ed interoperare fra componenti di un'amministrazione, amministrazioni, cittadini/imprese e PA medesima.</p> <p>Allargare le competenze digitali dei cittadini e della Città Metropolitana di Genova significa quindi individuare all'interno delle 7 aree tematiche previste dall'azione 1.1.1, filoni progettuali che ripercorrano tutta la filiera di produzione del dato/servizio, consentendo di riprogettare il processo ad essa sotteso e di metterlo a disposizione dei cittadini in modalità friendly, appetibile e nativamente digitale.</p> <p>Il perseguimento di questi scopi presupporrà necessariamente un'attenta fase di verifica dei bisogni e il censimento delle risorse al fine di poter incrementare il numero di comuni dell'area metropolitana con servizi pienamente interattivi.</p> <p>La strategia è quella di affrontare congiuntamente e in modo coordinato alcune delle sfide territoriali e organizzative che interessano il proprio contesto territoriale definendo metodologie comuni per l'individuazione dei fabbisogni, delle soluzioni tecnologiche e organizzative adottando metodi e processi comuni per l'attuazione e la gestione dei servizi a cittadini e imprese.</p> <p>L'obiettivo è quello di capitalizzare, riutilizzando le esperienze già sperimentate nel recente passato nel proprio territorio, oltre alle soluzioni tecnologiche, un percorso di confronto con i Comuni già strutturato e stabile.</p> <p>Pertanto il contesto territoriale nel quale oggi può avviarsi la strategia per l'agenda Digitale metropolitana ha come punti di forza la presenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • di una rete metropolitana per lo sviluppo locale consolidata tra i Comuni del territorio; • di una rete regionale di banda larga estesa all'intero territorio gestita secondo criteri di economicità ed efficienza con il coinvolgimento di gestori privati; • di un sistema di servizi telematici settoriali di livello regionale, provinciale (anche come Poli del CST Liguria) e locale (primariamente erogati dai comuni capoluogo e dai grossi centri costieri). <p>L'Azione Integrata "Agenda Digitale" nel nostro territorio, utilizzando una cornice di riferimento tecnologica, si pone come l'obiettivo strategico complessivo di realizzare un'infrastruttura innovativa, affidabile, robusta, modulare rispetto ai servizi e i fabbisogni da soddisfare, replicabile territorialmente, capace di assicurare performance ottimali supportate da adeguati sistemi aperti verso i nuovi paradigmi tecnologici quali il ricorso al cloud, che ne garantiscano la sicurezza e la fruibilità.</p> <p><u>Gruppo target</u></p> <p>Cittadini, soggetti economici, associazioni e enti della Città e dell'area Metropolitana. La possibilità di accedere a procedure digitali scambiando con la Pubblica Amministrazione Locale pratiche dematerializzate sarà il volano che consentirà di accrescere la competenza digitale diffusa della Città Metropolitana.</p> <p>Alcuni esempi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cittadini ed operatori economici che debbano accedere a qualsivoglia pratica autorizzativa che abbia una qualche relazione con il tema del territorio: permessi a edificare, assegnazioni di numeri civici, possibilità di aprire esercizi commerciali, permessi di occupazione suolo etc.;

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<ul style="list-style-type: none"> - Cittadini ed operatori economici con la finalità di riduzione dell’impatto di eventi calamitosi ai quali potrebbero essere esposti; - Utenti disagiati dal punto di vista sociale, ed in particolare, cittadini in condizione di disagio abitativo che potranno avere accesso “digitale” ai bandi di Edilizia Residenziale Pubblica ovvero a programmi di intermediazione rispetto al mercato edilizio privato; - Utenti disagiati dal punto di vista sociale ed abitativo che debbano accedere ai servizi di segretariato ed indirizzamento all’insieme dei servizi di welfare della città; - I soggetti del terzo settore che erogano servizi di welfare coprogettati nell’ambito di un sistema pubblico allargato; - Il mondo dell’impresa privata che, attraverso l’erogazione di servizi miranti a migliorare il tasso di utilizzo delle tecnologie e maggiori opportunità di accesso alle informazione per creare servizi di interesse pubblico, potrà migliorare la propria competitività e produttività all’interno di un sistema di concorrenza globale - I cittadini e visitatori che avranno maggiori opportunità a servizi innovativi sviluppate dalle imprese e dalla P.A - Altre articolazioni della Pubblica Amministrazione Locale (ad esempio le aziende che si occupano della mobilità o dell’Igiene urbana) con le quali in occasione di eventi calamitosi occorrerà condividere digitalmente un sistema condiviso ed in tempo reale di gestione cooperativa delle segnalazioni e degli interventi anche al fine di fornire informazioni migliori ai cittadini coinvolti <p><u>Cambiamenti/miglioramenti attesi</u></p> <p>La finalità generale del programma è quella di integrare coerentemente tutti gli interventi previsti. Attraverso l’introduzione di tecnologie tali interventi sono mirati a ottenere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La realizzazione di un sistema tecnologico a livello cittadino e metropolitano focalizzato sui due filoni principali: il territorio e le persone in condizioni di disagio; cui si aggiunge la normalizzazione delle informazioni relative ai tributi - Incrementare l’uso di servizi ad alto valore tecnologico con una conseguente disseminazione dell’uso della tecnologia sia a livello di cittadini privati che di tessuto imprenditoriale con un conseguente vantaggio dal punto di vista dell’efficienza e della competitività espressa dalla città nel suo complesso, anche attraverso l’uso della tecnologia come fattore di cambiamento dei comportamenti. - Sviluppare in un quadro strategico complessivo e di lungo periodo le qualità tipiche di una città smart evidenziate nello schema logico iniziale: equilibrio, resilienza, adattabilità, apertura. <p>Le azioni da espletare nell’ambito dell’ Agenda digitale sui temi oggetto dell’intervento (Territorio, Sociale, Tributi) sono rappresentabili secondo una gradualità che va dalle funzioni abilitanti infrastrutturali ai servizi digitali agli scenari più avanzati legati dell’uso dei “big data”:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementazione dell’architettura di base per la predisposizione dei servizi digitali: Piattaforme tecnologiche abilitanti per la sicurezza e l’interoperabilità; 2. Interventi su territorio e ambiente, quali: infrastrutture di individuazione univoca e georeferenziazione degli “oggetti” territorialmente rilevanti (manufatti, morfologia del territorio, eventi...), governo del Patrimonio e delle Opere Pubbliche, sistemi di

