



PIANO STRATEGICO

DELLA CITTÀ METROPOLITANA



il primo passo per costruire insieme il territorio metropolitano

Aprile 2017



La legge 56/2014 (c.d. legge Delrio) ha segnato una svolta fondamentale per il governo del territorio di area vasta poiché ridisegna i confini e le competenze dell'amministrazione locale dando finalmente attuazione alle città metropolitane.

La nuova legge ha affidato ai Sindaci e agli Amministratori dei Comuni del territorio il compito di modellare il nuovo sistema, sulla base delle esigenze e delle prospettive di sviluppo di ogni realtà metropolitana, attraverso l'elaborazione e approvazione dello statuto nel quale è possibile definire il sistema metropolitano, che può anche essere articolato per livelli ed ambiti idonei a gestire le funzioni strategiche, così come i servizi di prossimità, conseguendo una nuova capacità di coordinamento dell'azione complessiva di governo del territorio metropolitano.

E' la capacità di costruire una vera governance unitaria ed efficace a consentire alla nuova amministrazione locale di governare per trovare soluzioni condivise alle questioni metropolitane e ad assolvere il difficile compito di migliorare i servizi, ammodernare la pubblica amministrazione e rinnovare il rapporto tra cittadini e istituzioni.

In questa prospettiva abbiamo lavorato al primo piano strategico di Città metropolitana di Genova nella convinzione che questo strumento costituisca un supporto indispensabile per affrontare le complesse sfide che ci attendono.

Il percorso partecipativo per la formazione di questo piano ha visto il coinvolgimento di tutti gli stakeholder nella costruzione di una visione strategica per l'intero territorio metropolitano.

5 le strategie emerse (coordinare il cambiamento, sviluppare Genova metropoli, ottimizzare i servizi, adattarci ai cambiamenti climatici, costruire il senso di appartenenza alla Città Metropolitana) e **26 i progetti** individuati, tutti concretamente praticabili anche da un punto di vista delle risorse necessarie.

*Nella redazione di questo documento l'attenzione si è rivolta anche alla crescente domanda di trasparenza che leggiamo intorno a noi: l'uso di un linguaggio chiaro e semplice vuole consentire a ciascun cittadino di "conoscere" una **Città Metropolitana di Genova** che **si rapporta con il suo territorio**, che **si deve relazionare con i diversi livelli istituzionali** e che **deve adottare un nuovo modello organizzativo** in funzione dell'attuazione delle strategie.*

Marco Doria, Sindaco metropolitano
Valentina Ghio, Vice Sindaco metropolitano

PIANO STRATEGICO DELLA CITTA' METROPOLITANA DI GENOVA

INDICE

PREMESSA	Pag.	6
PARTE I – ANALISI DI CONTESTO		
Il Quadro normativo di riferimento	Pag.	12
Rapporto con il Piano Territoriale Generale e gli altri documenti di programmazione dell'Ente	Pag.	15
Relazioni con le altre Città metropolitane	Pag.	17
Il contesto territoriale	Pag.	19
Le zone omogenee	Pag.	39
PARTE II – OBIETTIVI E STRATEGIE		
Strategie	Pag.	43
Il percorso partecipativo per la formazione del PSM	Pag.	46
Tematiche	Pag.	56
A. CITTÀ METROPOLITANA NEL RAPPORTO CON IL TERRITORIO		
A. Tema della Legalità e trasparenza	Pag.	60
B. Coesione territoriale e sociale	Pag.	66
C. Sviluppo Economico	Pag.	83
Infrastrutture	Pag.	83
Valorizzazione delle eccellenze del territorio	Pag.	85
Forme innovative di sviluppo economico anche in chiave blue & green	Pag.	94
D. Resilienza		
Tutela e Valorizzazione dell'Ambiente	Pag.	100
E. Tema dei servizi pubblici		
Sistema Idrico integrato	Pag.	111
Ciclo dei Rifiuti	Pag.	115
Trasporto Pubblico	Pag.	120

Viabilità di livello metropolitano	Pag.	124
Istituti scolastici di livello superiore	Pag.	130
F. <u>Progettualità dai territori: indirizzi per l'esercizio delle funzioni dei Comuni e delle Unioni</u>	Pag.	136

B. CITTÀ METROPOLITANA IN RAPPORTO CON I DIVERSI LIVELLI ISTITUZIONALI

A. <u>ACCORDO QUADRO CON I COMUNI</u>	Pag.	158
B. <u>FORME DI RAPPRESENTANZA PER LA GOVERNANCE DEL TERRITORIO</u>	Pag.	168
C. <u>RAPPORTO CON REGIONE LIGURIA</u>	Pag.	171
D. <u>RAPPORTO CON LO STATO</u>	Pag.	173
E. <u>RAPPORTO CON L'EUROPA</u>	Pag.	175
F. <u>RAPPORTO CON UNIVERSITÀ E RICERCA</u>	Pag.	178

C. UN NUOVO MODELLO ORGANIZZATIVO IN FUNZIONE DELLE STRATEGIE

A. <u>GESTIONE DELL'ESISTENTE E VALORIZZAZIONE E UTILIZZAZIONE OTTIMALE DEL PATRIMONIO</u>	Pag.	181
B. <u>STRATEGIE DI COMUNICAZIONE</u>	Pag.	184

D. <u>ATTUAZIONE, MONITORAGGIO E VALUTAZIONE</u>	Pag.	187
---	------	-----

PREMESSA



Il Piano Strategico (PSM) è l'atto fondamentale più innovativo che la Legge Delrio affida alle Città Metropolitane ed è, quindi, un banco di prova della capacità che avranno gli Enti di definire se stessi in rapporto al territorio ed agli altri livelli di governance.

Il legislatore, infatti, all'art. 1, comma 44 lett a), ha stabilito che *“Spetta alla città metropolitana (...) l'adozione e aggiornamento annuale di un **piano strategico triennale** del territorio metropolitano, che costituisce **atto di indirizzo** per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei comuni e delle unioni di comuni compresi nel predetto territorio, anche in relazione all'esercizio di funzioni delegate o assegnate dalle regioni, nel rispetto delle leggi delle regioni nelle materie di loro competenza”*

La Pianificazione strategica è già stata sperimentata in molte delle città italiane, ma oggi, alla luce della nuova legislazione, tale strumento deve tener conto dei seguenti elementi di novità:

- natura obbligatoria del piano (atto amministrativo)
- nuove dimensioni territoriale, funzionale e politico-istituzionale
- stretta connessione tra pianificazione strategica e obiettivi della nuova politica di coesione europea per integrare meglio la programmazione e le leve finanziarie comunitarie con quelle nazionali
- connessione e coerenza con il Piano territoriale

Lo slogan che Genova Città Metropolitana ha scelto per il suo PSM è **“il primo passo per costruire insieme il territorio metropolitano”** che esplicita sinteticamente la natura del documento e le intenzioni dell'Amministrazione che lo ha redatto.

- * È il **primo** PSM. Sconta la mancanza di precedenti esperienze e di raffronto tra “strategie” enunciate e realizzazioni. E' proposto in modo aperto e dinamico affinché possa essere aggiornato ed integrato agevolmente senza perdere la coerenza interna.
- * È un **passo** che conclude il percorso di trasformazione della Provincia e fa camminare la Città Metropolitana.
- * **per costruire**: vuole essere concreto e non forzatamente ambizioso per realizzare nel breve periodo di tre anni previsti dalla legge Delrio gli obiettivi del Piano, ma traguarda anche oltre verso il medio e lungo periodo che i cambiamenti richiedono.
- * **insieme**: è fondamentale per la CM di Genova lavorare con il territorio, gli Enti e tutti gli attori ed i portatori di interesse generale che lo rappresentano, è la condizione indispensabile per dare attuazione alle strategie ed agli obiettivi operativi.
- * **il territorio metropolitano** costruire una identità fisica e immateriale è lo scopo finale della pianificazione strategica: un territorio coeso, una comunità con uguali opportunità, un cittadino che si riconosce nella Città metropolitana.

La predisposizione del primo Piano strategico della Città metropolitana di Genova rappresenta lo **spartiacque dalla fase costituente** di gestione del passaggio da Provincia a nuovo Ente e di governo delle situazioni aperte o emergenziali, **alla fase operativa** come Città metropolitana per lo sviluppo socio economico del territorio.

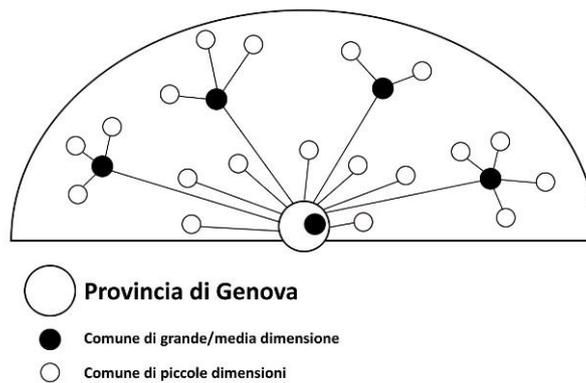
La approvazione del Piano strategico è, quindi, il più significativo atto “politico” di una comunità che si riconosce come tale, è unita e collabora, fiduciosa nel futuro.

La cadenza triennale e l'aggiornamento annuale previsti dalla legge impongono concretezza nei contenuti e certezza di attuazione e esaltano il valore di processo della pianificazione strategica, che deve prevedere adeguati strumenti di flessibilità, adattamento e controllo.

Il Piano Strategico della Città metropolitana di Genova si contraddistingue per la capacità di individuare le risorse necessarie per realizzare gli obiettivi del piano: risorse finanziarie soprattutto legate a programmi nazionali (Bando Periferie, PON Metro, PON Governance ecc.) che consentono di esercitare il ruolo di governance multilivello. Oltre a individuare le risorse finanziarie, con questo Piano Strategico l'Amministrazione "mette le basi" per realizzare nuove forme di partecipazione e collaborazione fra i diversi livelli istituzionali, fra risorse pubbliche e private, così come per fare rete con le altre città metropolitane italiane ed europee.

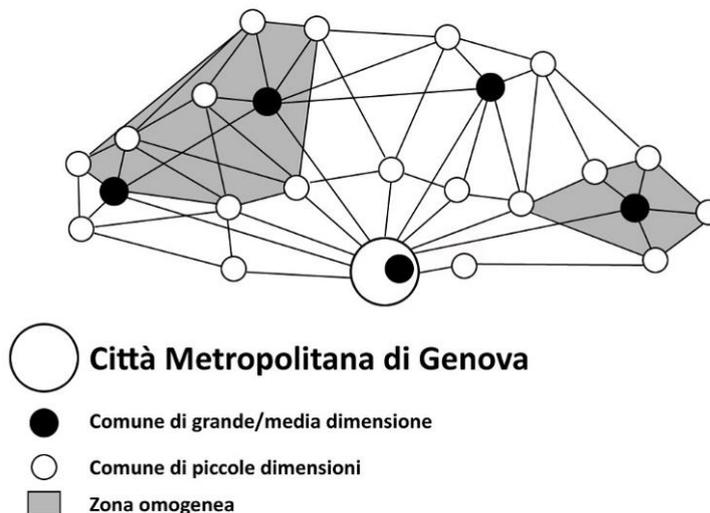
La **governance** di questa area metropolitana esprime capacità progettuali per far nascere e sviluppare il sentimento comune di appartenenza, consolidando, così, l'alleanza tra i Comuni - al di là delle diversità storiche, geografiche economiche - e curando l'attrattività dell'area metropolitana per residenti, turisti, attività economiche e imprenditoriali.

Prima della riforma "Delrio" il governo di area vasta "partiva" dalla Provincia di Genova per rivolgersi a tutti i Comuni del territorio e la visione strategica poteva identificarsi con la seguente immagine diagrammatica:



8

Con la riforma "Delrio" la Città metropolitana di Genova può, invece, identificarsi con un'immagine diagrammatica di strategia in cui il territorio metropolitano si sviluppa come un reticolo costituito dal Comune di Genova, dagli altri Comuni del territorio – che possono costituire zone omogenee – e tutti partecipano alla governance dell'intero territorio metropolitano con il coordinamento della Città metropolitana.



Gli strumenti per la creazione di una governance unitaria ed efficace del territorio della Città metropolitana di Genova sono definiti dallo **Statuto** nei seguenti termini:

- il **Piano strategico**, quale atto fondamentale di indirizzo che si fonda sugli indirizzi programmatici del Sindaco metropolitano; definisce gli obiettivi generali, settoriali e trasversali di sviluppo nel medio e

lungo termine per l'area metropolitana, individuando le priorità di intervento, le risorse necessarie al loro perseguimento e il metodo di attuazione; garantisce la partecipazione dei Comuni e delle Unioni di Comuni, con apposite Conferenze di programmazione (art. 9).

- il **Piano territoriale metropolitano**, con il quale la Città Metropolitana esercita le funzioni di pianificazione territoriale generale e di coordinamento del proprio territorio, in relazione con il Piano Strategico; definisce vocazioni e vincoli delle diverse parti del territorio; fonda la visione del complessivo progetto di territorio; costituisce il quadro di riferimento per i Piani comunali (art. 10).
- l'articolazione del territorio metropolitano in **“zone omogene”**, delimitate in ragione delle caratteristiche geografiche, demografiche, storiche, economiche e istituzionali, per il coordinamento e l'attuazione delle politiche per i servizi metropolitani creando un naturale legame tra il processo di associazionismo comunale e quello dell'organizzazione della città metropolitana. (art. 3).
- il regolamento sulla **Partecipazione** che definisce casi e modalità in cui possono essere attuate forme di consultazione, al fine di assicurare un costante contatto fra l'ente e i cittadini, la Città metropolitana (art. 31).

Per realizzare efficacemente il percorso di trasformazione istituzionale è importante comunicare, sia all'interno che all'esterno del territorio metropolitano, il cambiamento dell'Ente che non è un restyling della Provincia, ma l'inizio di una nuova modalità di governance del territorio aperta a sinergie e contributi esterni, in cui la Città Metropolitana è protagonista del cambiamento stesso, è l'interlocutore principale per raggiungere uno sviluppo del territorio, condiviso e sostenibile, è luogo di attrattività di risorse dal mondo esterno.

Far passare questo messaggio è centrale per focalizzare l'identità della Città metropolitana e di coloro che qui vivono, lavorano, studiano, perché si possano sentire pienamente tutti “cittadini metropolitani”.

Lo sviluppo di adeguati strumenti di comunicazione per la creazione di un **“brand”** per la Città metropolitana di Genova accompagna, in tutte le fasi, la formazione e la gestione del Piano Strategico.

“Creare un Brand Territoriale implica alcuni dei più profondi quesiti filosofici che si possano affrontare: la natura della percezione della realtà, la relazione fra oggetti e la loro rappresentazione, il fenomeno della psicologia di massa, i misteri dell'identità nazionale, leadership, cultura e coesione sociale” Simon Anholt

La Città metropolitana di Genova è una realtà nuova, per questo si rende necessaria una strategia di comunicazione che permetta di farla conoscere sia come ente con nuove funzioni e nuove competenze, sia come organismo che definisce ed attua strategie di sviluppo.

Non si è trattato di un semplice cambio di nomenclatura quanto di una sostanziale trasformazione rispetto alla **“vecchia”** Provincia, mettendo a frutto il pregresso lavoro svolto e condiviso con il territorio dalla Provincia di Genova, pur nella consapevolezza della differente connotazione del nuovo Ente. Si ritiene, infatti, opportuno sviluppare ed innovare l'azione di coordinamento e coesione svolta a servizio delle comunità locali dalla Provincia che ha lasciato profonde tracce anche in termini di **“senso di appartenenza”** delle persone al territorio e della sua rappresentazione da parte di tutti i Comuni facenti parte dell'area vasta, oggi **“città metropolitana”**.

Si tratta di definire e di condividere con il territorio un'ampia e articolata strategia di comunicazione dell'Ente che riguarda la ri-costruzione dell'immagine rappresentativa della Città Metropolitana. Si parla, quindi, non solo di creare fisicamente un sistema raffigurativo simbolico riconoscibile per l'Ente, ma anche e soprattutto di trasmettere a tutti i cittadini e agli stakeholders l'idea del territorio e dell'istituzione pubblica individuati come **“Città Metropolitana”** a cui associare il quotidiano operato dell'Amministrazione e fondarne il senso di appartenenza.