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>monitoraggio e gestione delle emergenze, ecc;</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Implementazione della sensoristica necessaria per monitorare le variabili fisiche (meteorologiche, idrogeologiche, climatiche...) e non (mobilità..) del territorio nonché la realizzazione delle piattaforme e la modellistica che consentono di governarli, interpretarli, utilizzarli 4. Governo del bisogno sociale, con particolare riferimento all'emergenza abitativa ma anche alla disponibilità reale di soluzioni per farvi fronte (patrimonio di ERP, Agenzia per la Casa..); 5. Servizi legati a procedure pratiche e servizi dematerializzati e online; 6. Sistemi di supporto alle decisioni e di messa a disposizione della comunità del patrimonio di dati generato attraverso gli open data; 7. Costruzione di sistemi di integrazione di dati provenienti dalle varie fonti (interne alla Amministrazione Comunale, altre amministrazioni o soggetti attivi del territorio, sociale network, sensoristica..) in una prospettiva di cooperazione funzionale e conoscitiva <p><u>Indicatori</u></p> <p>Numero dei comuni dell'area Metropolitana che utilizzano i servizi e/o le infrastrutture messe a punto;</p> <p>Percentuale di procedure autorizzative completamente dematerializzate sul totale;</p> <p>Incremento della percentuale di cittadini/imprese che utilizza le procedure dematerializzate per interagire con la Pubblica Amministrazione Locale;</p> <p>Grado di copertura del sistema di raccolta dei dati della sensoristica rispetto al territorio oggetto dell'intervento</p> <p>Incremento percentuale del numero di accessi ai portali di servizi e degli open data messi a disposizione</p> <p>Si sottolinea come si intenda progettare e successivamente attuare uno schema di collaborazione fra i vari soggetti pubblici per offrire supporto alla digitalizzazione e all'innovazione dei servizi dei Comuni e delle Pubbliche Amministrazioni verso cittadini ed imprese della Città Metropolitana di Genova.</p> <p>La crescita digitale del territorio deve essere progettata attraverso l'erogazione in forma associata di servizi e la creazione di infrastrutture e soluzioni informatiche MULTIENTE, coordinando e mettendo a sistema le diverse azioni in tal senso avviate dai vari soggetti e gestendo unitariamente la programmazione e gli investimenti pubblici in innovazione digitale e ICT sul territorio della Città Metropolitana di Genova;</p> <p>I servizi e le informazioni messe a disposizione dei cittadini sui filoni di intervento prioritario individuati (vedi sopra) nonché la logica tecnica di progettazione presuppongono e prevedono l'implementazione dell'Agenda Digitale come nativamente "metropolitana".</p> <p>Tutte le architetture previste infatti prevedono la costruzione di servizi basati su layer tecnologici interdipendenti (piattaforme di gestione geografica dei dati, sistemi di riconoscimento, sistemi di gestione dell'interoperabilità, georeferenziazione dei dati ... ecc) che saranno strutturalmente tarati sull'esigenze dell'intero territorio metropolitano. Nel momento in cui saranno scelte, introdotte ed implementate per sostenere l'Agenda Digitale per la città di Genova saranno automaticamente disponibili ed utilizzabili da tutte le PA della Città Metropolitana.</p> <p>Ma oltre a ciò la natura stessa dei servizi messi a disposizione consentirà fin da subito il loro dispiegamento su un territorio metropolitano ben più ampio di quello del Comune di Genova:</p> <p>- il sostegno al disagio abitativo ed i servizi di censimento del patrimonio pubblico e privato da mettere a disposizione dei servizi digitali finalizzati ad affrontare in maniera sistemica</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>l'incontro fra una domanda in vari modi debole e l'offerta pubblica o mediata dal pubblico (Agenzia per la casa) sta già coinvolgendo nella fase di progettazione ma anche di implementazione sperimentale (in corso) A.R.T.E. Genova (Agenzia Regionale Territoriale per l'Edilizia), vale a dire l'Ente pubblico strumentale della Regione Liguria che si occupa per la (ex) Provincia di Genova del soddisfacimento della domanda abitativa espressa proveniente dalle fasce sociali a minor reddito. La creazione di un sistema interconnesso che monitori l'offerta di "casa" non può che avvenire su una scala extra-comunale che assume l'intero territorio metropolitano come un insieme inscindibile in cui Genova assume un ruolo predominante ma non esclusivo. Quindi – attraverso A.R.T.E. - praticamente tutti i comuni dell'Area Metropolitana sono coinvolti nel processo.</p> <p>- Analogamente, per quanto riguarda la parte di servizi che riguarderanno la rilevazione e la risposta al disagio sociale (abitativo e non), il bacino di riferimento per l'implementazione del ciclo della pianificazione (rilevazione del bisogno, analisi, individuazione progetti di interventi, interventi...) è costituito dai distretti socio sanitari della ASL 3 che ricomprendono circa due terzi dei comuni dell'Area Metropolitana.</p> <p>Già adesso infatti la gestione degli interventi sociali avviene attraverso gli Ambiti Territoriali Sociali che operano in sinergia con i distretti socio-sanitari della ASL assicurando la massima integrazione operativa fra l'intervento sanitario di competenza della ASL e quello sociale di competenza dei 40 comuni che fanno parte della ASL 3.</p> <p>Il sistema informatico di rilevazione del fabbisogno sociale espresso, di accesso ai servizi, di valutazione tecnica dei casi, di individuazione dei progetti tecnici per affrontarli, di erogazione – diretta o tramite terzi - di servizi/misure nonché di monitoraggio dell'impatto di questi servizi sul singolo e sui suoi nuclei (anagrafico, fiscale, relazionale...) che è oggetto dell'azione digitale si dispiega dunque nativamente sui 40 (39 ed il capoluogo) comuni ricompresi nella Conferenza dei Sindaci di AsL 3 Genovese: sarà quindi ovviamente progettato e realizzato come MULTIENTE.</p> <p>Il sistema sarà inoltre in grado di produrre – comune per comune - i flussi previsti dalla normativa rispetto al Casellario dell'Assistenza (DECRETO 16 dicembre 2014, n. 206 "Regolamento recante modalità attuative del Casellario dell'assistenza", a norma dell'articolo 13 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122) quale strumento di raccolta su scala nazionale delle informazioni sui beneficiari e sulle prestazioni sociali loro erogate, al fine di migliorare il monitoraggio, la programmazione e la gestione delle politiche sociali.</p> <p>Alimenterà inoltre un sistema di reportistica / DWH / interrogazione strategica con i dati aggregati/utili per poter fare analisi e previsioni a fini decisionali su scala metropolitana. Questa funzione sarà rappresentabile sul territorio attraverso tecniche GIS.</p> <p>- Simile discorso si può fare per quanto riguarda le azioni progettate in riferimento al controllo del territorio ed in particolare alla messa a sistema della sensoristica, dei modelli di analisi e della realizzazione di servizi finalizzati alla protezione civile e al monitoraggio dell'assetto idrogeologico.</p> <p>Il progetto consiste di creare una rete di monitoraggio meteorologico e idrologico mettendo a sistema (anche con aggiornamenti tecnologici, quando necessario) la sensoristica per la misura dei parametri climatici e idrometrici già esistente sul territorio dei comuni della città metropolitana (e afferente a vari enti: Comuni, ARPAL, IREN, ecc) affinché partecipi a una piattaforma comune di raccolta e gestione dati necessari a una più efficace interpretazione, in tempo reale, dei fenomeni meteorologici che interessano il territorio comunale e quello della città metropolitana.</p> <p>E' prevista anche la installazione di nuova sensoristica integrata se mancante o insufficiente. Il progetto ha una natura squisitamente di città metropolitana, in quanto il 70% della sensoristica già esistente è nel territorio dei comuni non capoluogo della città metropolitana.</p> <p>Il progetto, attraverso il previsto processo di digitalizzazione dei dati e la loro diffusione e</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>pubblicizzazione on-line, si inserisce in un programma più ampio finalizzato a fornire alla popolazione i più opportuni strumenti di conoscenza per migliorare il grado di resilienza delle persone rispetto alle rilevanti conseguenze, sempre più frequenti, di intensi fenomeni meteorologici riconducibili agli effetti dei cambiamenti climatici in atto (flash-flood, ondate di calore, tempeste di vento, mareggiate, nevicate, incendi, frane, ecc).</p> <p>In breve, il progetto prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'accurata indagine dei caratteri meteorologici, idrologici e geomorfografici del territorio della Città Metropolitana finalizzata alla determinazione dei punti geografici di una rete meteoidrologica e radarometrica coerente con la tipologia dei fenomeni da monitorare ed efficace a livello del territorio metropolitano; - l'upgrade dei sistemi di monitoraggio già presenti; - il completamento della rete idrometrica già presente; - la realizzazione di un data-base per la raccolta dei dati provenienti dalle stazioni meteorologiche e idrometriche dell'Agenzia regionale per l'Ambiente ligure presenti sul territorio della Città Metropolitana (58 pluviometri e 19 idrometri) e di quelli rilevati dalle stazioni idrometriche in rivi tombati della società IREN (8 idrometri); - l'installazione, previa indagine idrogeologica del territorio, di stazioni pluviometriche e idrometriche a integrazione di quelle già presenti, distribuite sul territorio dei Comuni dell'area metropolitana ; - l'installazione di un radar meteorologico polarimetrico in banda X con un raggio di copertura non inferiore a 50 kmq. - la realizzazione di una piattaforma informatizzata per la digitalizzazione, il processamento e la diffusione on-line dei dati da sensore e della loro interpretazione ai fini di una puntuale informazione sul livello di rischio attuale.
<p>Sfide ambientali</p>	<p>La scelta di fondo del PUC, così come da Piano Urbano della Mobilità del Territorio genovese (PUM) approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n.1/2010 aggiornato nel 2012, è quella di privilegiare il trasporto pubblico rispetto a quello privato, rilanciando modalità di trasporto eco-compatibili quali: trasporti su rotaia, trasporti via mare, impianti di risalita. La riorganizzazione dei sistemi di trasporto, è quindi per Genova un passaggio cruciale per migliorare la qualità di vita e, allo stesso tempo, contribuire all'abbattimento delle emissioni di gas serra in un'ottica "Smart".</p> <p>Dal punto di vista della mobilità, le infrastrutture urbane, liberate dal traffico con la realizzazione delle grandi infrastrutture, possono permettere il potenziamento del trasporto pubblico: le ferrovie se adeguatamente modificate con nuove stazioni, binari dedicati e maggior numero di treni, le strade attraverso l'individuazione di percorsi protetti lungo gli assi viari alleggeriti per la localizzazione di sistemi tipo busvia/tramvia, attraverso l'individuazione di punti di intermodalità con la ferrovia localizzati in relazione agli ambiti di riqualificazione urbana e forniti di adeguato sistema di parcheggi di interscambio.</p> <p>La rete metropolitana di Genova, gestita da AMT Genova, si estende per km 7 chilometri, con capacità di 4.000 passeggeri/ora per senso di marcia ed è utilizzata da circa 12 milioni di passeggeri l'anno. E' prevista l'estensione sulla base di un accordo con le ferrovie, un disincentivo all'utilizzo dei mezzi privati nel centro e verso i poli attrattori.</p> <p>Il servizio bus, gestito da AMT Genova, è costituito da una rete capillare lunga circa 900 km che copre tutto il territorio genovese e sulla quale si sviluppano 43 linee con circa 2500 fermate. La realizzazione del trasporto pubblico in sede protetta Levante/Ponente e Valbisagno permetterebbe un miglioramento complessivo della mobilità pubblica in termini di affidabilità, velocità e comfort, favorendo una politica disincentivante del mezzo privato, come previsto dalle linee fondamentali di sviluppo della mobilità cittadina (PUM 2007). La restituzione alla città delle sue potenzialità culturali, sociali ed economiche passa attraverso una redistribuzione delle modalità di trasporto a favore di vettori più sostenibili.</p> <p>L'obiettivo di una mobilità più sostenibile necessita di una politica ad ampio spettro che sappia rispondere alle attese di una maggior sicurezza e soddisfazione degli utenti che adottano i sistemi di mobilità in assoluto più economici ed ecologici.</p> <p>La mobilità pedonale rappresenta quasi il 20% degli spostamenti effettuati in ambito urbano nella fascia oraria tra le 6.30 e le 9.00 mentre quella ciclabile ne costituisce meno dell'1%. Il programma per lo sviluppo della ciclabilità prevede la realizzazione di una rete di percorsi ciclopedonali ottenuti, ove possibile, attraverso il ridisegno delle attuali sezioni</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>stradali con ampliamento delle percorrenze pedonali, condiviso tra ciclisti e pedoni. Tale linea di azione si inserisce anche nella programmazione di interventi mirati, estesi su tutta la scala cittadina, per la riqualificazione di alcuni ambiti urbani e contemporaneo capillare recupero di assi stradali minori, anche ai fini di migliorarne la fruibilità e la sicurezza per gli utenti della mobilità leggera (moderazione del traffico, limitazioni della circolazione, pedonalizzazioni ecc.). Tali misure, nell'ambito di una diffusa politica di mobility management, saranno contestuali all'espansione dei sistemi di trasporto pubblico o assimilati (car sharing – van sharing – bike sharing), nell'ambito del progetto globale per il sostegno della "slow mobility" quale sistema per la mobilità in ambito urbano.</p> <p>Lo scenario prefigurato dal PUC e dal PUM relativo all'assetto dei servizi di trasporto pubblico in un assetto integrato del sistema dei trasporti urbani si basa su alcune linee guida come il riequilibrio modale e riduzione del traffico di veicoli privati, il miglioramento degli standard di accessibilità (assi protetti, servizi ferroviari a scala urbana), la riduzione dei consumi energetici di trasporto e delle emissioni di inquinanti atmosferici e acustiche. Gli assi protetti si integrano con l'infrastruttura attuale e sono inseriti nelle zone prive di un sistema trasporto organizzato in sede protetta: la Valbisagno, il centro città tra Sampierdarena e Brignole e il completamento sino a Nervi dell'asse di corso Europa. L'intervento in questione prevede assi dedicati sulle principali direttrici, con nuove fermate e zone di sosta residenziale e di interscambio e con un sistema di priorità semaforica sull'intera rete.</p> <p>Il PUC prefigura gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso dell'efficienza energetica e del risparmio energetico, riqualificazione del verde pubblico urbano ed extraurbano.</p> <p>Il Comune di Genova ha aderito nel febbraio del 2009 all'iniziativa Patto dei Sindaci dell'Unione Europea con l'obiettivo di ridurre entro il 2020 di oltre il 20% le emissioni di CO₂. Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (SEAP) è un documento chiave che definisce le politiche energetiche che il Comune di Genova intende adottare al fine di perseguire gli obiettivi del Patto dei Sindaci.</p> <p>Confrontando i risultati della <i>baseline</i> 2005 con la "visione" per il 2020, sono stati identificati le maggiori criticità e settori interessati, nonché i potenziali di miglioramento relativi, e su questa base un numero considerevole di strategie ed azioni adeguate sono state definite sfruttando sia tecnologie convenzionali che innovative e nuovi approcci per il raggiungimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni (-23,7% di CO₂).</p>
OT4	<p>All'interno del PON METRO sono comprese, in relazione all'obiettivo tematico 4 sono comprese le seguenti azioni:</p> <p>4.6.aumento della mobilità sostenibile</p> <p>1. Riqualificazione della viabilità nel tratto Staglieno – Gavette in Valbisagno, per ricavare una sezione stradale atta anche ad ospitare il trasporto pubblico.</p> <p><u>Obiettivi</u> Le simulazioni effettuate nell'ambito degli studi propedeutici alla definizione dello scenario del Piano Urbano della Mobilità hanno indicato la Valbisagno quale ambito prioritario di intervento dal punto di vista trasportistico. La riqualificazione del tratto viario, complementare a quelli già esistenti, porterà a una riorganizzazione dell'intera vallata e genererà opportunità di sviluppo, oltre a migliorare la qualità della vita dei residenti. Gli interventi di riqualificazione della mobilità lungo la vallata consentiranno di implementare l'efficienza dei mezzi pubblici nel tratto dalla stazione ferroviaria principale di Brignole all'ambito di Molassana pongono le premesse per la realizzazione di un asse attrezzato di circa 7 chilometri, come previsto dal PUM.</p> <p><u>Gruppo target</u> Sia i residenti che i pendolari provenienti dai Comuni delle vallate limitrofe beneficeranno degli effetti positivi sulla percorribilità della Valbisagno. I risultati saranno misurabili nei termini di riequilibrio modale e riduzione del traffico dei veicoli privati, miglioramento degli</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>standard di accessibilità con riduzione dei tempi di viaggio, riduzione dei consumi energetici e delle emissioni inquinanti atmosferiche e acustiche, miglioramento della qualità degli ambiti urbani.</p> <p><u>Cambiamenti/miglioramenti attesi</u> Il complesso di azioni di efficientamento del trasporto pubblico comporta la riorganizzazione della circolazione, con il miglioramento complessivo della mobilità pubblica in termini di affidabilità, velocità e comfort, in grado di attrarre passeggeri e favorire una politica disincentivante del mezzo privato, nonché il miglioramento della qualità urbana in termini di vivibilità e fruibilità pedonale.</p> <p><u>Indicatori di risultato:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - riduzione tempi di percorrenza del mezzo pubblico - aumento passeggeri trasportati dal trasporto pubblico - riduzione inquinamento atmosferico e acustico - riduzione consumi energetici <p>2. Riqualificazione della vivibilità connessa agli interventi di mobilità sostenibile:</p> <p><u>Obiettivi</u> Nell'ottica di sistema con l'intervento di cui al precedente punto 1), sono state individuate e programmate una serie di opere e azioni sulla mobilità e sul traffico dell'asse della Valbisagno finalizzate a incrementare la qualità urbana, mediante la creazione di luoghi di socialità prossimi ai comparti residenziali (paragonabili ai tradizionali centri storici) utili per gettare le basi per la realizzazione di aree pedonali.</p> <p><u>Gruppo target</u> La qualità della percorrenza sarà migliorata sia per i residenti che per i city user attraverso la realizzazione di un sistema di parcheggi di interscambio lungo la vallata, di moderazione del traffico e mobility management, di interventi di incremento della qualità urbana.</p> <p><u>Cambiamenti/miglioramenti attesi</u> Gli obiettivi dell'azione sono volti a interventi integrati di riqualificazione urbanistica correlata al miglioramento della viabilità e della mobilità complessiva con riguardo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - alla mobilità dolce, con la creazione di isole ambientali nuove, più funzionali e confortevoli fermate del trasporto pubblico; - alla mobilità pubblica, che sarà oggetto dello sviluppo e dell'implementazione di sistemi tecnologici mirati al miglioramento delle sue performance qualitative (ad esempio, preferenziamento e ammodernamento degli impianti semaforici, paline intelligenti); - alla mobilità privata, con l'espansione e il miglioramento di parcheggi di interscambio e la promozione e lo sviluppo del Car Sharing. <p><u>Indicatori di risultato:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - aumento passeggeri trasportati dal trasporto pubblico - riduzione inquinamento atmosferico e acustico - riduzione consumi energetici <p>3. Realizzazione dello spartitraffico in sponda sinistra</p> <p><u>Obiettivi</u> Nell'ottica del miglioramento della circolazione in Val Bisagno si intende ridisegnare il layout strutturale della direttrice di sponda sinistra del Bisagno per migliorare</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>sensibilmente la sicurezza della viabilità nei tratti più critici.</p> <p><u>Gruppo target</u> La qualità della percorrenza sarà migliorata sia per i residenti che per i city user attraverso la fluidificazione del traffico e l'aumento della sicurezza. Sarà inoltre aumentata anche la qualità dei percorsi per pedoni e ciclisti.</p> <p><u>Cambiamenti/miglioramenti attesi</u></p> <p>Gli obiettivi dell'azione sono volti a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzare lo spartitraffico a completamento dell'esistente sull'intera tratta in esame; - ristrutturare i marciapiedi, con contestuale realizzazione di un percorso ciclopedonale - migliorare con interventi puntuali la mobilità pedonale <p>4. Sviluppo della dotazione tecnologica a favore del Trasporto Pubblico Locale e dell'utenza.</p> <p><u>Obiettivi</u> L'azione prevede l'installazione di nuove tecnologie oltre ad interventi su quelle già presenti e attive sul territorio perseguendo il miglioramento costante del servizio di trasporto pubblico offerto e la sicurezza stradale nei due assi della vallata</p> <p><u>Gruppo target</u> I principali beneficiari dell'azione sono gli utenti del trasporto pubblico. Si avranno inoltre benefici sulla circolazione veicolare in generale attraverso la centralizzazione semaforica. Inoltre i dati raccolti permetteranno di aggiornare i sistemi di gestione del traffico.</p> <p><u>Cambiamenti/miglioramenti attesi</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - adeguamento impianti semaforici sia in sponda destra che sinistra; - realizzazione della centralizzazione e del preferenziamento semaforico sull'asse; - dotazione tecnologica delle fermate al fine di offrire un servizio migliore all'utente; - attrezzaggio di diverse sezioni di rilievo e conteggio del traffico lungo tutto lo sviluppo della vallata - tecnologia per la sosta di interscambio. <p>5. Miglioramento trasporto pubblico locale Sponda Destra del Bisagno</p> <p><u>Obiettivi</u> L'azione prevede il miglioramento del trasporto pubblico locale sulla sponda destra del Bisagno tramite la realizzazione di interventi puntuali e mirati, con il layout strutturale attualmente esistente.</p> <p><u>Gruppo target</u> I principali beneficiari dell'azione sono gli utenti del trasporto pubblico.</p> <p><u>Cambiamenti/miglioramenti attesi</u> I principali ambiti d'intervento sulla viabilità sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nuova configurazione del tratto di Via Moresco compreso tra Ponte Castelfidardo e Ponte Serra, con la creazione della corsia preferenziale; - risistemazione di alcuni dei nodi principali interessati dal progetto di miglioramento del trasporto pubblico (Genova Est- via Montaldo, Canevari – Montegrappa,...) <p>4.1. Riduzione dei consumi energetici</p> <p>1. Efficientamento energetico di immobili pubblici</p> <p><u>Obiettivi</u></p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>L'Amministrazione Comunale, in seguito all'adesione al Patto dei Sindaci (impegno di 4000 Sindaci di città d'Europa a diminuire le emissioni di CO2 e a risparmiare energia per il 20% entro il 2020), ha approvato il SEAP (Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile). Il Piano genovese, che è stato il primo ad essere approvato ed è quindi diventato un modello per tutta Europa, prevede una serie di azioni nel campo dell'edilizia, dell'illuminazione pubblica, dei trasporti, del teleriscaldamento e teleraffrescamento, ecc. finalizzate al risparmio di CO2.</p> <p>In particolare si prevede che il risparmio di CO2 entro il 2020 sarà del 23,7%, ottenuto per il 6,9% da interventi su edilizia ed illuminazione pubblica, al 5% dai trasporti, al 7,4% dalla produzione locale di elettricità attraverso rinnovabili, al 3,4% dalla realizzazione di sistemi di teleriscaldamento e teleraffrescamento, allo 0,5% ciascuno dalla pianificazione e dalla sensibilizzazione.</p> <p>Per quanto riguarda il settore dell'edilizia, gli interventi diretti da parte del Comune per le sue proprietà, possono avere un impatto molto limitato sui risultati ma con un forte significato simbolico in quanto l'Amministrazione può svolgere un ruolo di indirizzo e di supporto ad esperienze sull'edilizia privata e sul terziario.</p> <p><u>Gruppo target</u> Ente pubblico/utenti/cittadini</p> <p><u>Cambiamenti/miglioramenti attesi</u> Gli interventi perseguono l'obiettivo di contenere i consumi di energia e ridurre le emissioni inquinanti oltre che migliorare il comfort degli ambienti interni. In generale il miglioramento dell'efficienza termica degli edifici esistenti riguarda l'applicazione di tecnologie, sistemi ed elementi tecnici per l'isolamento termico dell'involucro edilizio e di diminuire la dispersione delle temperature, con un consistente risparmio di energia. Il raggiungimento di una maggior qualità prestazionale delle costruzioni è ottenibile con il miglioramento dell'efficienza energetica dei sistemi impiantistici tramite la sostituzione degli impianti di riscaldamento esistenti.</p> <p><u>Indicatori</u> Riduzione consumi 20%</p> <p>2. Efficientamento illuminazione pubblica</p> <p><u>Obiettivi</u></p> <p>Obiettivo della Civica Amministrazione è la realizzazione di un piano che individui soluzioni impiantistiche per la pubblica illuminazione che soddisfino le esigenze dei fruitori e minimizzino i costi di installazione, manutenzione ed esercizio.</p> <p>Gli interventi perseguono il miglioramento dell'efficienza elettrica dell'illuminazione pubblica esistente mediante l'applicazione di tecnologie, quali ad esempio lampade LED, che permettano di ottenere lo stesso effetto illuminante con una minore potenza installata e di conseguenza un consistente risparmio di energia consumata.</p> <p><u>Gruppo target</u> Residenti e city user</p> <p><u>Cambiamenti/miglioramenti attesi</u> Ammodernamento della rete di illuminazione pubblica, mediante la sostituzione delle fonti luminose con sistemi improntati al risparmio energetico per maggiore efficienza e durata e alla riduzione dell'inquinamento luminoso, nonché attraverso l'installazione di sistemi automatici di regolazione (es. sensori di luminosità, sistemi di telecontrollo e di telegestione energetica della rete) e l'utilizzo di tecnologie che rendono pali intelligenti tramite onde convogliate.</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p><u>Indicatori</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -N. di impianti coinvolti -Riduzione inquinamento luminoso -Risparmio energetico
<p>Sfide climatiche</p>	<p>Dalla presa di coscienza dell'importanza degli aspetti climatici, è nato la scelta di un nuovo Piano Urbanistico Comunale basato su un approccio sistemico della lotta contro il riscaldamento climatico, basata sullo sviluppo urbano sostenibile. Questa scelta implica di accordare un'uguale importanza all'ambiente naturale, all'economia, agli aspetti sociali e al territorio.</p> <p>In particolare risulta quindi prioritario delimitare il territorio urbano all'interno del quale contenere la trasformazioni della città, limitare il consumo di suolo e di risorse non riproducibili o riproducibili a tempi lunghi. Ne consegue la necessità di privilegiare le riqualificazioni urbane di aree dismesse piuttosto che prevedere nuove espansioni. Questa scelta può essere accompagnata da un processo di sostituzione del patrimonio edilizio non storico per rilanciarne l'efficienza funzionale ed energetica.</p> <p>Il controllo del clima e del microclima urbano richiede inoltre di preservare e valorizzare la rete ecologica del verde cittadino e di cintura collinare, l'inserimento di nuove aree verdi, la ricucitura dei percorsi alberati interrotti, la piantumazione di nuove essenze arboree ogni qualvolta sia possibile, la creazione di spazi verdi anche piccoli ma interni al costruito.</p> <p>Il risultato delle caratteristiche del territorio, di difficile accessibilità e caratterizzato dalla presenza di aree di dissesto e da una diffusa e capillare presenza di rivi, e di politiche urbanizzative errate, la città è caratterizzata, in particolare in alcune aree, da tessuti abitativi ad altissima densità, con assoluta mancanza di spazi liberi, edifici residenziali collocati in zone assolutamente inidonee e senza adeguati servizi infrastrutturali o frammisti a zone ad uso produttivo.</p> <p>La caratteristica di estrema fragilità del territorio è in riferimento alla conformazione collinare con numerosissimi corsi d'acqua anche di piccole dimensioni e versanti scoscesi: finché il territorio è stato coltivato, la pendenza dei versanti è stata contenuta con i terrazzamenti e le acque sono state regimentate da un sistema di piccole canalizzazioni. Con l'abbandono e l'edificazione del territorio i terreni in forte pendenza non più lavorati e lo scorrere delle acque ha determinato una disastrosa fragilità del territorio che si è purtroppo manifestata a seguito dei recenti eventi alluvionali.</p> <p>A ciò si aggiunge il regime torrentizio di molti corsi d'acqua che d'estate sono praticamente asciutti ma specie in autunno e soprattutto in occasione delle eccezionali punte di piovosità che negli ultimi anni hanno caratterizzato la città sono più volte esondati con danni alle persone e alle cose.</p> <p>Il problema riguarda in particolare la Valbisagno, una delle due principali vallate cittadine perpendicolari alla costa attestata sull'omonimo torrente, che vede l'inizio della sua trasformazione da zona rurale con l'annessione al Comune di Genova nel 1876, è stato assegnato un ruolo particolare, con la localizzazione dei servizi logistici principali come il cimitero, il mercato generale, la rimessa dei tram, il gasometro, il deposito della nettezza urbana, le carceri e lo stadio. Dagli anni '50 l'espansione residenziale ha interessato le zone collinari con una massiccia urbanizzazione, caotica e incontrollata, in totale assenza di una adeguata infrastrutturazione. La massiccia utilizzazione del territorio, gli interventi edilizi lungo i corsi d'acqua e l'instabilità naturale dei versanti hanno dato luogo a fenomeni di dissesto idrogeologico e alla vulnerabilità delle aree di fondovalle, fortemente soggette a rischio di esondazione.</p> <p>Nell'area, a più forte rischio idrogeologico della città di Genova, dal '98 ad oggi sono stati investiti oltre 280 MLN di euro in interventi di risanamento idrogeologico che hanno consentito di ridurre il rischio in numerosi bacini.</p> <p>Per quanto riguarda il tema del riassetto idrogeologico del bacino del Bisagno il Comune di Genova, in data 20 giugno 2012, in una preliminare formulazione di proposta di "Piano della città", a seguito di sollecitazione proveniente dall'ANCI Nazionale e antecedente alla pubblicazione del cosiddetto "Decreto Sviluppo", ha presentato un insieme coordinato di interventi di riqualificazione urbana, miglioramento delle dotazioni infrastrutturali e</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>adeguamento tecnologico, con riferimento in particolare all'area urbana della Valbisagno, comprendente interventi relativi alla realizzazione dello scolmatore del Bisagno per 230.000.000, al completamento della copertura del Bisagno per 100.000.000, all'asse protetto Staglieno-Gavette per 24.500.000.</p> <p>E' in corso di realizzazione il rifacimento della copertura terminale, già finanziato, aggiudicato definitivamente nel marzo 2012, ma sul quale i lavori non sono iniziati a causa di ricorsi ai TAR la cui sentenza è stata depositata solo recentemente. A seguito dei recenti avvenimenti alluvionali i lavori sono stati sbloccati.</p> <p>Nella formulazione definitiva la proposta di Contratto di Valorizzazione Urbana della città di Genova conteneva interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana concentrando la programmazione all'ambito urbano della Valbisagno e in particolare, quale opera portante, la realizzazione di un primo lotto di intervento dello scolmatore del torrente Bisagno-Fereggiano, come galleria scolmatrice delle portate derivate dai rivi Fereggiano, Rovare e Noce. A seguito dell'istruttoria tecnica, al Comune di Genova è stato assegnato l'8 febbraio 2013 da parte del MIT l'importo complessivo di Euro 25 milioni di Euro, il finanziamento più alto concesso alle città partecipanti al bando, a valere quale cofinanziamento per la realizzazione dell'intervento: il valore del lotto è pari a 45 milioni di Euro, di cui 25 a valere sul "Fondo per l'attuazione del Piano nazionale per le città", 5 concessi dalla Regione Liguria mediante la riprogrammazione dei fondi del Programma Attuativo Regionale P.A.R. F.A.S. (2007-2013) e ben 15 a carico dell'Amministrazione Comunale. L'aggiudicazione provvisoria dei lavori è prevista entro l'anno, mentre la consegna si prevede a maggio 2015.</p> <p>A seguito degli eventi alluvionali verranno finanziati nell'ambito del programma "Italia Sicura", interventi di riassetto idrogeologico imponenti, che consentiranno il completamento del rifacimento della copertura terminale e la realizzazione della galleria scolmatrice del Fereggiano, interventi già finanziati con DPCM del 15.09.2015.</p>