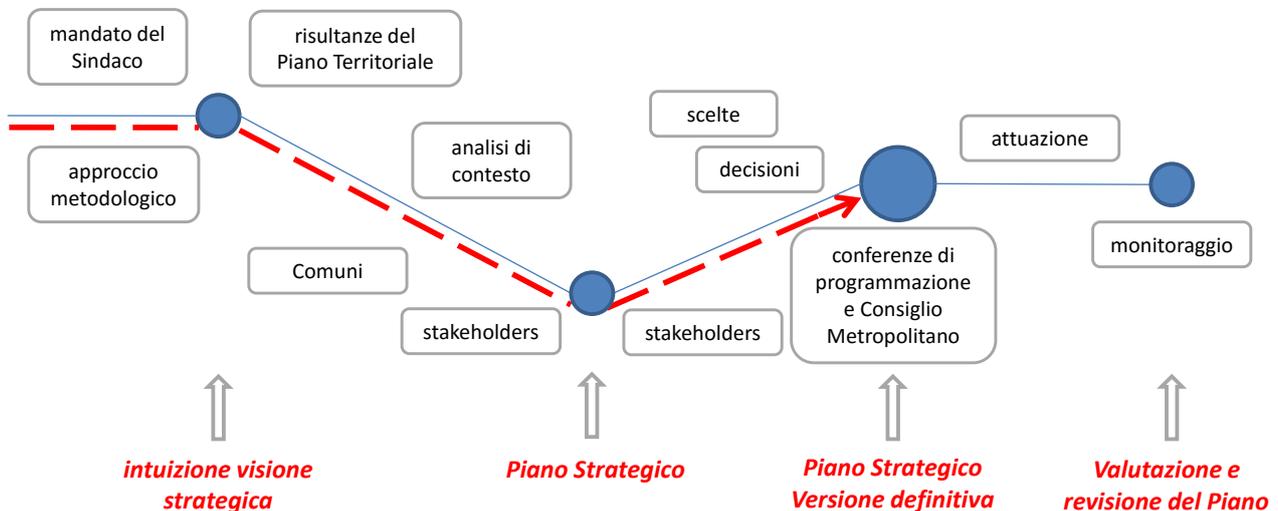
Parlare di **Rebranding** all'interno del piano strategico vuol dire parlare, anche attraverso un logo, del sistema di valori che rappresentano la Città Metropolitana, come base della comunicazione, per offrire risultati concreti per lo sviluppo locale, al di là della immagine; ogni territorio ha una specificità, in modo particolare in Italia e nella nostra regione, ed è tale specificità che va comunicata.

Per creare interesse attorno al nostro territorio, la strategia è valorizzare le risorse già presenti attraverso l'utilizzo di beni reali e virtuali esistenti (es.: riqualificare aree di proprietà o dismesse), gli strumenti di comunicazione (es. : investire in una comunicazione efficace dei servizi di cui si dispone e che si intende fornire in futuro), le nuove tecnologie (es. forme organizzate di consultazione e partecipazione per misurare e rafforzare la consapevolezza da parte dei cittadini e degli stakeholder), le Strutture dell'Ente (Ufficio Comunicazione, Sistemi Informativi e URP).

Si riportano di seguito **le fasi del processo di pianificazione strategica** che la Città Metropolitana di Genova ha definito:

- Una **FASE PROPEDEUTICA DI AVVIO**, in cui le linee di mandato del Sindaco metropolitano” e le “Prime linee guida per l’elaborazione del Piano Territoriale Generale” hanno delineato la visione strategica come intuizione
- Una **PRIMA FASE DI PROGRAMMAZIONE** avviata con la Determina del Sindaco Metropolitano n. 43/2016 ed ha programmato lo sviluppo del progetto di piano e definito le modalità di comunicazione e partecipazione.
- una **SECONDA FASE DI ELABORAZIONE PARTECIPATA**, che ha sviluppato un’elaborazione partecipata e condivisa della bozza di piano strategico.
- una **TERZA FASE DI DECISIONE**, in cui l’amministrazione assume scelte e decisioni e approva il Piano strategico con Deliberazione del Consiglio Metropolitano
- una **QUARTA FASE DI ATTUAZIONE**, che comprende monitoraggio e valutazione del piano strategico.

10



PARTE I analisi di contesto



La **costruzione del piano strategico** è fondata sui seguenti principi di metodo:

- saper *leggere* il territorio dell'area metropolitana (**chi siamo**)
- individuare la *direzione* di marcia (**dove andiamo**)
- selezionare le *priorità* di intervento sostenibili (**che cosa**)
- guidare, intorno a queste priorità, le *risorse pubbliche e private* (**come**)
- definire *tempi e attori* (**quando e chi**)

L'**analisi di contesto** (saper leggere il territorio) è stata utile per valutare e prendere le migliori decisioni nella delicata fase di selezione degli elementi di forza e di opportunità sui quali costruire il Piano Strategico.

Il contesto in cui operiamo è analizzato come:

- quadro normativo di riferimento (le leve su cui possiamo fare forza per impostare azioni)
- rapporto con il Piano Territoriale Generale e gli altri documenti di programmazione dell'Ente
- relazioni con le altre Città metropolitane
- contesto territoriale di riferimento: analisi e sintesi interpretative di carattere geografico, sociale, economico, relazionale, culturale – riconoscimento di zone omogenee.

Il Quadro normativo di riferimento

LA LEGGE 56/2015 (c.d. "Del Rio")

12

La **legge 56/2014** recante "**Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni**" segna una svolta fondamentale per il governo del territorio di area vasta poiché ridisegna i confini e le competenze dell'amministrazione locale dando finalmente attuazione alle città metropolitane. Alle città metropolitane, la legge affida lo sviluppo strategico del territorio metropolitano; la promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della città metropolitana; la cura delle relazioni istituzionali (al proprio livello), ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee.

La legge assegna alle nuove autorità di governo non solo le funzioni proprie delle province, ma alcune specifiche finalità alle quali il nuovo ente deve orientare la sua attività:

- a) adozione e aggiornamento annuale di un piano strategico triennale del territorio metropolitano, che costituisce atto di indirizzo per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei comuni e delle unioni di comuni compresi nel predetto territorio, anche in relazione all'esercizio di funzioni delegate o assegnate dalle regioni, nel rispetto delle leggi delle regioni nelle materie di loro competenza;
- b) pianificazione territoriale generale, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana, anche fissando vincoli e obiettivi all'attività e all'esercizio delle funzioni dei comuni compresi nel territorio metropolitano;
- c) strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici, organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano. D'intesa con i comuni interessati la città metropolitana può esercitare le funzioni di predisposizione dei documenti di gara, di stazione appaltante, di monitoraggio dei contratti di servizio e di organizzazione di concorsi e procedure selettive;
- d) mobilità e viabilità, anche assicurando la compatibilità e la coerenza della pianificazione urbanistica comunale nell'ambito metropolitano;

e) promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale, anche assicurando sostegno e supporto alle attività' economiche e di ricerca innovative e coerenti con la vocazione della città metropolitana come delineata nel piano strategico del territorio di cui alla lettera a);

f) promozione e coordinamento dei sistemi di informatizzazione e di digitalizzazione in ambito metropolitano.

Ne deriva, come osservato da autorevoli commentatori e giuristi, che il nuovo ente ha come principale obiettivo, lo scopo di assicurare lo sviluppo del proprio territorio, in un contesto di relazioni istituzionali che può coinvolgere non solo le città e aree metropolitane europee ma anche altre istituzioni con le quali abbia ragione istituzionale di entrare in contatto.

La città metropolitana deve, di conseguenza, garantire un piano di sviluppo del territorio che sia in grado di attrarre nuovi investimenti, nuovi insediamenti culturali, scientifici e produttivi.

Il taglio delle risorse finanziarie derivante dal quadro normativo e il mutamento della dotazione organica imposta dal legislatore in ragione delle funzioni fondamentali, rende tuttavia complesso sviluppare le nuove potenzialità/finalità in tempi brevi ed impone uno sforzo significativo in termini di riorganizzazione, che la Città Metropolitana di Genova ha cercato di realizzare sin da subito, con un programma di riassetto finanziario, economico e patrimoniale per assicurare l'equilibrio di bilancio dell'Ente.

In questo equilibrio, ed in questa coerenza, le Città Metropolitane potranno valorizzare le potenzialità economiche, tecnologiche, culturali e sociali che si trovano al loro interno e potranno sviluppare al meglio il proprio ruolo di baricentro dell'intero territorio regionale.

LEGGI DELLA REGIONE LIGURIA

La Legge Regione Liguria n. 15/2015 dispone che venga valorizzato e rafforzato il ruolo della Città metropolitana di Genova *“quale ente di governo del territorio metropolitano e di coordinamento dei comuni che la compongono”* (art. 3).

Più in particolare, la legge urbanistica regionale 4 settembre 1997 n. 36, così come modificata in modo sostanziale dalla L.R. 11/2015, ha introdotto disposizioni specifiche riguardanti i livelli della pianificazione propria della Città Metropolitana, in coerenza ed attuazione della legge Del Rio. Le innovazioni riguardano la pianificazione territoriale del livello metropolitano (PTGM) che viene specificata e differenziata rispetto al piano di coordinamento piano provinciale. Inoltre, all'art. 3 bis, 1° comma, della legge è richiamato il Piano Strategico Metropolitan, nei seguenti termini:

*“La pianificazione territoriale generale della Città metropolitana svolge il ruolo di organizzazione generale del territorio metropolitano riguardo ai temi insediativi, al sistema dei servizi ed alle infrastrutture attinenti all'ambito metropolitano, anche al fine della **adozione del piano strategico per lo sviluppo socio-economico del relativo territorio**, e riguardo alla gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse metropolitano, anche in forma associata”.*

LO STATUTO DI CITTA METROPOLITANA DI GENOVA

Ulteriori funzioni possono essere attribuite alle Città Metropolitane, oltre che dalle leggi, dallo statuto. Ed è ai sindaci ed agli amministratori comunali che la legge 56/2014 affida il compito di modellare il nuovo sistema sulla base delle esigenze e delle prospettive di sviluppo di ogni realtà metropolitana: anzitutto, elaborando e approvando uno statuto dotato di un'autonomia di inedita ampiezza, senza tutti i vincoli e le rigidità che hanno sin qui limitato l'esperienza degli enti locali.

Lo Statuto di Genova, infatti, disciplina i suoi rapporti con i comuni/loro unioni in ordine alle modalità di organizzazione e di esercizio delle funzioni metropolitane e comunali, prevedendo anche forme di

organizzazione in comune, differenziate per aree territoriali. La concezione del rapporto con i Comuni/loro Unioni in termini di collaborazione e condivisione di strategie per l'esercizio di funzioni metropolitane e/o comunali costituisce di certo uno degli elementi di maggiore qualificazione della fisionomia dell'ente e, complessivamente, della *governance* della Città metropolitana di Genova, come emerge dall'esame dei contenuti delle disposizioni statutarie relative a :

- *Forme di collaborazione tra Città metropolitana e i Comuni dell'area metropolitana (art. 22)*
- *Cooperazione metropolitana in materia di gestione e valorizzazione delle risorse umane (art. 23)*
- *Assistenza tecnico-amministrativa ai Comuni e cooperazione metropolitana in materia di appalti ed acquisti e di gestione di reti e servizi informatici (art. 24)*
- *Cooperazione in materia di prevenzione della corruzione e di trasparenza (art. 25)*

In particolare, l'articolo 22 dello Statuto della Città Metropolitana, prevede:

- che tra la Città metropolitana e i Comuni dell'area metropolitana, o le loro Unioni, individuati anche sulla base di zone omogenee, possano essere stipulati accordi, convenzioni e altre forme di cooperazione e collaborazione ai fini dell'organizzazione e gestione comune di servizi e funzioni o per la realizzazione di opere pubbliche di comune interesse (comma 1);
- che i Comuni o le Unioni di Comuni, individuati anche sulla base di zone omogenee possono avvalersi degli Uffici della Città metropolitana, ovvero la Città Metropolitana può avvalersi degli Uffici dei medesimi Comuni o delle Unioni, in base a convenzioni che regolano modalità, durata e rapporti finanziari dell'avvalimento (comma 2);
- che la Città Metropolitana può stipulare convenzioni con Comuni e Unioni di Comuni, individuati anche sulla base delle zone omogenee, per l'organizzazione di uffici condivisi per lo svolgimento di funzioni, servizi o specifiche attività, individuando l'Amministrazione capofila presso al quale opererà l'ufficio e definendo gli aspetti organizzativi, funzionali e finanziari (comma 3).

L'articolo 24, comma 3 dello Statuto individua tra le funzioni dell'Ente la promozione del coordinamento dei sistemi di informatizzazione e digitalizzazione in ambito metropolitano, con specifico riferimento all'integrazione delle banche dati, alla gestione coordinata dei siti istituzionali, all'offerta di servizi ai cittadini e alle imprese, alla gestione e conservazione degli archivi su supporto informatico.

14

In attuazione degli articoli dello statuto sopracitati, che prevedono di stipulare accordi e convenzioni ed altre forme di cooperazione e collaborazione con i Comuni dell'area metropolitana e/o le loro unioni ai fini dell'organizzazione e gestione comune di servizi e funzioni, la città metropolitana di Genova con **Deliberazione del Consiglio metropolitano 34/2015** ha approvato le "*Linee guida per l'assistenza e la collaborazione ai Comuni e alle Unioni di Comuni in settori determinati*", che disciplinano le modalità di collaborazione per addivenire a successivi e più specifici accordi convenzionali per materia in cui siano previsti:

- le rispettive competenze
- gli adempimenti e le tempistiche di attuazione
- la ripartizione dei costi da sostenere

La collaborazione tra la Città metropolitana, Comuni e Unioni di Comuni può avvenire in più ambiti fra cui: semplificazione e innovazione amministrativa, gestione degli adempimenti in materia di anticorruzione, trasparenza e trattamento dei dati personali relazioni con le istituzioni internazionali e comunitarie; formazione dei dipendenti, armonizzazione tributaria e tariffaria, osservatorio sulla finanza pubblica locale, sviluppo *e-government* metropolitano, acquisto, manutenzione e gestione dei sistemi informativi degli enti locali, pianificazione urbanistica, politiche energetiche, coordinamento della gestione dei fondi strutturali; progettazione e cooperazione territoriale europea, economia sociale (microcredito, responsabilità sociale di impresa).

Rapporto con il Piano Territoriale Generale e gli altri documenti di programmazione dell'Ente

Come indicato in premessa la Legge Del Rio definisce il rapporto in termini di “connessione e coerenza” tra la pianificazione strategica e la pianificazione territoriale della Città Metropolitana.

Il rapporto fra le due pianificazioni è individuato anche nello Statuto all'art. 10, c. 1, laddove recita :

“La città metropolitana esercita le funzioni di pianificazione territoriale generale e di coordinamento del proprio territorio secondo quanto stabilito dalla legge nazionale, in relazione al suo piano strategico...”

La pianificazione territoriale, peraltro, deve corrispondere alle disposizioni della legge urbanistica regionale L.R. 36/1997 e smi, che per quanto attiene al rapporto con il Piano strategico, all'art. 3 bis, c. 1, recita :

“La pianificazione territoriale generale della Città metropolitana svolge il ruolo di organizzazione generale del territorio metropolitano riguardo ai temi insediativi, al sistema dei servizi ed alle infrastrutture attinenti all'ambito metropolitano, anche al fine della adozione del piano strategico per lo sviluppo socio-economico del relativo territorio, e riguardo alla gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse metropolitano, anche in forma associata”.

I due strumenti sono, quindi, legati da relazioni reciproche di coerenza, univocità, finalità e rappresentazione del territorio.

Non si possono, invece, ingenerare fra di loro situazioni di conflitto, incertezza, ma neppure ruoli di sussidiarietà fra i due strumenti che devono mantenere la propria autonomia.

La stretta relazione fra i due strumenti deve comportare, alla luce di una attenta lettura della legge Delrio, una profonda riflessione sulla pianificazione territoriale della Città metropolitana, definita “generale” e non “di coordinamento” come è quella delle Province, che deve essere ripensata sia come approccio più integrato fra strategia e governo del territorio, sia come contenuti strutturali ed effetti normativi.

Ciò comporta anche un diverso ruolo dell'Ente nello svolgimento delle funzioni amministrative in materia di pianificazione urbanistica nel rilascio degli atti di competenza nei confronti dei piani urbanistici predisposti dai Comuni, orientato non solo al controllo ed al coordinamento, ma soprattutto all'impulso di azioni coordinate, in relazione con il Piano Strategico, con l'obiettivo di comprendere e governare le trasformazioni, valorizzando le specifiche identità che compongono un unico territorio.

Quanto sopra descritto troverà compiuta attuazione nella pianificazione metropolitana con la predisposizione del Piano Territoriale Generale e nella parallela revisione del piano strategico, prevista periodicamente dalla legge Delrio, che potrà meglio definire strategie a medio/lungo termine sulla base del monitoraggio di quanto realizzato.

Le “Linee Guida per la formazione del Piano Territoriale Generale”, approvate con DCM n. 14 del 22/04/2015, anticipano le strategie territoriali anche al fine dell'individuazione delle priorità nell'azione della Città Metropolitana nei confronti della pianificazione comunale e dei progetti intercomunali da promuovere.

Le “Linee Guida” individuano in particolare **le 10 idee** per il nostro territorio, di seguito riportate in sintesi:

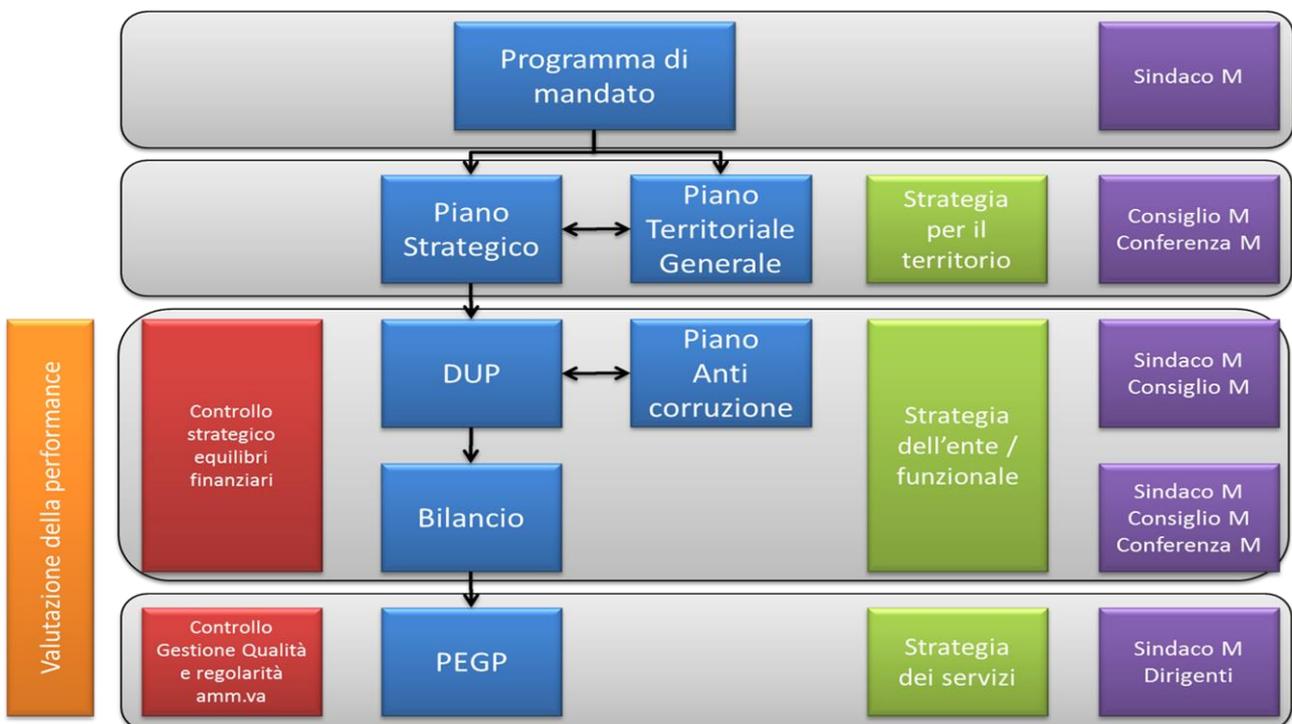
- 1. L'area metropolitana di Genova è la “**porta dell'Europa**”. Il Piano come strumento per rafforzare il ruolo della CM di Genova nella rete delle città metropolitane italiane e delle grandi città europee
- 2. Un “**progetto di territorio**” unitario e condiviso. Il Piano deve rafforzare il senso di appartenenza alla comunità metropolitana. Regole semplici e norme omogenee
- 3. Gli ambiti territoriali sono il luogo della rappresentatività e della concertazione dei Comuni singoli e associati
- 4. I “**Sistemi strategici**” sono territori connotati da problematiche complesse e intersettoriali da affrontare con “progetti integrati” e rappresentano una priorità per il rilancio dell'area metropolitana
- 5. Il **suolo è una risorsa preziosa e irripetibile** da valorizzare e tramandare alle generazioni future. Il piano rafforza la città costruita e favorisce la rigenerazione urbana

- 6. La **sicurezza del territorio e la prevenzione del dissesto idrogeologico** come pre-condizione per le scelte del piano
- 7. Il **rilancio economico sostenibile**, in sinergia con la rete delle associazioni di categoria delle città metropolitane, in una logica di partnership pubblico-privato
- 8. Le **reti infrastrutturali** sono determinanti per lo sviluppo economico, le relazioni, la coesione sociale del territorio
- 9. La funzionalità della **rete ecologica** metropolitana e delle **reti dei servizi pubblici**, dei beni culturali, storici, paesaggistici ed ambientali sono il fondamento per innalzare la qualità della vita e l'attrattività del territorio
- 10. Le **"zone omogenee"** sono gli strumenti per organizzare e gestire in modo efficiente i servizi territoriali.

Le linee guida per la predisposizione del PTGcm della città metropolitana di Genova hanno definito una visione strategica per il territorio come intuizione, che ha contribuito a definire la base di dialogo tra gli stakeholder nella fase del percorso partecipativo.

Il Piano strategico si coordina anche con gli altri documenti di programmazione di Città metropolitana di Genova.

Di seguito è riportato un grafico che illustra, in sintesi, il modello proposto da Genova, in cui il Piano Strategico ordina e si coordina con il Piano Territoriale Generale e gli altri strumenti di programmazione.



Relazioni con le altre Città metropolitane

Un momento di confronto importante con le altre città metropolitane è stato sviluppato nell'ambito del tavolo ANCI sul tema della pianificazione strategica metropolitana, parallelamente al progetto "Start City", in collaborazione con The European House - Ambrosetti (TEH-A), finalizzato a delineare una metodologia omogenea per la pianificazione strategica a livello nazionale, che si è concluso con la redazione del "Libro Bianco delle Città Metropolitane".

Il Libro Bianco costituisce il punto di partenza per il dibattito sul modus operandi delle Città Metropolitane e sugli indirizzi di metodo e di strategia per la crescita attraverso queste nuove realtà istituzionali.

Un'approfondita analisi dei driver economici, effettuata con la collaborazione di Banca Intesa San Paolo, ha portato a delineare un modello di sviluppo per la Città Metropolitana, che le vede consolidarsi come "spina dorsale" del nostro Paese: hub di risorse e competenze e nodi dei flussi di persone, merci, capitali e idee, in quanto:

- coinvolgono il 36% della popolazione, generano oltre il 40% del Valore Aggiunto e il 28% delle esportazioni;
- riuniscono il 35% delle imprese e il 56% delle multinazionali insediate nel Paese;
- sono la sede di 55 atenei e di circa la metà delle start-up innovative.

Il Libro Bianco contiene una monografia relativa ad ogni singola Città Metropolitana, in cui vengono rappresentati e argomentati: Missione - Visione - Competenze distintive.

Il confronto avviato da ANCI porta a ragionare sulla costituzione di partnership tra le città metropolitane italiane, su tematiche di interesse comune, come ad esempio tra Genova e Torino sul tema delle infrastrutture, Genova e Catania sul settore Hi-tech, Genova e Bologna-Bari sul settore agroalimentare.

Il Piano Strategico riguarda la realizzazione di una **macro-area metropolitana del Nord-Ovest** che comprenda le città metropolitane di Genova, Torino e Milano, con strategie integrate per lo sviluppo di un cluster territoriale, competitivo a livello non solo europeo.

La Macro-area metropolitana del Nord-Ovest, composta da Liguria, Piemonte e Lombardia è connotata da un elevato potenziale di sviluppo e la sua capacità produttiva esprime un valore strategico non solo per le tre regioni, ma per l'intero Paese e per l'Europa, sia per il suo peso economico sia per l'effetto trascinamento che può provocare, a livello di integrazione Europea.

Le tre regioni stanno lavorando congiuntamente ad un recupero di competitività centrato sull'efficienza del sistema infrastrutturale, il cui ultimo atto è stato il "protocollo di intesa per l'attuazione delle iniziative strategiche del sistema logistico del nord ovest" sottoscritto il 9 aprile 2016 da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Regione Liguria - Regione Lombardia – Regione Piemonte.

L'obiettivo è definire uno strumento di governance che riesca ad affrontare i problemi critici dell'ossatura infrastrutturale oltreché sviluppare piani e programmi interregionali con effetti sinergici per rendere il territorio del Nord Ovest competitivo a livello nazionale ed internazionale.

Inoltre, fra gli obiettivi dello studio "Trasporto merci e logistica del Nord-Ovest" sono compresi le valutazioni riguardanti il traffico merci movimentato dal Porto di Genova il quale, pur avendo registrato una flessione di attività, si troverà ad avere maggiore potenzialità di sviluppo con l'aumento delle capacità infrastrutturali conseguenti alla realizzazione del III Valico dei Giovi ed al naturale ampliamento dell'area portuale ligure sul territorio retroportuale del contesto alessandrino.

A livello di area metropolitana si intende stabilire un rapporto di collaborazione tra le Città Metropolitane di Genova, Milano e Torino, per dare attuazione alle strategie di sviluppo dell'area del Nord Ovest già prefigurate a livello regionale, con azioni che valorizzino le specificità delle singole Città Metropolitane, ma soprattutto creino sinergie basate sulle caratteristiche di complementarità dei territori.

Si richiamano le azioni già intraprese dalle Province in questo senso:

- la deliberazione della Giunta Provinciale n. 48 del 15 febbraio 2005, che approvava il Protocollo d'Intesa per la costituzione di una rete tra le Province del Nord Ovest d'Italia, riconoscendo alle stesse

“caratteristiche omogenee dal punto di vista geografico, culturale ed economico tali da potersi individuare una macroregione di rilievo nazionale e con spiccata vocazione europea, sul cui territorio vi è la più alta concentrazione di imprese del paese”;

- la deliberazione della Giunta Provinciale n. 422 del 18 ottobre 2005 di adesione della Provincia di Genova al Comitato promotore della Fondazione per il Nord Ovest, il cui statuto e manifesto politico avevano “linee di fondo condivise finalizzate allo sviluppo economico, sociale e formativo di una delle aree cruciali per la crescita del nostro Paese”;
- la deliberazione del Consiglio Provinciale n. 50 del 30 Luglio 2008 di adesione della Provincia di Genova in qualità di socio fondatore alla fondazione delle Province del Nord Ovest, che doveva rendere servizio in termini di sussidiarietà al territorio e approfondire le tematiche comuni (sviluppo territoriale, stato dei trasporti e delle infrastrutture, sistema formativo di eccellenza e qualità della produzione alimentare), che pur nella loro specificità, tengono insieme i diversi territori di cui si compone l’area del Nord Ovest.

La Città metropolitana di Genova si colloca in posizione strategica nell’asse europeo Corridoio 24 Genova – Rotterdam, collegato agli assi Corridoio 1: Palermo – Berlino e Corridoio 5 Lisbona – Kiev.

La Città metropolitana di Genova, con DCM n. 14 del 14/04/2015 “Linee guida per la predisposizione del Piano Territoriale Generale della Città metropolitana”, ha coerentemente individuato fra le 10 idee per il Piano l’idea prioritaria Genova “porta dell’Europa”, come gateway tra nord e sud Europa attraverso il Mediterraneo per le relazioni intermodali di persone e merci, attraverso il porto e l’aeroporto di Genova ed il sistema infrastrutturale ferroviario e stradale che attraversa l’intera Regione. Lo sviluppo e l’integrazione delle principali infrastrutture sono la condizione indispensabile per il mantenimento e la crescita di questo ruolo, e per garantire competitività di tutte le attività economiche presenti nel territorio.

Il Piano Strategico definisce in questi termini il ruolo che l’area metropolitana genovese può svolgere nell’ambito della rete delle grandi città europee e orienta le proprie azioni di pianificazione al conseguimento degli obiettivi delineati con la strategia Europa 2020 e la Città Metropolitana di Genova promuove l’attivazione di partnership con le altre città metropolitane, al fine di coordinare le strategie di sviluppo e creare sinergie positive.

La finalità è la costituzione di una rete tra Città Metropolitane che consenta di elaborare strategie comuni su tematiche di interesse generale, da inserire nelle politiche del Governo nazionale e nelle politiche Europee, anche al fine del reperimento delle risorse occorrenti per la loro concreta attuazione.

La collaborazione dovrà svilupparsi con riferimento alle principali linee di sviluppo e relative aree di intervento, concordate tra le Città Metropolitane di Genova, Milano e Torino e con i seguenti contenuti:

- promozione dell’azione internazionale, nell’ottica dello sviluppo economico e produttivo dei territori metropolitani;
- definizione di possibili scenari progettuali per lo sviluppo urbano, conseguenti agli interventi sulla rete infrastrutturale per la mobilità;
- integrazione dei diversi anelli della filiera del trasporto e dei servizi connessi, per garantire un efficace ancoraggio logistico, a partire dall’affaccio portuale genovese, con il nord Italia e con la rete dei grandi corridoi di trasporto europei;
- individuazione di interventi strategici coordinati su aree tematica di interesse comune (riqualificazione periferie urbane, riconversione ad usi urbani e per attività produttive dei parchi merci ferroviari dismessi, ecc.);
- programmazione di azioni di interazione tra le eccellenze scientifico-tecnologico dedicate alla ricerca presenti sul territorio metropolitano genovese e le realtà imprenditoriali presenti oltralpe.

Il contesto territoriale

La definizione di strategie comuni per le città metropolitane europee trova fondamento su analisi di contesto che evidenziano analogie nei processi evolutivi. Dopo gli anni '80 – '90 molte città europee, e pure italiane, hanno infatti smesso di crescere a macchia d'olio ed è cambiata la stessa concezione di città e di cittadino: la mobilità singola e collettiva, la deindustrializzazione e la diffusione dell'informazione globale hanno eliminato le differenze tra città e campagna, rendendo tutti "cittadini" con le stesse esigenze, modelli di consumo, possibilità relazionali, ecc..

Quello che può rendere un territorio insediato un'area metropolitana è anche il riconoscimento di appartenere ad un ampio bacino geografico nel quale ci si riconosce cittadini- utenti a pari livello con tutti gli altri, ci si muove con sufficiente facilità, che offre servizi, strutture ed infrastrutture, opportunità di lavoro, cultura, svago.

Le relazioni riguardano anzitutto le persone: nel territorio metropolitano le persone si incontrano, parlano, scambiano ed integrano le proprie culture, sperimentando non l'isolamento e la chiusura, ma la reciproca conoscenza, la cooperazione e la solidarietà.

Le relazioni riguardano anche le merci: l'apertura dei mercati generata dalla globalizzazione impone che siano aperte le porte degli scambi, sia in entrata che in uscita, e siano rafforzate le reti ed i nodi dei traffici internazionali.