OT4	<p>Gli aspetti relativi agli interventi idrogeologici sono finanziati con il Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020-Regione Liguria, che contempla l'asse tematico 5, "Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e la gestione dei rischi. Nell'ambito della gestione del rischio idrogeologico è stata inoltre individuata un'azione specifica nell'ambito dell'Agenda Digitale, relativa alla sensoristica su area vasta per il monitoraggio del rischio idrogeologico.</p>
Sfide demografiche	<p>Le analisi demografiche e socio-economiche sviluppate attentamente dall'Ufficio Studi dell'Unità Organizzativa Statistica del Comune mettono in evidenza una situazione di radicale trasformazione della città che invecchia, si contrae, si deindustrializza e si terziarizza, distaccandosi in maniera piuttosto traumatica dal modello di città industriale che ne ha caratterizzato la storia per oltre un secolo.</p> <p>Parallelamente si registrano alcuni segnali, non lineari e talvolta contraddittori, che sembrano indicare un'evoluzione articolata sul piano economico, un'evoluzione caratterizzata da una consistente presenza del terziario e dalla crescita del comparto dei servizi, incentrata su realtà economiche flessibili e di piccole-medie dimensioni, fortemente influenzata dal processo di globalizzazione dell'economia e dalla diffusione delle tecnologie avanzate, con i conseguenti fattori di incertezza, soprattutto sul piano occupazionale.</p> <p>Alla luce degli elementi emersi nella fotografia delle dinamiche demografiche recenti, è</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>importante riflettere anche sulle possibili dinamiche future, pensando ad una data lontana ma già traguardabile come il 2025. Se si proietta a quella data la popolazione del comune di Genova, tenendo conto delle ipotesi più verosimili, si vede come le dinamiche future siano segnate da una sostanziale prosecuzione della tenuta demografica.</p> <p>Tale previsione sostanzialmente conferma nel medio periodo la stabilità della popolazione: al 2025 Genova, stando a tali proiezioni, dovrebbe avere una popolazione sostanzialmente analoga a quella attuale, con 605 mila abitanti e una flessione rispetto ad oggi inferiore ad un punto percentuale. L'ipotetico bilancio demografico dell'anno 2025 differisce infatti ben poco da quello attuale: in sostanza il saldo naturale resta negativo, anche se con una minor squilibrio tra nascite e morti rispetto all'oggi.</p> <p>Anche sul fronte dei saldi migratori non si prevedono variazioni scostamenti.</p> <p>Le previsioni a 15 anni sul fronte demografico descrivono una città sostanzialmente attestata sull'attuale dimensionamento, ma con una riduzione importante della componente più giovane e, simmetricamente, un peso ulteriormente accresciuto della componente anziana. E' rilevante la riduzione della fascia di popolazione più giovane da 0 a 14 anni che diminuisce di oltre 13mila unità (-19,5% circa) e scende sotto la soglia del 10% della popolazione cittadina e il 11,4% della popolazione complessiva dell'area metropolitana; rimane sostanzialmente invariata la fascia di popolazione in età attiva (15-64 anni) pari al 60,2% della città metropolitana, il cui incremento è inferiore ad un punto percentuale; cresce ulteriormente (+4,2%) la fascia più anziana, che, superata la soglia delle 170mila unità, arriva a rappresentare il 28,2% della popolazione metropolitana totale. Ne risulta uno scenario in cui l'indice di vecchiaia sale ulteriormente, superando quota 300. Diminuisce invece, pur se di poco, l'indice di dipendenza totale, in virtù della consistente riduzione della fascia di età 0-14 anni.</p> <p>Nelle previsioni non c'è solo una città più vecchia, ma anche più multiculturale. Infatti la popolazione straniera residente cresce del 66%, arrivando ad attestarsi poco sotto le 76mila unità. Un dato che corrisponde ad un'incidenza sul totale della popolazione cittadina pari al 12,6%, cioè a quella che è oggi la media della presenza straniera nelle città capoluogo del nord-ovest. Una crescita significativa, quindi, ma che in ogni caso non capovolge il dato attuale che vede Genova essere toccata in misura meno forte dai flussi immigratori rispetto ad altre realtà del nord del Paese.</p> <p>Tuttavia si possono segnalare alcuni dati significativi sulla composizione della popolazione.</p> <p>All'inizio del 2012 i cittadini stranieri residenti a Genova sono 54.521, il 9% dei 605.702 abitanti della città.</p> <p>Genova è la sesta città italiana per numero di abitanti, ma è il quarto comune italiano per numero di residenti stranieri dopo Roma, Milano e Torino.</p> <p>La comunità più numerosa, fin dal 1999, è quella ecuadoriana dopo un lungo predominio della comunità marocchina:</p> <ul style="list-style-type: none"> 17.436 ecuadoriani 5.793 albanesi, 4.232 marocchini, 2.928 peruviani, 1.840 cinesi, 1.678 ucraini, 1.471 senegalesi 1.175 cingalesi (cittadini dello Sri Lanka) <p>A Genova vivono numerosi cittadini appartenenti agli altri 26 paesi dell'Unione Europea ed in particolare circa 4.500 romeni, di cui 4.232 residenti.</p> <p>Le famiglie e le nuove generazioni pongono problemi nuovi, trasformano il fenomeno che si poteva pensare come transitorio in un elemento strutturale che di fatto ha cambiato lo scenario cittadino.</p> <p>L'immigrazione ecuadoriana entra nelle case dei genovesi per prendersene cura e per assistere gli anziani di quella che oggi è una delle città d'Europa e del Mondo con la più alta percentuale di ultrasessantacinquenni sul totale della popolazione.</p> <p>Le donne ecuadoriane si ricongiungono poi con i figli ed i mariti, così come fanno gli</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>uomini albanesi che hanno raggiunto un certo grado di stabilità giuridica ed economica, così come fanno un certo numero di maghrebini, prevalentemente inseriti nel settore del commercio.</p> <p>La presenza immigrata esce dalle collocazioni precarie e disagiate del centro storico per diffondersi nei quartieri a ponente della città: a Sampierdarena, Cornigliano e Rivarolo, la vecchia zona industriale della città.</p> <p>Mentre il Municipio del centro storico cittadino (Centro-Est)registra la maggiore presenza di cittadini stranieri in termini assoluti (10.772 pari al 11,09 %), il Municipio Centro Ovest, invece, la maggior concentrazione: 10.763 presenze, pari ad una percentuale sul totale dei residenti del 15,7%.</p> <p>La presenza di una immigrazione composta da famiglie cambia sostanzialmente lo scenario e richiede un cambio di orientamento degli interventi da un approccio di tipo emergenziale-assistenziale ad uno improntato ad impostare politiche di effettiva inclusione sociale.</p> <p>Un aspetto ulteriormente rilevante è la distribuzione della presenza straniera sul territorio e la mobilità di questa: il veloce movimento della popolazione straniera è indice di una precarietà nei rapporti sia relazionali e familiari che lavorativi e sottopone i vari territori e le comunità locali ad affrontare, in maniera rapida e massiccia, i problemi connessi ai fenomeni di integrazione che riguardano in particolar modo i minori.</p> <p>La massiccia presenza straniera, soprattutto in alcuni territori, ha caratterizzato in modo particolare la richiesta di aiuto portata ai servizi sociali e le attività svolte dai servizi per minori, richiedendo una maggior sforzo di mediazione e integrazione all'interno delle comunità locali. Esempio è la percentuale di minori stranieri seguiti dai Servizi sociali comunali, che mediamente è il 34,8% mentre per alcuni territori sale sino al 51,3% (Centro Ovest).</p> <p>Guardando la città metropolitana, gli stranieri residenti al 1° gennaio 2015 sono 73.210 e rappresentano l'8,5% della popolazione residente.</p> <p>La comunità straniera più numerosa è quella proveniente dall'Ecuador con il 26,8% di tutti gli stranieri presenti sul territorio, seguita dall'Albania (13,7%) e dalla Romania (10,6%). I residenti nel Comune di Genova sono 56.262 (pari al 76,85% del totale) mentre nei restanti 66 comuni sono 16.938 (pari al 23,15% del totale).</p> <p>Un altro indicatore significativo si riferisce al numero delle persone che vivono sole a Genova, che risultano essere 135.553 (pari al 45% delle famiglie totali). Di queste circa il 42% è composta da un anziano (> 65 anni) che vive solo.</p> <p>Altri indicatori significativi riguardano la quantità e tipologia dell'utenza in carico che segnala un aumento e un contestuale peggioramento della situazione delle famiglie e delle persone in condizioni di fragilità, sia sul piano socioeconomico, sia su quello della salute e del disagio psichico; per i minori, una particolare criticità riguarda l'area delle responsabilità familiari.</p> <p>All'interno delle famiglie crescono i giovani e gli anziani che esprimono condizioni e bisogni differenti: aumentano i bisogni degli anziani e si riducono le capacità economiche delle famiglie derivanti dalle difficoltà dei giovani a reperire una occupazione lavorativa.</p> <p>Si manifestano nuove e diverse forme di vulnerabilità sociale conseguenza dell'inserimento precario nel mondo del lavoro, ma anche conseguenza dell'aumento di fragilità dello stesso tessuto sociale di riferimento che minano, in modo più evidente rispetto al passato, le capacità di autonomia, le capacità di scelta e di autodeterminazione delle persone.</p> <p>Per quanto riguarda le prese in carico da parte dei Servizi Sociali territoriali, emerge che su n. 84.353 minorenni residenti ben il 9,8% -cioè n. 8.291- sono seguiti dai Servizi Sociali Territoriali genovesi.</p> <p>Di questi ben 2.819 hanno nazionalità straniera (pari al 34% dei minori in carico), mentre i minori stranieri (n. 10.698) sono il 12,7 % dei minori residenti.</p> <p>Per la fascia degli anziani i servizi raggiungono il 6 % sui residenti ma tale percentuale si alza sopra al 10% se consideriamo la fascia degli anziani dai 85 ai 94 anni e raggiunge il</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>23% degli anziani residenti se si considerano gli anziani dai 95 anni in su.</p> <p>Le domande urgenti per ricovero in struttura sono conseguenti a situazioni di estrema fragilità e complessità che necessitano di protezione e tutela: circa la metà sono anziani che vivono soli e senza rete familiare, un'altra rilevante parte ha una rete familiare fragile per problemi di salute fisica o psichica o per età.</p> <p>Nel decennio 2001-2010 si registra una ripresa della natalità rispetto ai due decenni precedenti, ma l'andamento dei successivi tre anni segnala un'inversione di tendenza. Nel 2013 si è registrato un calo di 220 nati rispetto al 2011 e di 297 nati rispetto al 2012.</p> <p>Rispetto alle classi di età nel 2013 la classe 14-18 anni registra un incremento a livello comunale è solo dello 0,9% mentre per la classe 19-24 anni l'incremento a livello cittadino è pari al 5,6%.</p> <p>L'età media cittadina registra un lieve incremento passando da 47,1 a 47,6 anni. L'indice "maschi per 100 femmine" rende evidente la maggiore consistenza della popolazione femminile a Genova: nel 2013 ci sono 88,5 maschi ogni 100 femmine.</p> <p>Nel 2013 i giovani ricompresi nella fascia di età 15/34 anni rappresentavano il 17,7% del totale dei residenti.</p> <p>Particolare interesse riveste l'indice di ricambio che è un indicatore demografico che rapporta la popolazione residente in età 60-64 anni alla popolazione in età 15-19 anni. Tale rapporto si utilizza anche per misurare le opportunità occupazionali per i giovani derivanti dai posti di lavoro lasciati disponibili da coloro che si accingono a lasciare l'attività lavorativa per limiti di età. Valori distanti dalla condizione di parità indicano in ogni caso una situazione di squilibrio: indici molto di sotto i 100 possono indicare minori opportunità per i giovani che si affacciano al mercato del lavoro, mentre valori molto superiori a 100 implicano anche una difficoltà a mantenere costante la capacità lavorativa di un paese. L'indice è soggetto a forti fluttuazioni ed è molto variabile nel tempo perché relativo a classi di età di soli cinque anni. A Genova, nel 2013, l'indice assume un valore pari a 155,6, cioè quelli che potenzialmente escono dal mercato del lavoro sono il 55,6% in più di quelli che potenzialmente vi entrano.</p> <p>Riguardo quei giovani (NEET) cioè giovani che non studiano e non lavorano, che provengono da percorsi scolastici interrotti o pluribocciature, che sostanzialmente si trovano in situazioni di svantaggio anche di tipo familiare e sociale e che faticano a inserirsi nel mondo del lavoro, la rilevazione delle Forze Lavoro Istat in Liguria mostra come questi tra il 2012 e il 2013 siano aumentati da 20.000 a 23.084 nella fascia 15/24 anni e da circa 36.000 unità a 43.047 unità nella fascia 15/29.</p> <p>Da tutti gli aspetti sopra evidenziati emerge la necessità non più procrastinabile di un ripensamento delle politiche di welfare locale tese a favorire azioni di prevenzione, azioni di contrasto della povertà capaci di intervenire sul disagio, prima che questo si tramuti in esclusione, azioni di attivazione del cittadino sia delle risorse personali, della rete familiare e amicale e sia promuovendo, per quanto possibile, la responsabilità e le capacità anche residue al fine di valorizzare l'autonomia della persona e della famiglia interessate.</p> <p>Azioni di contrasto alla povertà in senso ampio: non solo beni materiali ma anche capacità di intercettare nuovi bisogni, di recuperare il senso di comunità e di appartenenza alla comunità stessa, attraverso la valorizzazione dei singoli e di tutti soggetti pubblici e non (terzo settore, associazioni, imprese ecc.), in una logica pattizia e sussidiaria.</p> <p>Azioni di accoglienza e di coinvolgimento in progetti volti all'inserimento socio lavorativo anche di quei giovani che più faticano a inserirsi nel mercato del lavoro e giovani con fragilità sociale onde prevenire situazioni che possono sfociare in forme di grave emarginazione e criminalità. Un welfare locale, dunque, interessato a consolidare sempre di più servizi dotati di competenze valutative, capaci di rilevare e leggere bisogni, vecchi e nuovi, di accompagnare le persone nel loro percorso di vita con un approccio volto all'integrazione socio-sanitaria.</p>
OT9	Le azioni integrate previste all'interno del PON che hanno effetto sulle sfide demografiche sono descritte nel paragrafo delle sfide sociali.