Per quanto riguarda Genova l'immagine di un'unica, grande città estesa su tutto il territorio è già presente in larga misura non solo negli occhi dei turisti stranieri, che considerano "periferia urbana" i grandi centri commerciali oltre appennino, ma anche ai cittadini che, grazie alla mobilità individuale e collettiva, lavorano, studiano, usufruiscono di vari servizi in luoghi (e comuni) diversi da quelli di residenza.

Genova rappresenta uno dei primi esempi di città che implementa la propria dimensione in un'ottica che oggi chiameremmo metropolitana, con l'unione imposta per legge nel 1927 nella c.d. Grande Genova dei 19 piccoli comuni, che sarebbero diventati delegazioni, circoscrizioni, ed oggi ricompresi nei municipi.

Dal novecento in poi, la crescita edilizia che ha caratterizzato il territorio ligure ha di fatto comportato una conurbazione continua lineare lungo le coste a ponente e levante del Capoluogo, senza linee di confine e con relazioni sociali, economiche, culturali sempre più connesse. Analogamente lo sviluppo delle aree dei fondovalle, avvenuta in epoca più recente rispetto alla costa, dovuta alla crescita di settori manifatturieri ed alla saturazione delle aree costiere, ha creato relazioni forti con il capoluogo e con i principali comuni costieri, con pendolarismo scuola e lavoro dai luoghi di residenza.

Il territorio metropolitano genovese è inserito in un'area geografica morfologicamente complessa e difficile rispetto alle aree limitrofe, quali il sud della Francia, l'area padana e quella toscana, che ha determinato, storicamente, una condizione di evidente svantaggio per l'organizzazione del sistema insediativo e per lo sviluppo delle attività economiche.

I limitati ambiti pianeggianti posti sulla costa e nelle valli, attraversati sempre da corsi d'acqua e pertanto soggetti ai fenomeni di esondazione, sono stati occupati dagli insediamenti urbani e dal sistema delle infrastrutture di comunicazione, mentre larga parte dei versanti costieri e delle valli interne, sono stati oggetto dell'opera di antropizzazione che ne ha strutturato la conformazione nei tipici "terrazzamenti", determinando una condizione di equilibrio idrogeologico altamente fragile.

Allo stesso tempo il sistema portuale di Genova, per potersi sviluppare in assenza di idonei spazi naturali, ha dato origine ad un processo di artificializzazione della costa, avvenuto a partire dall'inizio del '900, che ha comportato il consumo di rilevanti risorse ambientali e paesaggistiche e la modificazione del preesistente.

Le caratteristiche geografiche sono così descritte nei numeri:

- è elevata la profondità dei fondali marini (200 mt a 2Km dalla costa e max pari 2.400 mt)

- è elevata la quota e la pendenza dei versanti montani che delimitano l'ambito costiero (quota media dei rilievi costieri oltre 600 mt s.l.m. e pendenza media del versante costiero 25%);
- è ridotta la distanza trasversale dello spartiacque appenninico, che separa il bacino padano, dalla linea di costa (valutabile mediamente in circa 7 km) ;
- è elevata l'ampiezza trasversale del sistema appenninico che separa la costa dalla pianura padana (valutabile mediamente in circa 50 km), ove il più breve ed agevole corridoio di collegamento con tale aree geografica, si colloca in corrispondenza delle valli Polcevera e Scrivia, con uno sviluppo lineare di circa 40 km;
- la prevalenza del territorio ha caratteri montani (Km² 1.275,77 pari al 69,5% sulla superficie territoriale dell'intera provincia, pari a 1835,91 Km²);
- sono assenti terrazzi di transizione tra la costa ed i versanti montani del sistema appenninico;
- dei 21 bacini che sboccano direttamente nel Mar Ligure e coprono il 54,4 % della superficie territoriale provinciale, soltanto 5 (Polcevera, Bisagno, Entella, Gromolo - Petronio) si presentano con una conformazione relativamente ampia, caratterizzata da una piana alluvionale, peraltro occupata da aree urbane ad elevata intensità insediativa, che rappresentano complessivamente soltanto il 2,7% dell'intero sviluppo costiero provinciale (circa 160 Km);
- dei 4 bacini idrografici che appartengono al bacino idrografico del Po (Stura, Scrivia, Trebbia, Aveto), soltanto quello dello Scrivia presenta, nella parte centrale ligure (tra Ronco Scrivia e Montoggio) aree pianeggianti di fondovalle, anch'esse interessate da un considerevole sistema insediativo (superficie urbanizzata pari a circa Km² 4,41).

La dicotomia costa – entroterra che è stata una costante nella rappresentazione sintetica del territorio, come difficoltà storica nelle relazioni, fortemente condizionate dalla morfologia e dalle capacità di superarne i principali ostacoli fisici, e nelle conseguenti dinamiche evolutive e potenzialità di sviluppo, risulta negli ultimi decenni, almeno in parte, ridotta.

Ciò è dovuto alle modifiche avvenute nella società che riguardano l'aumentata sensibilità ambientale, le nuove forme di turismo e di impiego del tempo libero, lo sviluppo tecnologico specie per quanto attiene alle infrastrutture virtuali, il costo della vita, il desiderio di sicurezza.

La strada verso una maggiore integrazione è tuttavia ancora molto lunga e richiede interventi strutturali e risorse, soprattutto economiche, a supporto dei territori più deboli, ma anche una maggiore equità in termini di condivisione ed utilizzo delle risorse stesse.

Nel territorio della Città metropolitana di Genova, pari a km² 1.833,79, risiedono 854.099 abitanti (01/01/2016), con una densità abitativa pari a 465,76 abitanti per km².

I 67 Comuni che lo compongono sono così distribuiti: 17 Comuni costieri con n. 141.488 abitanti; 14 Comuni montani (altezza da 500 m s.l.m.) con 9.661 abitanti; i restanti Comuni occupano le principali valli e la mezza costa.

I Comuni con numero di abitanti superiore a 10.000, oltre al capoluogo, sono 5, tutti ricompresi nella fascia costiera, Arenzano, Rapallo, Chiavari, Lavagna, Sestri Levante.

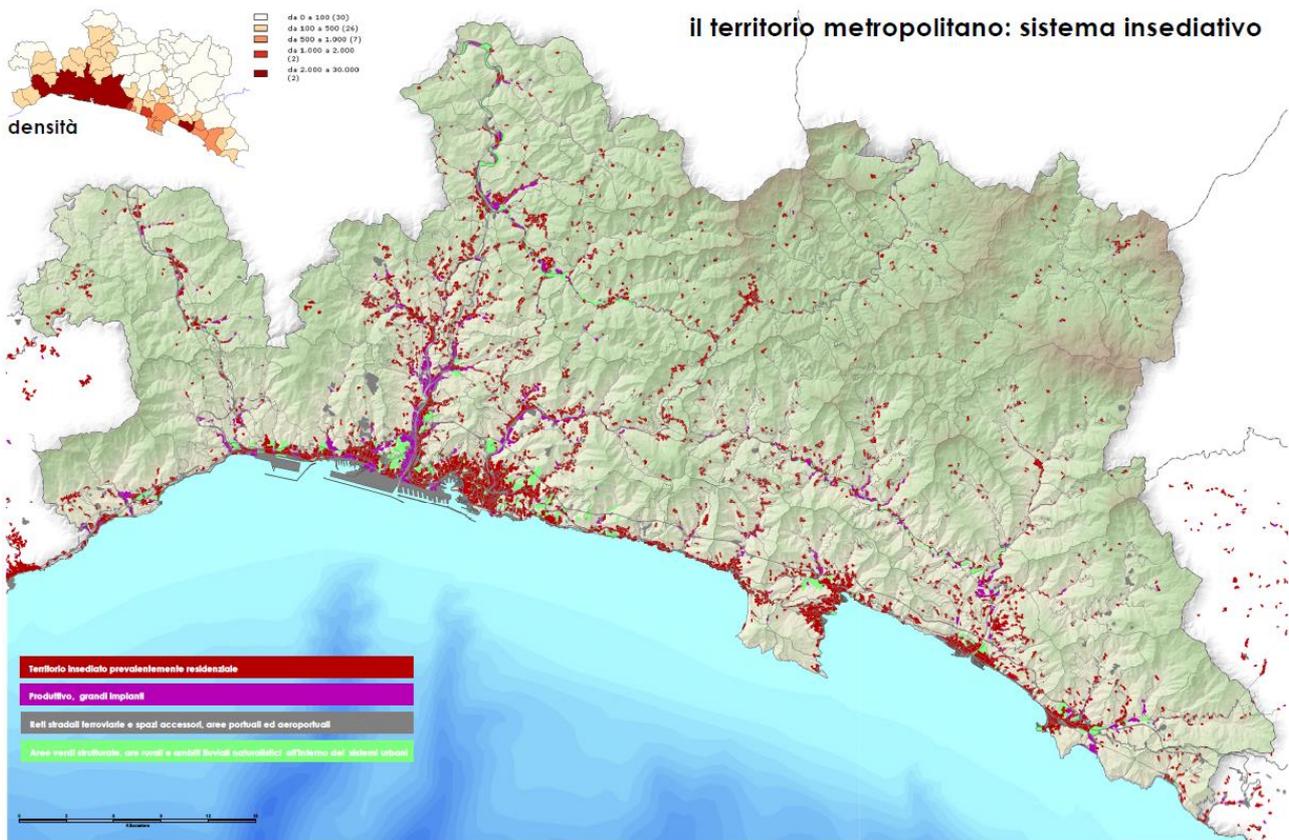
I Comuni con numero di abitanti fra 10.000 e 5.000 sono 10, ricompresi nella costa: Cogoleto, Recco, S.Margherita L., Camogli (tra 9.000 e 10.000 abitanti); nel primo entroterra del levante: Cogorno, Casarza L.; nelle valli Polcevera e Scrivia: Serra Riccò, Campomorone, S.Olcese, Busalla.

I Comuni con abitanti in numero inferiore a 1.000 sono 19, di cui 1 nella costa (Portofino) e gli altri nella Val Trebbia, Fontanabuona, Valli Aveto e Scrivia.

Il suolo "consumato" per insediamenti e infrastrutture è pari al 6,3 % del totale (fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat, 2015 – STARTCity, Libro bianco sulle Città metropolitane).

Le principali trasformazioni del territorio alla scala metropolitana sono avvenute per soddisfare le esigenze abitative sia di edilizia primaria (edilizia sociale nel capoluogo) sia secondaria (turistica nelle aree costiere), nonché allo sviluppo di attività produttive industriali – artigianali e commerciali nel capoluogo e nei centri maggiori costieri e di vallata. Più recentemente le trasformazioni urbane sono avvenute su aree già

urbanizzate, con minore consumo di suolo, attraverso operazioni di riqualificazione o riuso di aree dismesse.



CARTOGRAFIA RAPPRESENTATIVA DEL SISTEMA URBANO

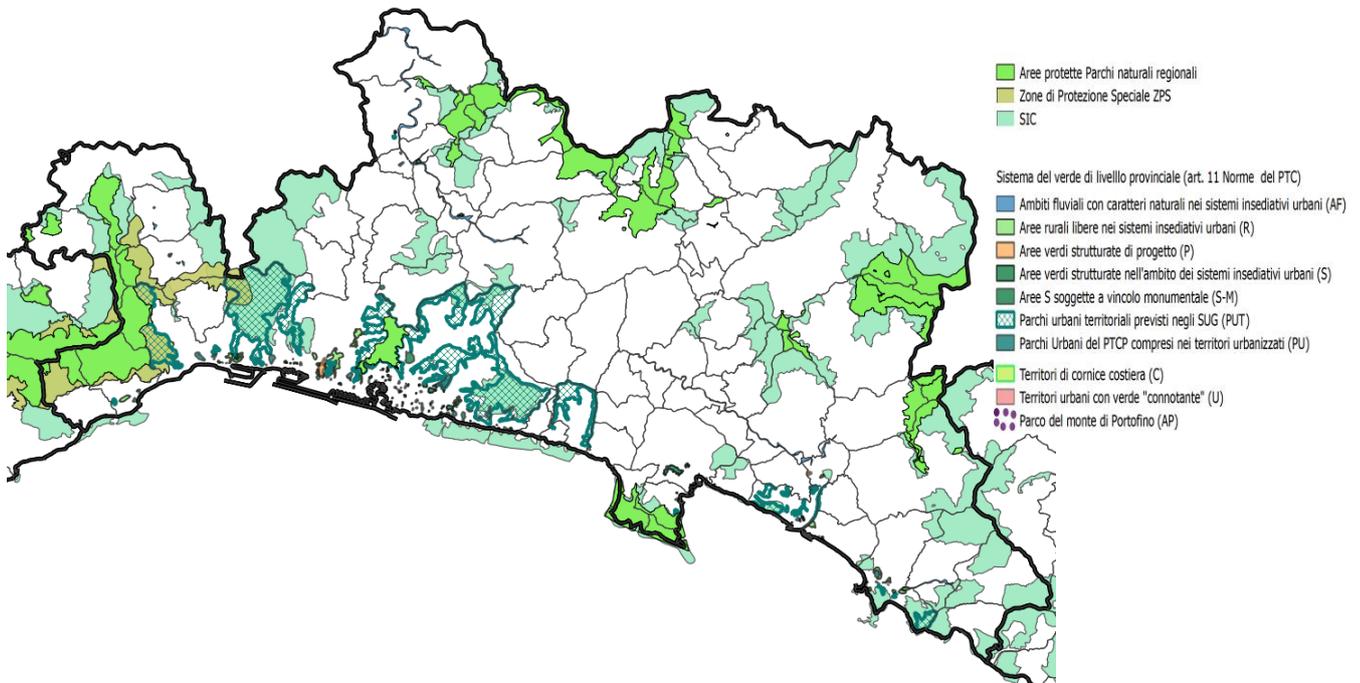
Il **sistema ambientale** è costituito da un mosaico di elementi naturali ed antropizzati, che nella loro diversità e molteplicità contribuiscono a realizzare un sistema di valori ecologici, paesaggistici, ambientali, culturali rispetto ai quali individuare azioni di tutela, incremento, valorizzazione, al fine di conservare, condividere e tramandare alle generazioni successive.

Il sistema della Città metropolitana di Genova si compone di :

- territorio naturale boscato: interessa il 54% del territorio
- spazi aperti: diffusi nelle aree montane e particolarmente caratterizzanti le valli Stura e Aveto
- territorio costiero (scogliere, spiagge, lungomare, ...)
- parchi naturali: nella CM le aree protette dei parchi naturali regionali coprono il 7% del territorio e sono distribuite nell'area centrale (Antola), a ponente (Beigua) e a levante (Portofino, Aveto)
- parchi territoriali a corona del capoluogo (forti genovesi)
- ville, parchi e giardini pubblici e privati
- aree agrarie
- terrazzamenti
- corsi d'acqua e laghi
- ambiti fluviali, aree golenali, terrazzi fluviali
- spazi urbani (piazze, viali, ...)

Gli obiettivi da perseguire sono sviluppare la conoscenza di questo *patrimonio comune* nei cittadini metropolitani sia rispetto alla consistenza dei valori che alla loro vulnerabilità, e individuare forme di tutela anche della specificità che le caratterizza, evitando azioni di omogeneizzazione che ne compromettano la ricchezza e diversità.

Gli strumenti di tutela esistenti derivano dalle leggi europee, nazionali e regionali (Siti di Interesse Comunitario - Natura 2000, Parchi regionali,...). L'Ente oggi Città Metropolitana, in particolare, ha sviluppato il tema del sistema del verde come rete ecologica e paesaggistica *urbana* nel PTC (Struttura – Organizzazione del sistema del verde) attraverso l'individuazione strutturata degli elementi che lo compongono : schedatura delle singole zone e delle aree complesse; normativa specifica concorrente con quella dei piani comunali; proposta di regolamento del verde.