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
Sfide sociali	<p>Il PUC porta avanti un'idea di città che fa dei concetti di vivibilità/sostenibilità la propria bandiera, con il rilancio delle politiche della casa, dei servizi alla persona e dell'offerta formativa.</p> <p>Le politiche di promozione dello sviluppo economico-sociale e quelle che puntano ad un diverso ordine urbano possono infatti realizzare importanti sinergie, configurabili, per esempio in una politica della casa che preveda agevolazioni e incentivi per le nuove famiglie, per la realizzazioni di alloggi di qualità a costi contenuti o di residenze speciali (anziani, studenti, lavoratori), così come incentivazioni alla realizzazione/trasformazione di edifici per eliminare le barriere architettoniche e/o ridurre l'impatto ambientale/energetico.</p> <p>I processi di profonda trasformazione socio-economica sono sensibilmente incidenti anche sulla struttura delle città, portate a competere fra loro nell'ambito di un contesto politico profondamente mutato, in cui l'efficienza della rete dei servizi assume un ruolo primario: il tema dei grandi servizi urbani e della loro qualità assume quindi una rilevanza primaria nel progetto di riorganizzazione complessiva della città e nella prospettiva del suo rilancio.</p> <p>Al momento, Genova offre una dotazione complessiva di servizi di scala metropolitana di buon livello, con alcune specificità di carattere eccezionale, come l'acquario, e con alcune ombre, anche in settori di rilevanza strategica. Esistono infatti alcuni problemi irrisolti ed alcuni insediamenti risultano insufficienti sotto il profilo qualitativo, mentre per altri comparti specifici, si rilevano situazioni di squilibrio, in massima parte derivanti dagli scompensi connessi con l'assetto industriale del ponente e delle vallate principali.</p> <p>Proprio le riconversioni, per il futuro, saranno il terreno di confronto per la complessiva riorganizzazione del territorio e del sistema dei servizi qualificati e su questo terreno le azioni da intraprendere dovranno misurarsi non solo in rapporto alla qualità progettuale, ma anche in termini di organizzazione e di ingegneria finanziaria e gestionale. La nuova fase di trasformazione vedrà, realisticamente, affermarsi un modello di intervento misto, pubblico-privato, sia in termini operativi, sia sotto il profilo della gestione.</p> <p>In questo nuovo contesto risulta fondamentale che il Comune e gli altri Enti Pubblici assumano consapevolmente un ruolo di regia e di propulsione, per trainare e realizzare una riconversione effettiva, assicurando al tempo stesso la continuità di funzionamento del sistema. Esistono parametri di riferimento che affermano valori fondamentali, necessari al vivere bene. In particolare gli standard urbanistici assegnano valori di superficie per abitante a cui attenersi; quali ad esempio le superfici di parcheggio, quelle di servizi scolastici o sociali in genere, quelle di verde pubblico, ecc. Tali valori a Genova sono in taluni casi disattesi, almeno per quanto concerne parcheggi e spazi verdi realmente fruibili.</p> <p>In questa situazione, ferma restando l'impossibilità di reperire territorio, si deve cercare un meccanismo che consenta la messa a norma della città ovvero il raggiungimento dei valori minimi stabiliti dagli standard. Possibilmente, il superamento degli stessi.</p> <p>In generale, anche in relazione alle altre tipologie dei servizi (istruzione, interesse comune, parcheggi) la legislazione di riferimento, tutt'ora rappresentata dal D.M. 2 aprile 1968 n. 1444, appare infatti non più attuale, tanto più se si considerano i dati dell'andamento della popolazione genovese dalla fine degli anni '60 ad oggi che evidenziano il drastico calo della popolazione in età scolare e l'incremento degli abitanti con oltre 65 anni di età. Quindi, pur considerando che il più elevato tasso di scolarizzazione e l'evoluzione del modello di assistenza sanitaria hanno determinato una parziale compensazione, si deve constatare che i dati dimensionali stabiliti nel 1968 risultano squilibrati rispetto alla realtà in atto e che occorre predisporre una gestione del sistema complessivo degli spazi che tenga conto della flessibilità, della intercambiabilità e della integrabilità dei servizi anche in ragione del particolare assetto territoriale genovese e della elevata densità dell'edificato.</p> <p>Per quanto riguarda il tema degli alloggi pubblici, gli immobili, anche se insufficienti rispetto al fabbisogno, sono comunque un patrimonio di una certa rilevanza che deve essere considerato una risorsa da valorizzare e rendere maggiormente funzionale attraverso interventi di recupero degli edifici e interventi di riqualificazione dei quartieri.</p> <p>La casa e l'abitare rappresentano aspetti cruciali e strategici delle politiche locali della città di Genova, attente ad affrontare e a ridurre il rischio per molte famiglie di perdita della casa e a sostenere in modo proprio coloro che non sono ancora nelle condizioni di una gestione autonoma di un alloggio. Politiche tese a prevenire rischi di esclusione sociale, a</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>garantire la tenuta complessiva della coesione sociale, al recupero del degrado, all'inclusione urbana e sociale.</p> <p>La casa rappresenta per ogni persona uno spazio di individuazione, un luogo attraverso cui definire i propri confini relazionali, comportamentali, un luogo dove viene definito e limitato il proprio potere personale. La dimensione della casa presenta tutta una serie di aspetti positivi di autonomia, libertà, potere, equilibrio, libera determinazione personale.</p> <p>Tuttavia per una fascia di persone fragili e vulnerabili la casa può diventare uno spazio di sconfitta, di chiusura, di fuga, di paure, di perdita del controllo del potere, di abbandono o espulsione. E' quindi importante sostenere e introdurre forme di accoglienza abitativa e di sostegno all'abitare innovativi e articolati.</p> <p>Il Comune di Genova, oltre a gestire l'assegnazione degli alloggi di edilizia Residenziale Pubblica secondo le disposizioni normative vigenti, ha realizzato una serie di alloggi di inclusione sociale e di emergenza abitativa rivolti ad un'ampia gamma di famiglie fragili (anziani, ex senza dimora, mamme con bambini, stranieri, giovani...) sostenute anche con azioni di accompagnamento sociale all'abitare.</p> <p>Abitare, infatti, non significa semplicemente beneficiare della disponibilità di un alloggio, di una casa entro cui trovare riparo, ma esprime la necessità per la persona di una dimora, uno spazio di relazione profonda con una comunità, con un territorio, oltre che uno spazio "proprio" cui dare significato, in cui tessere legami entro cui realizzarsi.</p> <p>L'impegno del Comune di Genova di sviluppare azioni volte all'abitare richiede la collaborazione tra i due settori Politiche della casa e Servizi Sociali. Sono infatti molti gli interventi di emergenza abitativa gestiti dal Settore Politiche per la casa ai quali i servizi sociali possono collaborare e per i quali le Politiche per la Casa si possono avvalere anche dell'intervento del Terzo Settore.</p> <p>Vi sono settori di intervento invece propri delle politiche abitative, quali il social housing, cioè la ricerca di alloggi in affitto a canone moderato attraverso fondi di garanzia, che all'interno di questa stessa logica dovrebbe essere incremento, per i quali il settore politiche per la casa collabora con altri stakeholder.</p> <p>Per quanto riguarda l'abitare protetto, gestito dai servizi sociali, si intende realizzare un'articolata offerta di soluzioni alloggiative, gestita con il coinvolgimento e la gestione da parte di soggetti di terzo settore, rivolte all'accoglienza di singoli e famiglie in condizione di vulnerabilità sociale caratterizzate da fragilità relazionali, per le quali si individua un nuovo e diverso modo di attenzione finalizzato a prevenire rischi di esclusione.</p> <p>Tale abitare protetto è volto al perseguimento sia dell'obiettivo finale dell'autonomia, che sarà raggiunta attraverso percorsi strutturati di progettazione partecipata tra i destinatari e soggetti di terzo settore, permettendo alle persone di essere parte attiva nei processi decisionali che intervengono nelle loro vite, sia di attività di sviluppo di reti e sostegno territoriali (parentali, amicali, di vicinato, di volontariato), con l'obiettivo del graduale affrancamento dai servizi.</p> <p>A tal fine si intende accompagnare detti obiettivi con azioni di attivazione delle risorse dei singoli in attività di pubblica utilità all'interno di un progetto condiviso.</p> <p>L'impegno del Comune di Genova sarà inoltre rivolto a migliorare le condizioni di vita dei quartieri di Edilizia Residenziale Pubblica e dei suoi inquilini, attraverso azioni di sostegno sia finalizzate al migliore presidio e alla maggiore sicurezza dei quartieri interessati, con potenziamento di azioni di educativa di strada con una attenzione rivolta anche alla cittadinanza anziana e la creazione di spazi attrezzati, sia finalizzate a interventi di sostegno socioeducativo individuale per il mantenimento dell'alloggio.</p> <p>Una specifica attenzione è posta dall'attuale Amministrazione nell'affrontare in modo complessivo le particolari tematiche connesse ai Rom, Sinti, Camminanti coniugando il tema del rispetto della legalità con il tema dell'integrazione e inclusione sociale, con riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la complessità della gestione dei due campi autorizzati di Bolzaneto e Molassana ponendo attenzione alla sicurezza degli spazi e alla regolazione degli accessi, con l'obiettivo di un graduale superamento di tali forme di accoglienza.