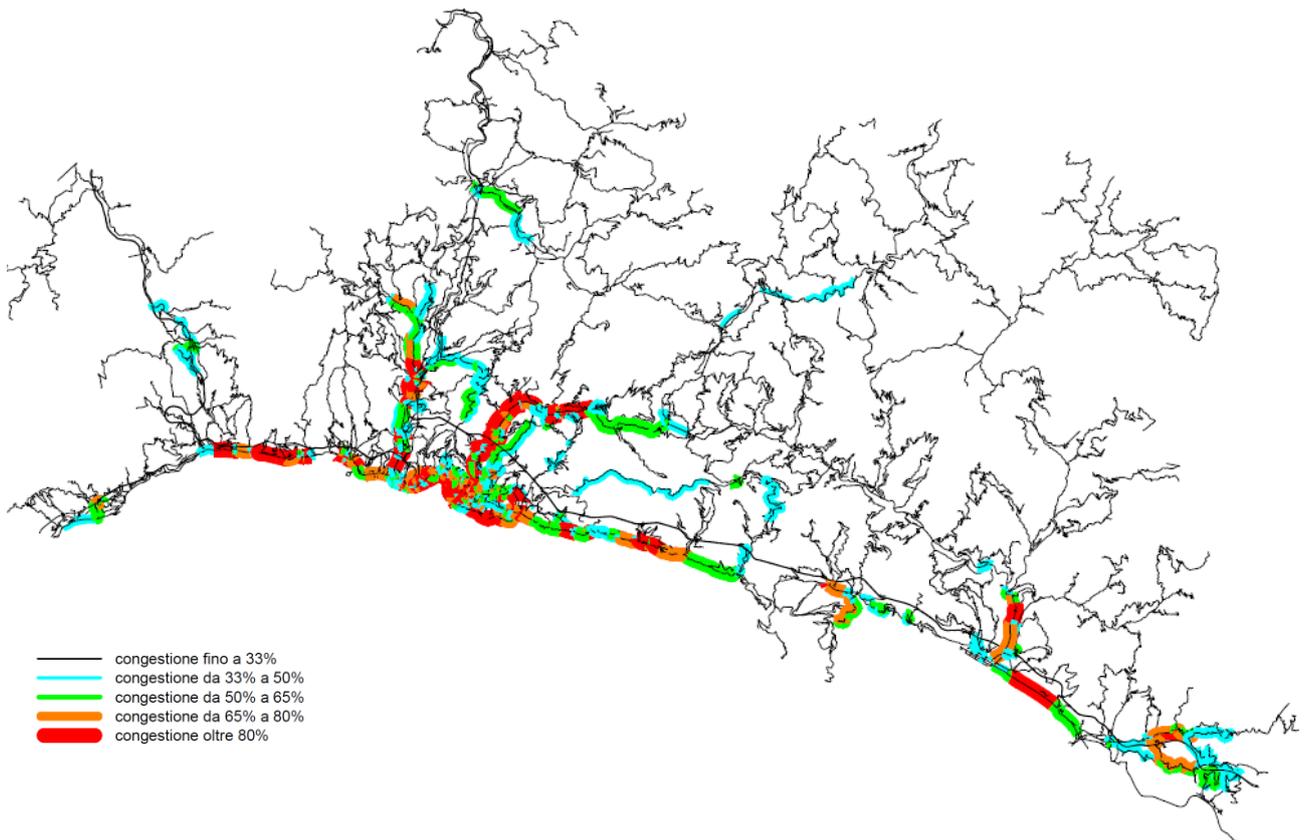
CARTOGRAFIA CON RAPPRESENTAZIONE DEI PRINCIPALI SISTEMI AMBIENTALI

Il **sistema della mobilità** si basa su una rete infrastrutturale che si sviluppa linearmente lungo l'asse costiero e lungo le principali vallate perpendicolari alla costa (autostrade, ferrovia, strade di collegamento). Le criticità del sistema derivano dalla disparità di condizioni per le diverse aree territoriali, con alcune concentrazioni e conseguente congestione del sistema che produce effetti negativi sulla mobilità e sull'ambiente.

La mobilità pubblica presenta particolari criticità per quanto attiene alle aree vallive e montane, specie per i territori interni del Tigullio (Valli Fontanabuona, Aveto, Graveglia e Sturla) che non sono serviti dalla ferrovia.

Vi sono, tuttavia, buoni esempi di azioni già effettuate per superare le criticità, anche attraverso un rapporto virtuoso fra pubblico e privato (Genova è stata fra le prime città italiane ad istituire il Car Sharing), lo sviluppo di piste ciclabili a livello intercomunale e di vallata (Tigullio e Fontanabuona), che si aggiungono ai principali interventi di adeguamento della rete infrastrutturale di più recente realizzazione: SP 456 - galleria del Turchino, variante esterna di raccordo tra SP 226-SP9 a Busalla, variante SP2 di Manesseno, adeguamento di alcuni tratti della SP 225 della Val Fontanabuona, variante SP 26 Val Graveglia, variante SP 523 Val Petronio.

Da migliorare è il sistema di interscambio fra le diverse modalità di trasporto pubblico (gomma, ferro, mobilità leggera).



CARTOGRAFIA CON RAPPRESENTAZIONE DEI PRINCIPALI TRATTI CRITICI (CONGESTIONE DELLA RETE)

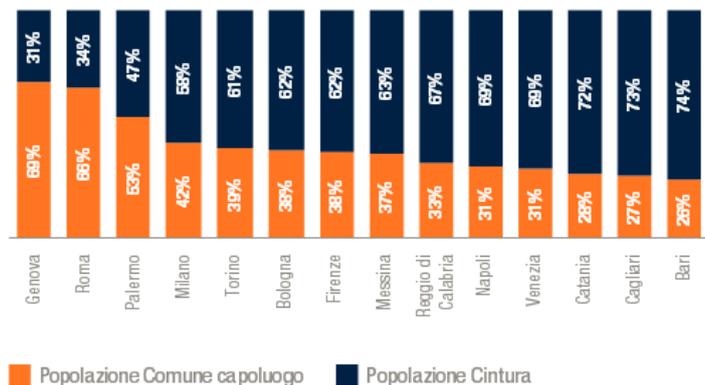
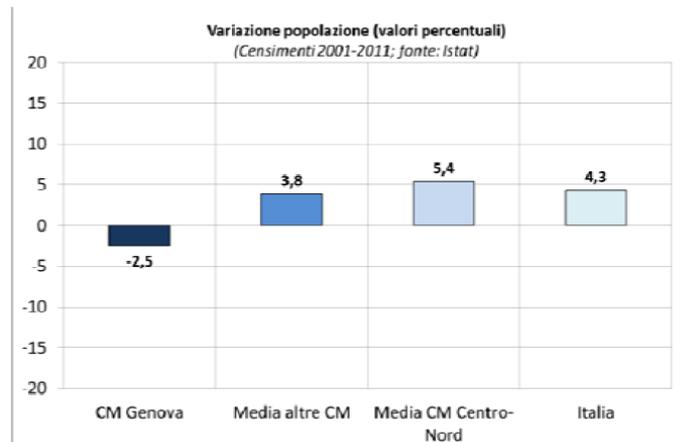
(Fonte: PTVE, 2008)

Le **analisi di carattere socio-economico** del territorio metropolitano sono selezionate in rapporto agli aspetti macro e micro economici e sociali peculiari per le aree metropolitane; sono tratte in parte dal “Libro Bianco delle Città Metropolitane”, redatto da ANCI in collaborazione con The European House - Ambrosetti (TEH-A), che costituisce uno strumento di indagine omogeneo per le città metropolitane italiane, alla cui stesura ha contribuito anche Genova.

DEMOGRAFIA

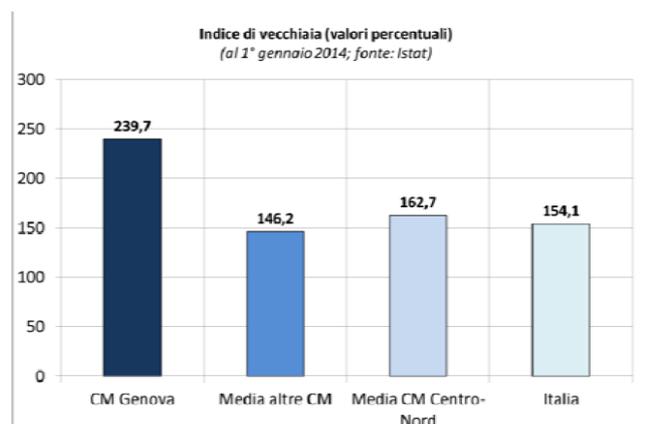
Popolazione

Nel decennio 2001-2011 secondo i dati censuari la popolazione dell’area metropolitana genovese rileva una **significativa riduzione in controtendenza all’andamento della media delle Città Metropolitane** e del dato nazionale, con una popolazione che al 2014 si fissava a 862.175 abitanti, nettamente inferiore alla maggior parte delle altre Città Metropolitane. Nonostante questo tuttavia, è proprio dal 2014 che la popolazione ligure ha lentamente ripreso ad aumentare, dove in particolare le donne si riscontrano in numero maggiore rispetto agli uomini. Particolarità di Questo territorio è anche il fatto che **la maggior parte della popolazione residente nell’area della Città Metropolitana si concentra nel territorio del comune capoluogo**, per cui circa il 69% della popolazione risiede entro i confini del Comune di Genova, mentre solo il restante 31% risiede nelle zone limitrofe. Questo è un territorio per un verso densamente popolato, ma dall’altro interessato da fenomeni di dispersione rilevante: il 10% della popolazione risiede infatti sparsa in 51 comuni che coprono il 70% della superficie dell’intera area metropolitana.

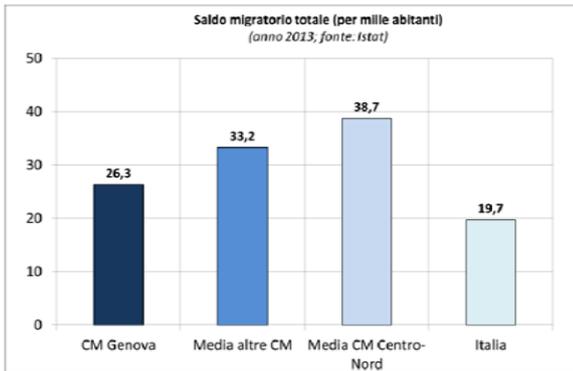


Indice di vecchiaia

È il numero di residenti oltre i 64 anni ogni 100 residenti in età compresa tra 0 e 14 anni e misura il livello del cambiamento generazionale. L’area metropolitana genovese registra un **indice di vecchiaia nettamente superiore rispetto alla media delle Città Metropolitane** e alla media nazionale.



Saldo migratorio

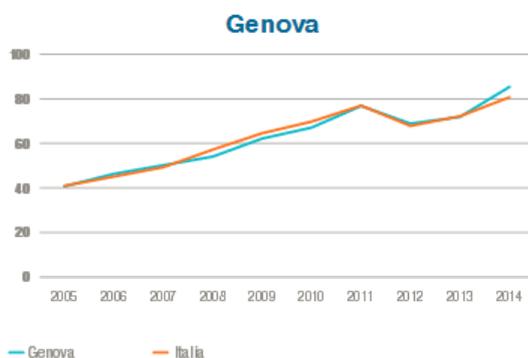
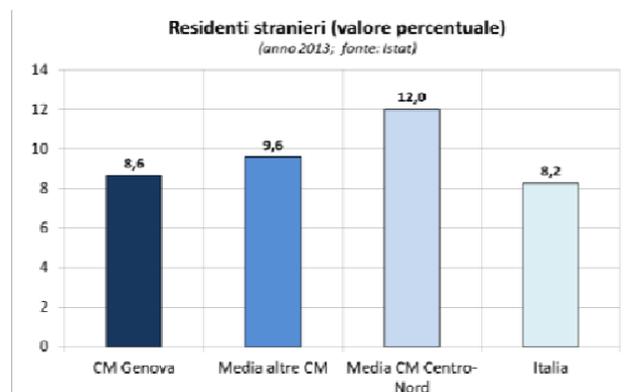


Il **saldo migratorio** per la Città metropolitana di Genova, nel 2013, **risulta positivo e superiore al dato nazionale**, ma **inferiore al dato delle altre Città metropolitane**. Il 2012 ed il 2013, ancorchè risentano delle operazioni di parifica post censuarie, evidenziano un andamento di crescita confermando la capacità dei territori di accogliere nuovi residenti e di favorire l'integrazione degli stranieri. In particolare per la Città metropolitana di Genova a fronte dell'abbandono del capoluogo, **risulta significativa la percentuale di emigrati che si**

stabiliscono nel territorio metropolitano.

Stranieri residenti

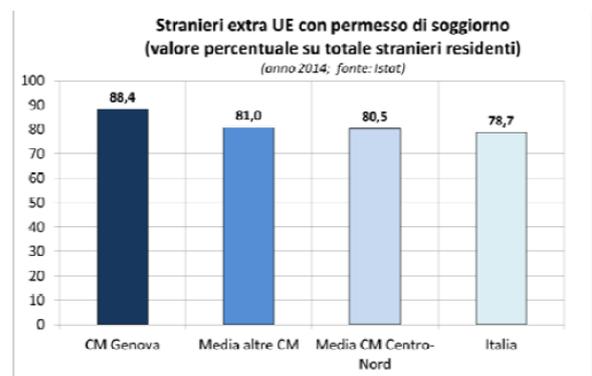
La **percentuale di stranieri residenti nella Città metropolitana di Genova** rispetto alla popolazione residente risulta **leggermente superiore** se confrontata con **il dato nazionale**, (arrivando quasi ad equivalersi) ma **inferiore alla media delle altre Città Metropolitane**. Il dato è da attribuirsi ad una minore attrattività in relazione alle opportunità lavorative.



Trend dell'incidenza della popolazione straniera residente nelle Città Metropolitane italiane (numero di immigrati ogni 1.000 abitanti), 2005-2014

Stranieri extra UE residenti

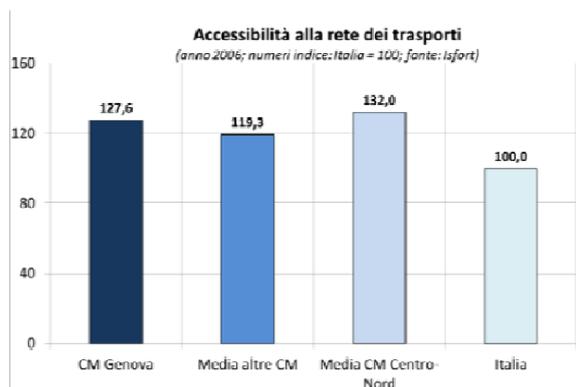
La Città metropolitana genovese registra, rispetto al dato nazionale e quello delle media delle città metropolitane, una **incidenza di stranieri non appartenenti all'Unione Europea maggiore rispetto agli stranieri residenti complessivi**.



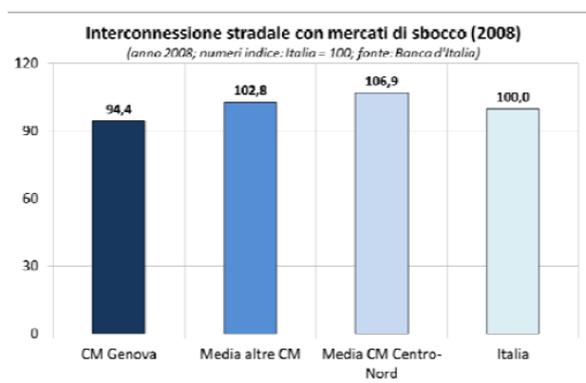
L'ACCESSIBILITÀ INFRASTRUTTURALE

Accessibilità locale alle rete primaria di trasporto delle merci (nel 2006).

L'indice è misurato dall'Isfort tramite i tempi di collegamento tra i singoli Sistemi locali del lavoro (SLL) di un'area e i più vicini nodi della rete di trasporto (aeroporti, porti, caselli autostradali, stazioni ferroviarie). Nel 2006 i SLL della provincia di Genova risultavano ben connessi al sistema dei trasporti primario; l'indice era superiore di oltre un quarto rispetto alla media nazionale, e superava anche la media delle altre città metropolitane, pur restando inferiore alla media delle sole presenti dell'area centrosettentrionale del paese. Va osservato da un lato che Genova beneficia a questo proposito del contesto ambientale nordoccidentale, attraversato da una fitta rete di autostrade e di primari aeroporti e stazioni; dall'altro lato la presenza del principale porto nazionale contribuisce a migliorare il valore dell'indice.



Interconnessione stradale con i mercati di sbocco nazionali (nel 2008).



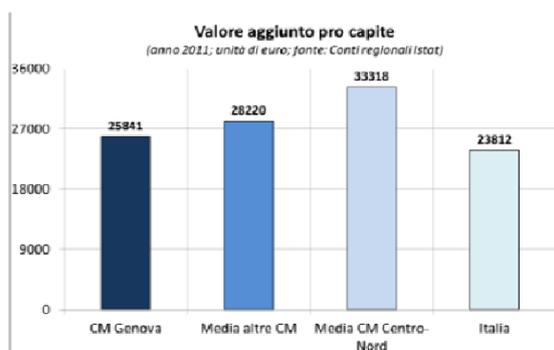
L'indice si basa su stime della Banca d'Italia dei tempi medi necessari per raggiungere gli altri capoluoghi di provincia, che rappresentano i mercati di sbocco per le produzioni locali. Le infrastrutture di trasporto stradale delle merci possono essere considerate tanto più efficienti, quanto più accorciano i tempi di trasporto verso i mercati di riferimento, a parità di distanza geografica da questi. Nel 2008 **l'indice di interconnessione del territorio metropolitano relativo al trasporto stradale di merci era inferiore di oltre il 5 % rispetto alla media nazionale, di oltre l'8% rispetto alla media delle città metropolitane e di quasi il 12 %**

rispetto alle Città metropolitane del Centro-Nord. Il nostro territorio, così come l'intera regione Liguria, mostrava uno svantaggio in particolare nei confronti delle aree più centrali della pianura Padana, che registrano la massima accessibilità stradale lungo le direttrici Milano-Bologna e Torino-Milano-Brescia.

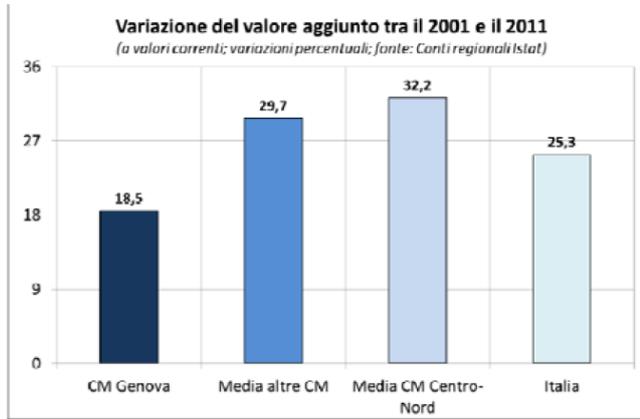
LA STRUTTURA ECONOMICA

Valore aggiunto pro capite.

Nelle città metropolitane il valore aggiunto pro capite tende a superare quello del resto del paese, per una serie di fattori che nelle aree urbane accrescono la produttività media, quali la presenza di capitale umano qualificato, la facilità di circolazione delle idee e delle innovazioni e la disponibilità di mercati del lavoro ampi e diversificati. A Genova il **valore aggiunto pro capite, pur risultando superiore alla media del paese, è minore di oltre l'8% alla media delle altre città metropolitane, e di oltre il 22% alla media delle sole città metropolitane del Centro-Nord.** Ciò suggerisce che i vantaggi potenziali dell'agglomerazione urbana vengono qui sfruttati in misura soltanto parziale.



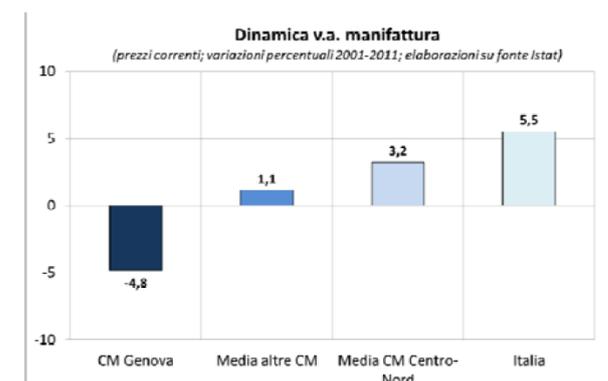
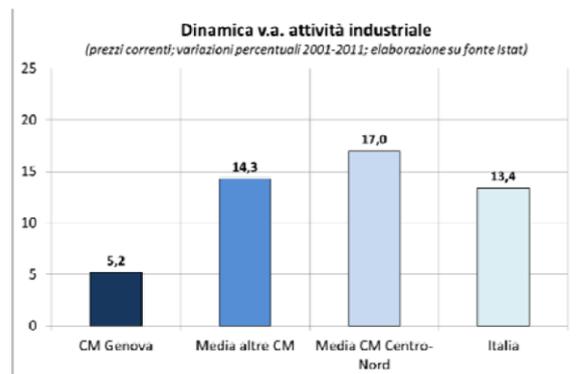
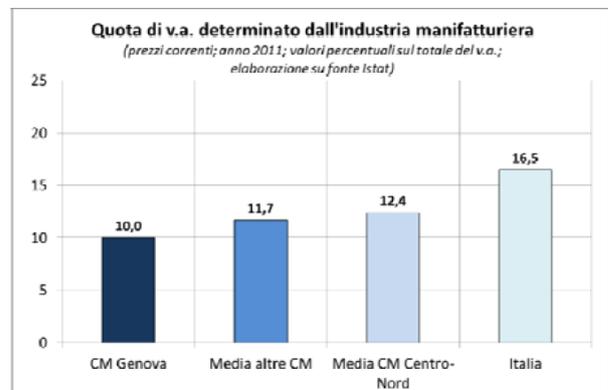
Variatione del valore aggiunto tra il 2001 e il 2011.



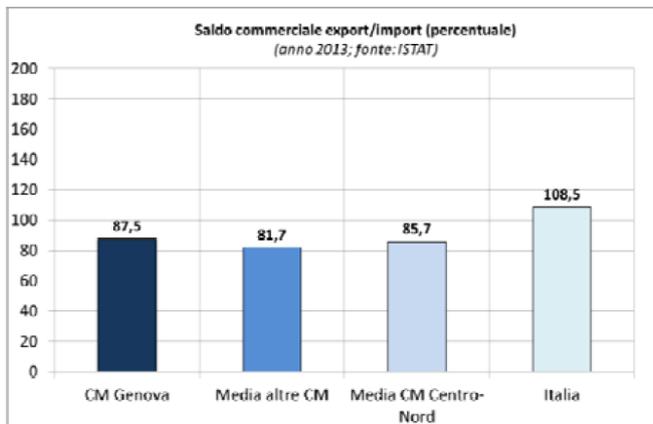
Da un punto di vista dinamico, negli anni duemila il **valore aggiunto pro capite** (a valori correnti) è **creciuto** non solo notevolmente **meno della media delle altre città metropolitane, ma meno anche della media del paese**. Questo suggerisce un processo di progressiva perdita di competitività del tessuto produttivo locale rispetto ad altre aree del territorio nazionale.

Valore Aggiunto determinato dall'attività industriale

La **quota di valore aggiunto determinato dall'attività industriale per la Città metropolitana di Genova si attesta al 18,1% del totale**. Tale quota risulta **inferiore di 1 punto percentuale rispetto alla media delle altre; il gap si allarga se il paragone è riferito alle sole che si trovano al Centro-Nord e alla media italiana**. Nonostante quote elevate di valore aggiunto determinate dal settore terziario caratterizzino i sistemi economici più sviluppati, è da sottolineare come l'erosione della ricchezza proveniente dall'attività industriale sia un segnale negativo per un territorio, quale è la provincia di Genova: l'attività industriale è infatti driver di innovazione e ha maggiore potenzialità di penetrazione sui mercati esteri. Quanto detto vale ancora di più per **l'attività manifatturiera: il contributo al valore aggiunto totale è pari al 10% di Genova, contro il 12,4% delle altre Città metropolitane del Centro-Nord e il 16,5% dell'intera nazione**. L'abdicazione di Genova alla propria vocazione industriale si può rintracciare anche nella dinamica del valore aggiunto nel periodo 2001-2011: a prezzi correnti **l'attività industriale nel territorio metropolitano è cresciuta del 5,2%, ben lontana dalle variazioni percentuali** registrate in media nelle altre Città metropolitane e **in particolare in quelle del Centro-Nord**. Anche il valore aggiunto complessivo nazionale determinato dall'industria è cresciuto di più del doppio rispetto al dato genovese. Nello stesso arco di tempo, il **settore manifatturiero della Città metropolitana di Genova è calato di circa 5 punti percentuali**, mentre nelle restanti città metropolitane si è registrata, in media, una variazione positiva.



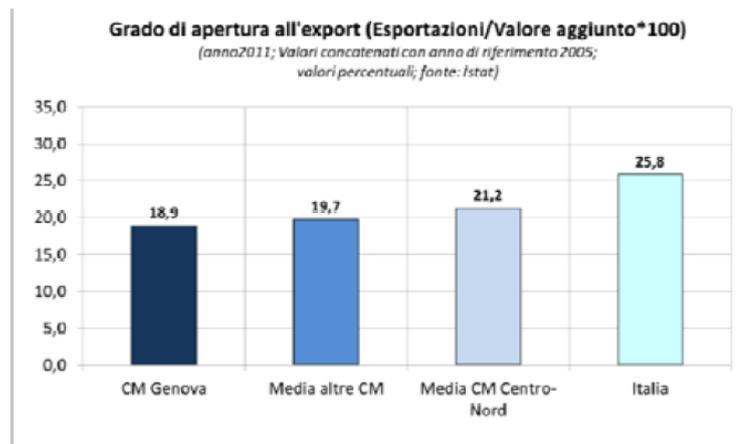
Export/import



I dati del **saldo commerciale** espressi come rapporto percentuale tra il valore delle esportazioni e quello delle importazioni rilevano un andamento positivo a livello nazionale ed **evidenziano invece un disavanzo assai simile per la Città metropolitana di Genova se confrontata con il valore medio delle altre Città metropolitana del centro nord**. La prevalenza delle importazioni nelle Città metropolitane trova spiegazione nell'ampio mercato di consumo agglomerato nelle aree urbane.

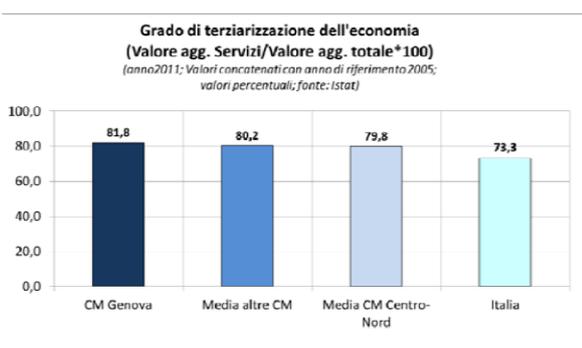
Grado di apertura all'export (2011)

Il **grado di apertura all'export**, calcolato rapportando le esportazioni al valore aggiunto generato, **mostra una situazione piuttosto debole per la città metropolitana di Genova**, dove nel 2011 il peso dell'export raggiunge quota 18,9%, al di sotto della media delle altre città metropolitane. Si rileva inoltre che il grado di apertura medio del complesso delle città metropolitane è a sua volta inferiore a quello registrato per le sole città metropolitane del Centro-Nord, Genova esclusa, nonché inferiore alla media nazionale (25,8%). Nel territorio



della Città metropolitana genovese si registra infatti una propensione ad esportare del 33% al 2014. La **stima del grado di apertura all'export per il 2013** (fonte Prometeia) mostra inoltre una situazione in peggioramento: se infatti cresce il peso dell'export in tutti i comparti territoriali di riferimento, la città metropolitana di Genova **mostra una riduzione del suo grado di apertura**, dovuto al calo delle esportazioni registrate negli ultimi anni, che si pone su valori all'incirca del 33% nell'anno 2014.

Grado di terziarizzazione dell'economia (2011)



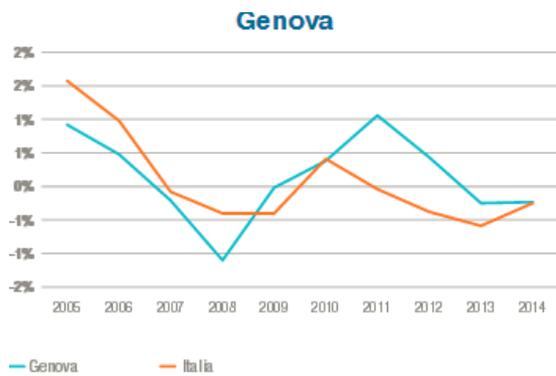
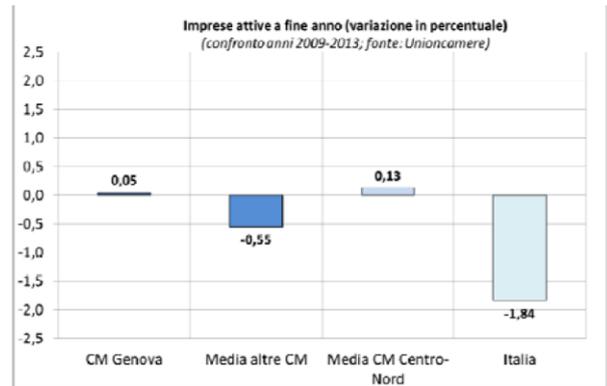
Come noto il **grado di terziarizzazione dell'economia ligure è molto avanzato**. Nella città metropolitana di Genova, nel 2011, il **settore terziario produce quasi l'82% del valore aggiunto totale**. Il peso del settore terziario è superiore sia alla media nazionale, sia alla media delle altre città metropolitane, sia a quella delle sole città metropolitane del Centro-Nord. Allungando l'orizzonte temporale al 2013 (dato stimato Prometeia) si registra un ulteriore incremento della quota di valore aggiunto prodotta dal settore dei servizi per tutte le aree considerate e il mantenimento della posizione della città

metropolitana di Genova nel panorama nazionale.

Imprese

Dall'esame dei dati del **periodo 2009-2014** si evince che nella Città metropolitana di Genova **la percentuale di imprese attive è lievemente aumentata** come nella media delle altre situate nel centro nord, mentre risultano negative le variazioni percentuali registrate a livello nazionale e a livello di media delle altre. Va peraltro rimarcato che **l'incremento del numero di imprese riguarda prevalentemente quelle individuali o a basso numero di addetti**. Secondo i dati del 2014, il tasso di natalità delle imprese genovesi si attesta al 6,84%, suddiviso in un 2.35% nel settore primario, 5.32% nel settore secondario e 4.28% nel terziario. Il maggior numero di imprese attive opera così nel settore del commercio all'ingrosso e al dettaglio (49,3%) e in quello delle costruzioni (28,5%) mentre le imprese attive nel settore manifatturiero si collocano solo al terzo posto (14%).

Leggermente superiore invece il tasso di mortalità delle imprese genovesi, calcolato al 7.06%, a sua volta suddiviso **rispettivamente al 7.94% nel settore primario, 6.58% nel secondario ed infine 6.78 nel terziario**.