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>- La gestione del fenomeno degli insediamenti abusivi di rom rumeni e il contrasto alla nascita di nuovi: Il fenomeno degli insediamenti abusivi di rom rumeni si è intensificato negli ultimi 5 anni e sono stati identificati oltre 13 insediamenti abusivi di piccole dimensioni che ospitano un numero complessivo di circa 350 persone. Per alcuni di questi l'Amministrazione ha avviato percorsi di integrazione solo per i nuclei con minori.</p> <p>Il PON Metro assume particolare importanza quale strumento di programmazione che mette al centro della propria strategia le prospettive di sviluppo delle aree metropolitane. Si tratta di un'opportunità che non può essere circoscritta al capoluogo ma coinvolgere il territorio metropolitano genovese nel suo complesso.</p> <p>In una prima fase per quanto riguarda gli interventi di inclusione sociale si procederà:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alla individuazione e sviluppo di metodologie di lavoro sperimentate che possano costituire best practice replicabili per progetti trasversali di interesse comune; - Alla definizione di piani di fattibilità per la trasmissibilità di modelli di funzionamento di servizi comprensivi, quando necessario, di un adeguato supporto formativo da realizzarsi con personale interno; - Alla promozione e sviluppo di processi interni coordinati di riprogettazione delle regole operative e funzionali di servizi con particolare attenzione a metodologie che prevedano percorsi qualitativi e analisi di impatto e di efficacia; - Alla costruzione di un piano formativo di area vasta sui temi degli affidamenti dei servizi, accreditamento e patti di sussidiarietà ai sensi della legge regionale 42/2012; - Alla realizzazione di un coordinamento del sistema di welfare metropolitano e della relativa rete dei servizi che assicuri le migliori condizioni di equità nello sviluppo delle politiche sociali specialmente per quanto attiene alle condizioni di accesso e utilizzo dei servizi pubblici.
OT9	<p>9.4 Riduzione delle famiglie con fragilità sociali</p> <p>1. Recupero alloggi pubblici</p> <p><u>Obiettivi</u> Il grave disagio abitativo, registrato a Genova, per la mancanza di alloggi di edilizia residenziale pubblica e in affitto a canone moderato è rappresentato dalla richiesta sempre più crescente presentata agli uffici comunali per l'assegnazione degli alloggi ERP. L'ultimo bando del 2014 ha registrato 3.089 domande a fronte di 200 assegnazioni annue. Le circa tremila domande presentate sono solo la punta dell'iceberg di un bisogno stimato di 11.000 alloggi.</p> <p>Il Comune di Genova in coerenza con la programmazione della Regione Liguria sulle politiche della casa, si è posto l'obiettivo strategico di aumentare il patrimonio abitativo destinato alla locazione per far fronte all'emergenza abitativa, destinando risorse per il recupero e la manutenzione di immobili pubblici sia del proprio patrimonio disponibile, sia del patrimonio di Edilizia Residenziale Pubblica.</p> <p>Complessivamente i programmi in corso di attuazione prevedono il recupero di 1.226 alloggi (di cui oltre 837 pubblici e 389 convenzionati) di cui 710 già attuati (620 pubblici e 90 convenzionati).</p> <p>L'inserimento di questa azione tra gli obiettivi del PON permette di implementare i programmi in corso e di garantire una quota annua aggiuntiva di alloggi assegnabili.</p> <p><u>Gruppo target</u> Soggetti inseriti nelle graduatorie dei Bandi per l'assegnazione di alloggi di edilizia residenziale pubblica e categorie fragili</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p><u>Cambiamenti/miglioramenti attesi</u> Gli interventi proposti sono mirati al miglioramento della dotazione infrastrutturale tramite la realizzazione di opere di manutenzione e valorizzazione degli immobili pubblici attraverso il recupero delle unità immobiliari sfitte e degradate.</p> <p><u>Indicatori</u> -N. alloggi di ERP/sociali recuperati (circa 40/50 alloggi)</p> <p>2. Misure per famiglie con fragilità economiche e sociale in condizioni di disagio abitativo</p> <p><u>Obiettivi</u></p> <p>Sviluppo di un piano innovativo di abitare protetto che si compone di una offerta articolata di alloggi e di azioni integrate pubblico e privato di supporto all'abitare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementare un sistema di abitare protetto attraverso l'utilizzo transitorio di alloggi di inclusione sociale e di alloggi sociali temporanei per l'emergenza o di strutture per persone in situazione di fragilità come nuclei genitore bambino, donne vittime di violenza e/o di tratta, ecc.; • Misure di sostegno all'abitare tramite l'accompagnamento socio educativo da parte di cooperative sociali e/o soggetti del terzo settore; • Misure di sostegno all'abitare tramite contributi economici, attivazioni sociali e percorsi di accompagnamento al lavoro; • Azioni di accesso all'alloggio in locazione tramite Agenzia Sociale per la Casa e Fondi di garanzia; • Misure di sostegno al mantenimento dell'alloggio in particolare di Edilizia Residenziale Pubblica (ERP) attraverso l'implementazione e l'ampliamento delle misure a sostegno del pagamento dell'affitto e delle spese di amministrazione e fondo morosità incolpevole <p><u>Gruppo target</u> Vedi sopra</p> <p><u>Cambiamenti/miglioramenti attesi</u> Miglioramento condizioni di vita delle persone Aumento coesione sociale Riduzione conflittualità nei quartieri Aumentare processi di integrazione Ridurre rischi di perdita della casa tramite interventi socio-educativi in ambito abitativo, gestionale, relazionale e sociale, finalizzati a sostenere le persone nella gestione quotidiana. Sviluppare il senso di appartenenza ad una comunità e valorizzare le risorse del capitale sociale mediante azioni orientate.</p> <p><u>Indicatori</u> N. partecipanti le cui famiglie sono senza lavoro N. progetti attuati</p> <p>3. Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora e delle popolazioni Rom, Sinti e Caminanti</p> <p><u>Obiettivi</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Azioni dirette a persone in situazioni di grave emarginazione (senza dimora, o persone con sistemazioni a forte precarietà) realizzate anche con il coinvolgimento di reti del terzo settore (esemplificazione di alcune azioni realizzabili: accoglienza