Il trend del tasso di incremento delle imprese nelle Città

Metropolitane italiane (variazioni percentuali), 2005 - 2014

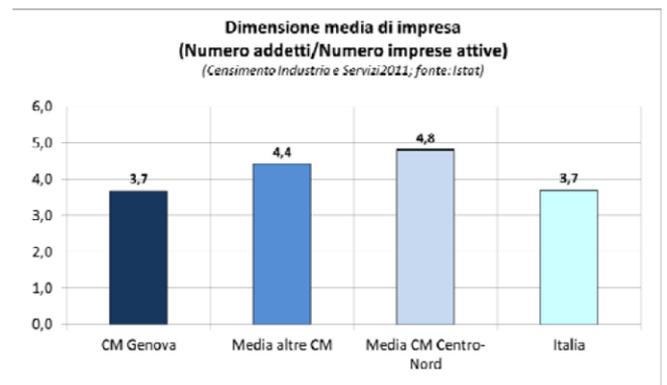
	COMUNE CAPOLUOGO	CINTURA	CITTÀ METROPOLITANA
Genova	170	36	206
Milano	2.627	1.433	4.062
Torino	316	323	640
Bologna	116	213	341
Venezia	59	61	121
Firenze	121	124	247
Roma	934	121	1.055
Bari	36	26	62
Napoli	51	22	73
Reggio di Calabria	1	7	8
Cagliari	15	10	25
Catania	31	21	52
Messina	2	14	16
Palermo	78	12	91
Totale Città Metropolitane	4.557	2.423	6.999
Italia		12.400	

Presenza di imprese multinazionali estere

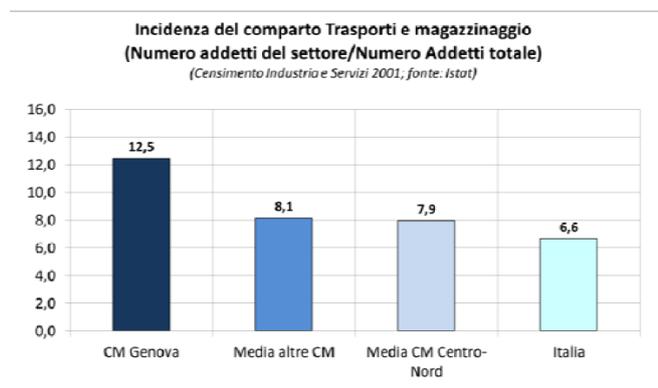
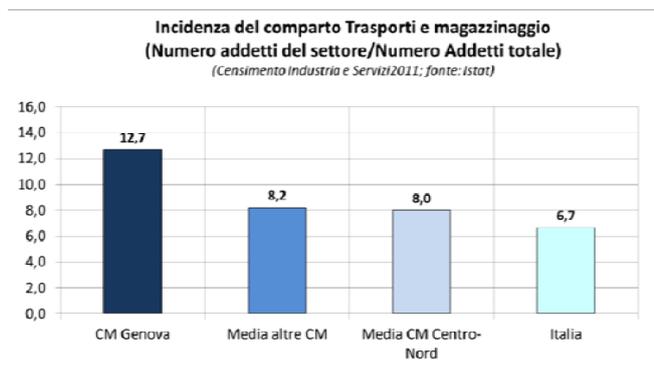
Il territorio genovese ospita anche un certo numero di imprese straniere, ancora una volta prevalentemente posizionate nel capoluogo. In tutto queste attività sono 206, **rappresentando comunque uno dei valori più elevati nel complesso delle Città metropolitane**.

Dimensione media di impresa (Censimento 2001 e 2011)

La dimensione media delle imprese genovesi risulta allineata al dato medio nazionale (3,7 addetti per impresa attiva). Questo dato è **notevolmente inferiore a quello registrato sia nelle altre città metropolitane nel loro complesso (4,4)**, sia nelle sole città metropolitane del Centro-Nord (4,8). Rispetto al dato del Censimento del 2001 si rileva che la dimensione media di impresa è leggermente cresciuta nell'area genovese, mentre si è ridotta nelle altre aree considerate; tuttavia la dimensione delle imprese attive nella città metropolitana rimane ancora molto contenuta.



Incidenza del comparto Trasporti e magazzinaggio (Censimento 2001 e 2011)

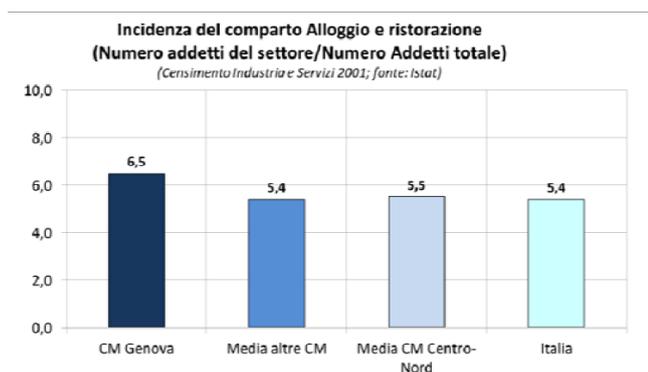
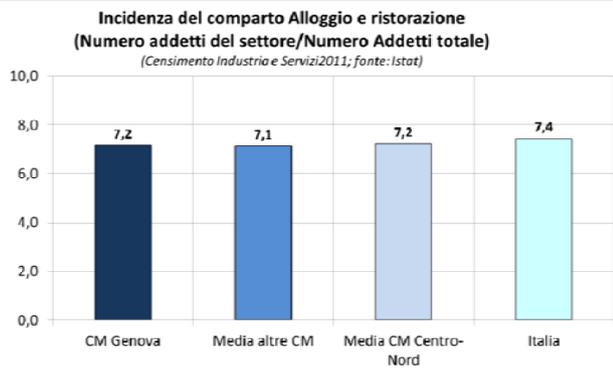


Nel complesso delle città metropolitane italiane e analogamente nelle sole città metropolitane del Centro-Nord, il **peso del comparto Trasporti e magazzinaggio valutato in termini di addetti è superiore rispetto alla media nazionale**. La città metropolitana di Genova mostra inoltre una quota di addetti in questo settore nettamente superiore anche alla media delle altre città metropolitane.

E'indubbiamente rilevante in questo caso il ruolo del porto e dei trasporti marittimi: **la città di Genova si colloca infatti al primo posto tra le città metropolitane per questo indicatore**. La situazione è analoga a quella registrata alla data del Censimento Industria e Servizi 2001.

Incidenza del comparto Alloggio e ristorazione (Censimento 2001 e 2011)

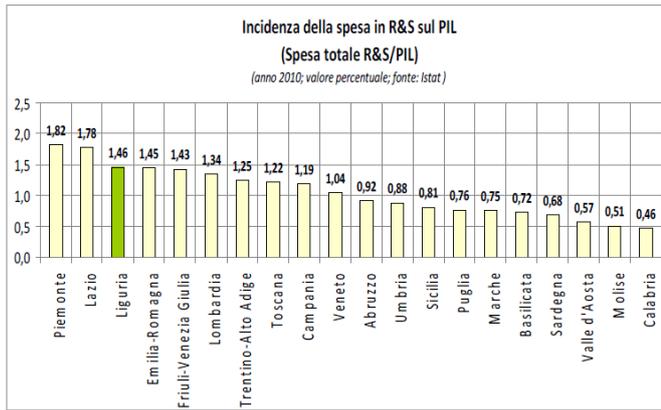
30



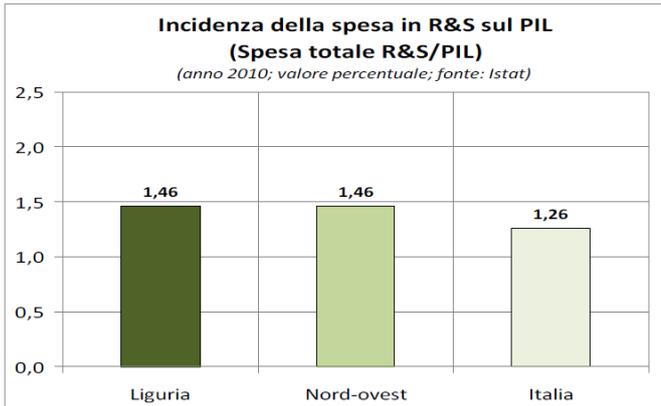
Per quanto riguarda il **settore Alloggio e ristorazione il numero di addetti dedicati sul totale degli addetti, al 2011, è leggermente inferiore alla media nazionale e sostanzialmente in linea con il dato rilevato per le altre Città metropolitane**. Il dato genovese, che alla data del Censimento 2001 risultava decisamente superiore a quanto registrato negli altri territori di riferimento, nel decennio è cresciuto meno che negli altri comparti territoriali, portando così ad una sostanziale convergenza dei livelli.

Spesa in R&S sul PIL (2010)

Dati regionali, in quanto non è disponibile il dettaglio provinciale. Il confronto proposto per questi indicatori non è quindi sulla media delle altre città metropolitane ma tra regioni e sulla macroarea territoriale di riferimento.

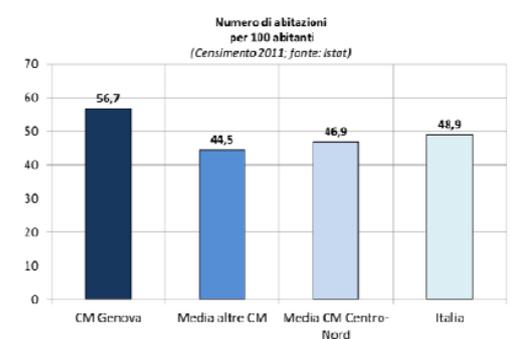
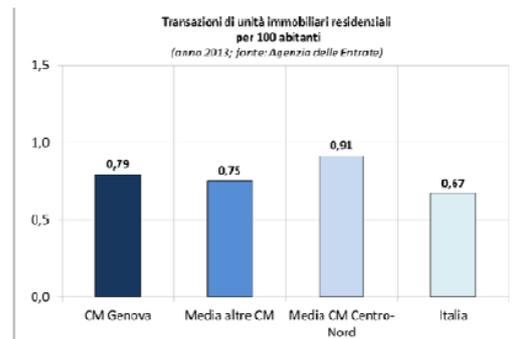


La spesa in ricerca e sviluppo in percentuale del Pil mostra un buon posizionamento della Liguria tra le regioni italiane. Con un livello dell'1,46% la regione si colloca al terzo posto tra le regioni italiane, dopo Piemonte e Lazio. Il dato ligure è allineato con il dato del Nord Ovest e superiore alla media nazionale (1,25%). La Liguria presenta una buona performance anche negli anni precedenti al 2010, almeno al partire dal 1999.



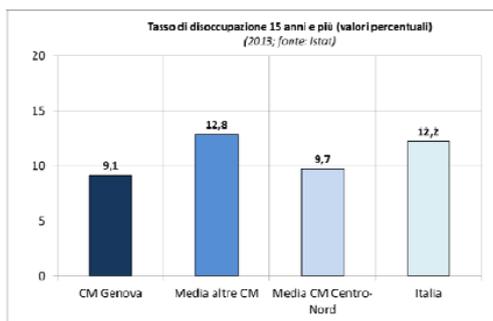
Mercato immobiliare

Nel 2013 il numero delle transazioni di unità immobiliari residenziali per 100 abitanti non è significativamente discosto da quelli delle aree di confronto. Dato che invece il numero di abitazioni presenti ogni 100 abitanti è a Genova assai superiore alla media, si può desumere che la crisi del mercato immobiliare abbia colpito in misura superiore il territorio metropolitano genovese rispetto a quello delle altre Città metropolitane e a quello nazionale.

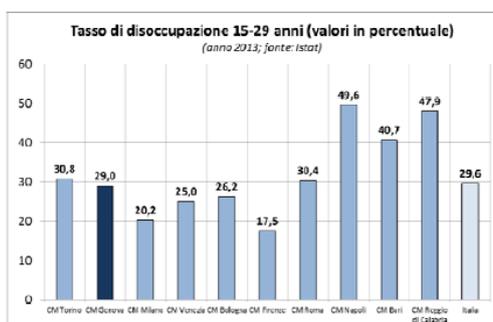


IL LAVORO

Occupazione/disoccupazione

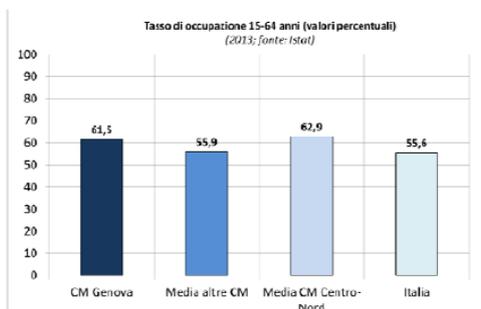


Il tasso di occupazione nella fascia 15- 64 anni risulta superiore al valore medio delle altre Città metropolitane ed al valore a livello nazionale, ma di **1,4 punti percentuale inferiore rispetto al dato delle Città metropolitane centro nord.**

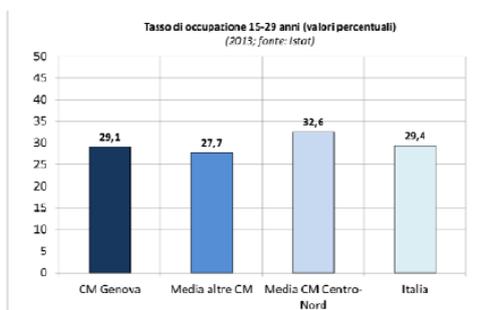


Stesso andamento si rileva nella fascia di età 15-29 , ma con un riallineamento rispetto al dato nazionale e delle altre. **La crisi economica** che ha interessato, dal 2009, la zona euro e tutto il territorio nazionale **si è fatta sentire in misura inferiore sull'area metropolitana genovese** rispetto agli altri ambiti territoriali, facendo registrare un tasso percentuale di disoccupazione complessivo di **oltre 3 punti percentuali inferiore rispetto alla media delle altre Città metropolitane e al dato nazionale.**

32



Più allarmante il dato relativo alla disoccupazione giovanile (15-29 anni) che nell'area metropolitana genovese registra, rispetto alle Città metropolitane del Centro Nord, **un valore inferiore solo alla Città metropolitane di Torino e Roma.**



Tra **gli occupati**, gli addetti al settore primario sono meno dell'1% , dato più basso dell'intera regione, a fronte di province più improntate all'agricoltura come Savona o Imperia. Il **settore secondario assorbe invece circa il 20% degli occupati mentre il 74% è assorbito dal terziario.**

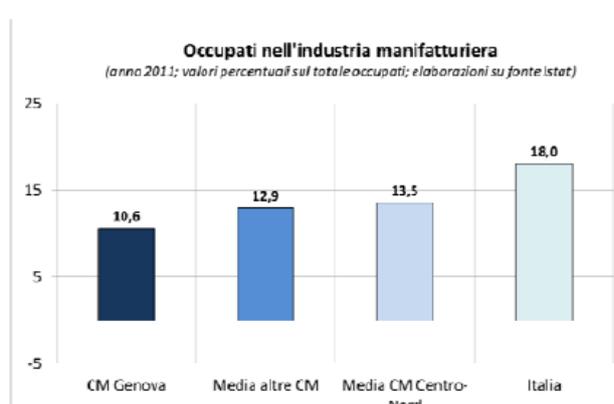
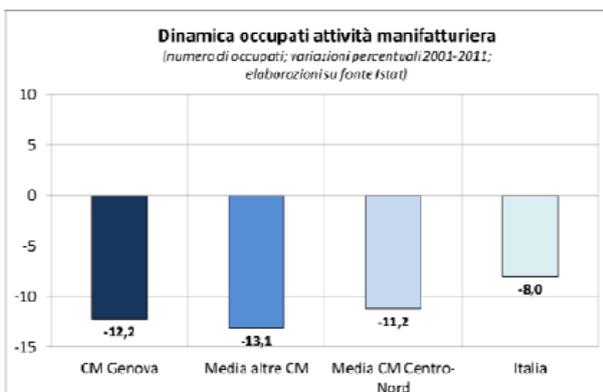
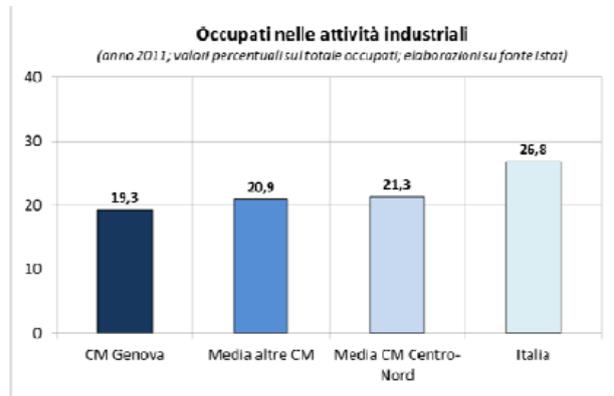
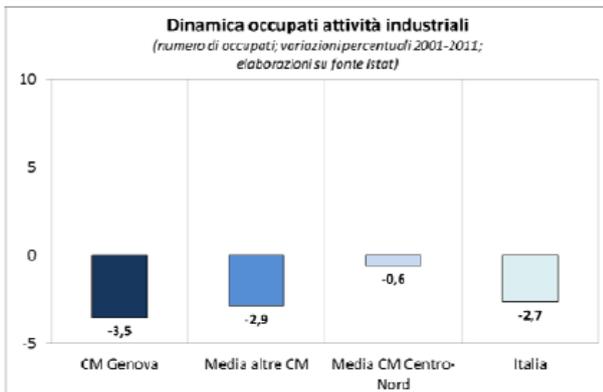
Occupati nelle attività industriali

Nella Città metropolitana di Genova la **quota di occupati nelle attività industriali risulta inferiore alla media delle altre Città metropolitane di circa due punti percentuali.**

Nell'industria manifatturiera la quota di occupati risulta il 10,6% del totale e il gap con gli altri territori di confronto si allarga.