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>residenziale, erogazione di alimenti e beni materiali, servizi di ristoro e cura della persona, sostegno e orientamento, ecc.);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Misure di sostegno alla persona che prevengano situazioni di emarginazione ed esclusione, limitando i rischi di vivere in strada (a es. accompagnamento e sostegno a un miglioramento delle condizioni di vita, attività di monitoraggio del territorio e accoglienza per tutelare l'incolumità delle persone, ecc.); • Sviluppo di patti di sussidiarietà che promuovano il superamento delle condizioni di emarginazione ed esclusione; • Azioni dirette all'integrazione di nuclei rom, sinti e caminanti nell'ottica del superamento dei campi autorizzati e della gestione degli attuali insediamenti spontanei e del contrasto alla nascita di nuovi, attraverso forme di accompagnamento all'abitare e sostegno socio educativo; <p><u>Gruppo target</u> Vedi sopra</p> <p><u>Cambiamenti/miglioramenti attesi</u> Miglioramento condizioni di vita delle persone Aumento coesione sociale Riduzione conflittualità nei quartieri Aumentare processi di integrazione</p> <p><u>Indicatori</u> Numero Migranti persone di origine straniera, le minoranze Numero Homeless o persone colpite da esclusione abitativa</p> <p>4. Aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale con particolare attenzione ai giovani</p> <p><u>Obiettivi</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di alloggi sociali e/o protetti per giovani; • Percorsi di inserimento lavorativo, percorsi di formazione e/o di avvicinamento al lavoro, progetti di sostegno individuale volti all'autonomia. <p><u>Gruppo target</u> Vedi sopra</p> <p><u>Cambiamenti/miglioramenti attesi</u> Miglioramento condizioni di vita delle persone Aumento coesione sociale Riduzione conflittualità nei quartieri Aumentare processi di integrazione</p> <p><u>Indicatori</u> N. Progetti attuati</p>

6. Dotazione finanziaria per ogni città

Note per la redazione. Questa sezione sarà compilata dal Team DPS in seguito ai prossimi incontri bilaterali. In ogni caso, non intendiamo fornire l'elenco esatto delle Azioni integrate e né il loro importo finanziario.



7. Complementarità con i programmi operativi regionali e con la rispettiva agenda urbana regionale

Note per la redazione. Questa sezione sarà compilata dal Team DPS in seguito ai prossimi incontri bilaterali e trilaterali.

Se pertinente, specificare nel primo box gli accordi di demarcazione territoriale già stabili con la Regione (valuteremo poi se trasmetterli effettivamente alla CE).

Inoltre, se opportuno, per agevolare la preparazione degli incontri trilaterali, è possibile indicare nella colonna POR del secondo box alcune priorità negoziali da portare al tavolo con le Regioni, specificando se si tratta di iniziative ascrivibili al FESR o al FSE.

Elementi di demarcazione territoriale tra PON METRO e POR

--

Elementi tematici di demarcazione della strategia

Dimensioni	Obiettivi tematici	PON METRO	POR/(altri PON ove rilevante)
Sfide economiche	OT 1		
	OT 2		
	OT 3		
	OT 10		
Sfide ambientali	OT 4		
	OT 6		
Sfide climatiche	OT 5		
Sfide demografiche	OT 9		
Sfide sociali	OT 8		
	OT 9		
	OT 10		