Pur registrando una quota di occupati nell'industria minore della media, **Genova ha perso**, nel periodo 2001-2011, **una percentuale maggiore di posti di lavoro: il numero di occupati nell'industria è sceso del 3,5%, valore inferiore a quello della media nazionale e lontano dalla sostanziale stabilità del dato riferito alla media delle altre Città metropolitane del Centro Nord (-0,6%).**

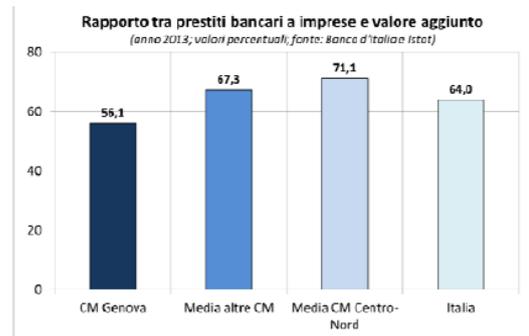
Il **settore manifatturiero**, in particolare, ha registrato una **diminuzione di occupati pari al 12,2%**, inferiore rispetto alla media delle Città metropolitane comprensive di quelle del sud del Paese, ma superiore al dato delle Città metropolitane del Centro-Nord.



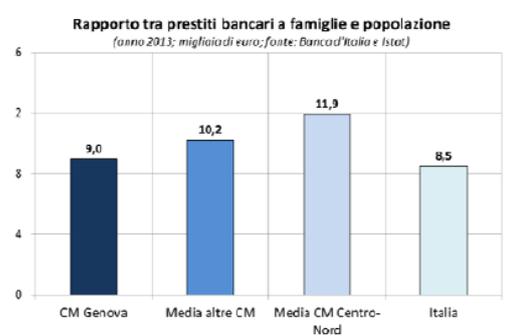
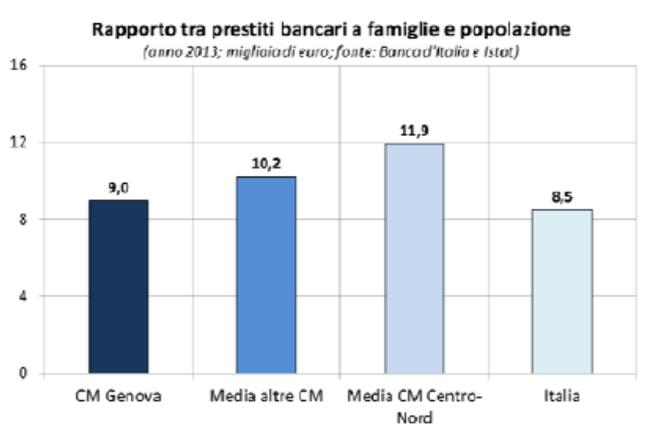
LA STRUTTURA FINANZIARIA

Rapporto tra prestiti bancari a imprese e valore aggiunto.

Nelle città metropolitane il rapporto tra prestiti bancari alle imprese e valore aggiunto è tipicamente maggiore della media del paese; **a Genova tuttavia questo rapporto è inferiore alla media sia delle altre città metropolitane (specie di quelle nordoccidentali), sia del paese nel suo complesso.** Ciò risente in parte dalla relativa scarsità di grandi imprese aventi sede a Genova. Di contro, gli stabilimenti di imprese aventi sede altrove costituiscono una porzione non trascurabile del tessuto produttivo locale: questi ultimi contribuiscono al valore aggiunto genovese, ma non all'assorbimento di prestiti bancari, che vengono centralizzati sulle rispettive sedi.



Rapporto tra prestiti bancari a famiglie consumatrici e popolazione.

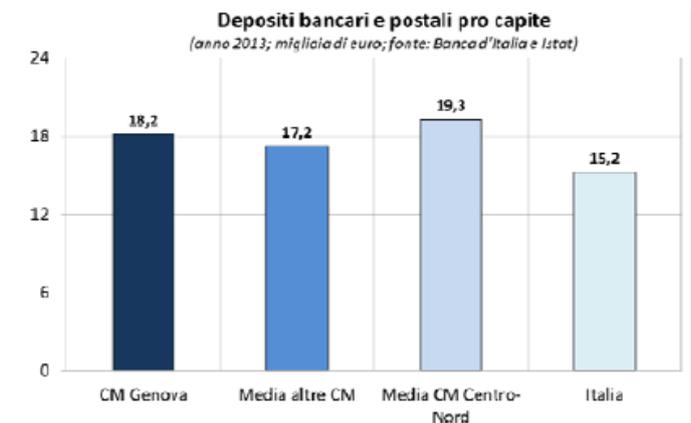


Nelle città metropolitane le famiglie consumatrici risultano in media più indebitate presso il sistema bancario rispetto alla media del paese. Vi contribuiscono caratteristiche di tipo culturale, ma un peso determinante è esercitato dal maggiore valore degli immobili nelle aree urbane, che si traduce in mutui di importo più consistente. **A Genova**, dati anche la sua debole dinamica demografica e il livello dei prezzi immobiliari inferiore a quelli dei maggior capoluoghi del paese (in particolare Milano e

Roma), che innalzano sensibilmente la media delle città metropolitane del Centro-Nord, **l'indebitamento medio delle famiglie permane relativamente contenuto.** Vi contribuisce anche l'età media elevata: normalmente, infatti, le famiglie tendono a indebitarsi per l'acquisto di immobili quando sono ancora piuttosto giovani.

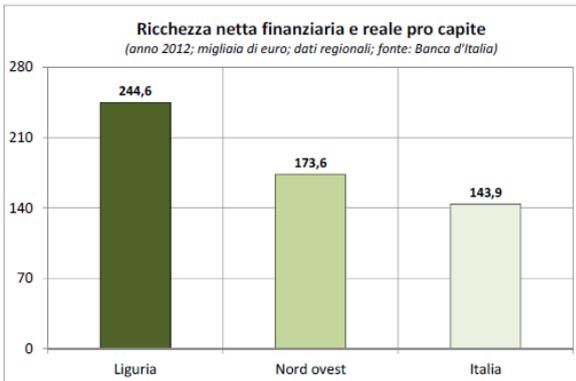
Rapporto tra depositi bancari e postali di famiglie consumatrici e popolazione.

Nelle città metropolitane le famiglie consumatrici dispongono normalmente di una maggiore ricchezza media, e i loro depositi pro capite sono superiori rispetto a quelli del paese. Ciò è particolarmente vero a Genova, dove la ricchezza cumulata è molto elevata. Anche su questo aspetto influisce l'età media elevata: le famiglie anziane dispongono infatti di norma di una maggiore ricchezza finanziaria cumulata rispetto a quelle più giovani.



GLI ASPETTI SOCIALI

Ricchezza netta reale e finanziaria pro capite (Dati regionali)

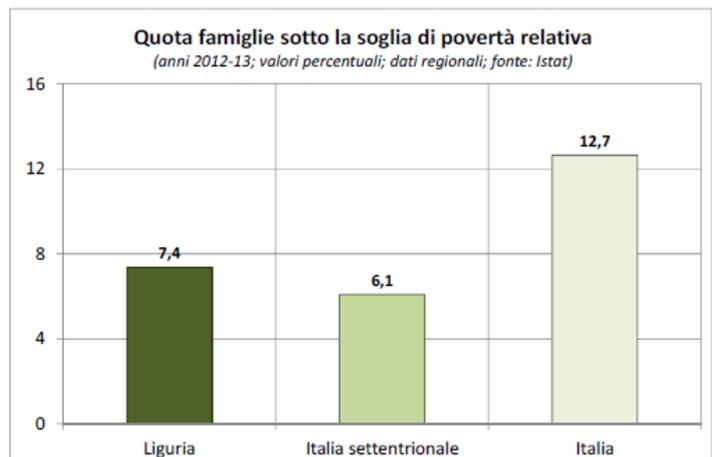


In Liguria la ricchezza media delle famiglie è molto elevata nel confronto nazionale, e largamente superiore anche a quella dell'area nordoccidentale del paese. Vi contribuisce la storia economica della regione, che ha beneficiato in passato sia di una posizione centrale nei commerci internazionali (grazie alla presenza del porto) sia di uno sviluppo industriale intenso e precoce rispetto anche alle aree più avanzate del paese. Questi fattori, insieme alle dimensioni medie ridotte delle famiglie e all'anzianità media elevata, hanno favorito l'accumularsi presso le famiglie liguri di

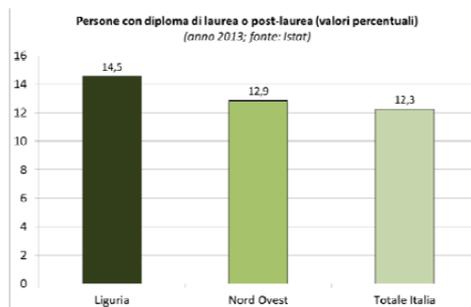
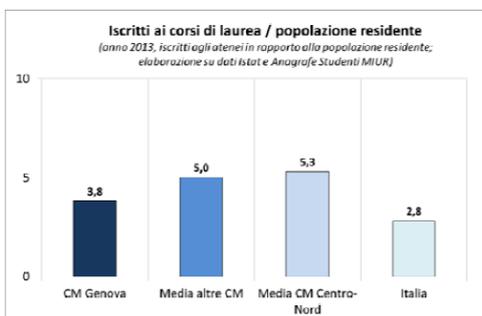
consistenti attività finanziarie e soprattutto immobiliari.

Quota delle famiglie al di sotto della soglia di povertà relativa (Dati regionali)

Nella media del biennio 2012-13 la quota di famiglie liguri in condizioni di povertà relativa era del 7,4 per cento, un valore decisamente inferiore alla media del paese (nella quale però incidono molto i dati elevati che si registrano nel Mezzogiorno), ma sensibilmente superiore alla media delle regioni del Nord. Una quota relativamente elevata di famiglie povere, in una regione nella quale in termini medi la ricchezza delle famiglie è molto elevata, suggerisce l'esistenza di una spiccata polarizzazione nel possesso della ricchezza tra le diverse fasce di popolazione.



Istruzione



Per poter fornire un indicatore relativo all'attrattività degli Atenei, pubblici e privati, presenti nelle Città metropolitane si è voluto rapportare il numero di iscritti totale ai residenti del territorio. Nel

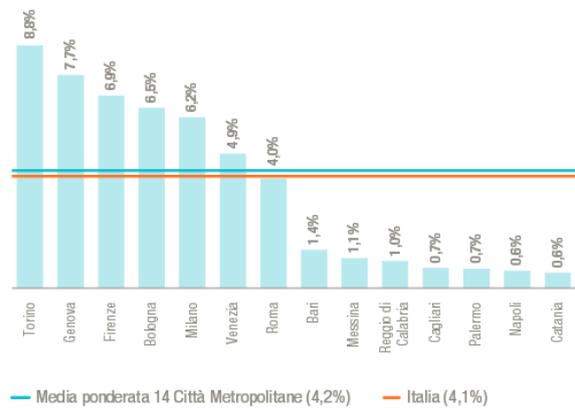
numero di iscritti sono quindi compresi quelli provenienti da altre Regioni o dall'estero.

La città di Genova registra un rapporto del 3,8%, superiore a quello nazionale, ma inferiore al dato riferito alle restanti Città metropolitane. La minore attrattività relativa del sistema locale degli Atenei non implica tuttavia un minore grado di istruzione medio della popolazione. A livello regionale, la quota di laureati è infatti superiore alla media nazionale e anche a quella dell'area nordoccidentale del paese.

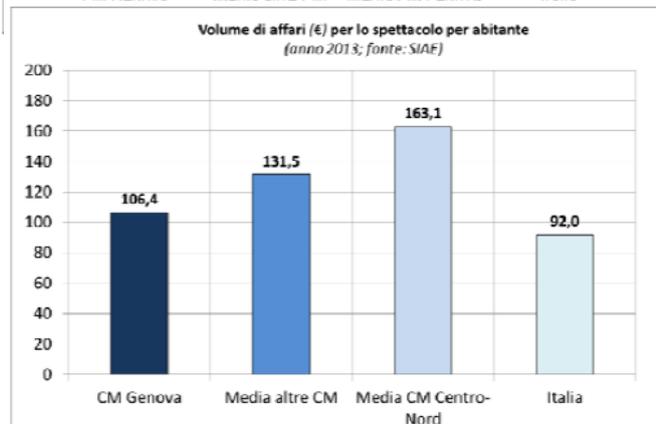
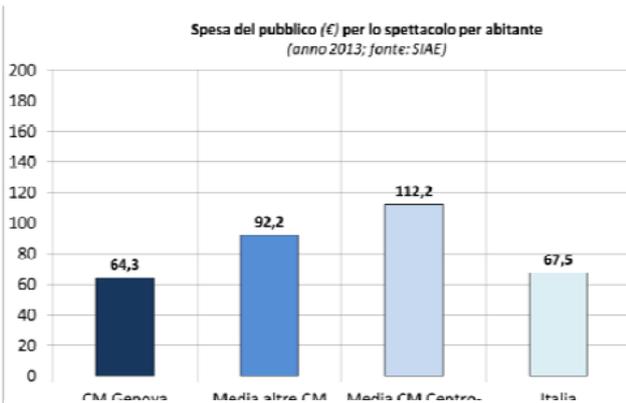
Tasso di scolarizzazione

Tra le Città metropolitane, quella di Genova presenta uno dei più alti tassi di scolarizzazione. Nella popolazione di fascia compresa tra i 25 ed i 64 anni, il 66% è in possesso di un diploma, mentre il 28% degli abitanti compresi tra i 30 ed i 34 anni è in possesso di una laurea. In questo la Città metropolitana di Genova è seconda solo a Bologna, Torino e Roma. La Città metropolitana di Genova ha anche uno dei più alti valori di incidenza degli studenti stranieri, presenti per il 7.7%, un valore nettamente superiore alla media nazionale e secondo solo a Torino.

	PERSONE DI 18-24 ANNI CON LICENZA MEDIA	PERSONE DI 25-64 ANNI CON DIPLOMA DI SCUOLA SECONDARIA DI II GRADO	PERSONE DI 30-34 ANNI CON TITOLO UNIVERSITARIO
Genova	16,0%	66,4%	28,8%
Milano	15,9%	67,2%	32,0%
Torino	17,6%	60,3%	24,7%
Bologna	15,9%	67,0%	32,2%
Venezia	14,8%	57,6%	22,6%
Firenze	16,4%	61,2%	28,4%
Roma	13,4%	70,4%	30,0%
Bari	18,2%	51,9%	22,3%
Napoli	24,7%	48,2%	17,9%
Reggio di Calabria	16,6%	55,4%	22,8%
Cagliari	24,4%	53,8%	22,4%
Catania	25,2%	51,3%	17,9%
Messina	17,7%	55,9%	21,6%
Palermo	25,6%	49,6%	17,6%
Italia	18,1%	57,8%	23,2%



Spesa in spettacolo e cultura

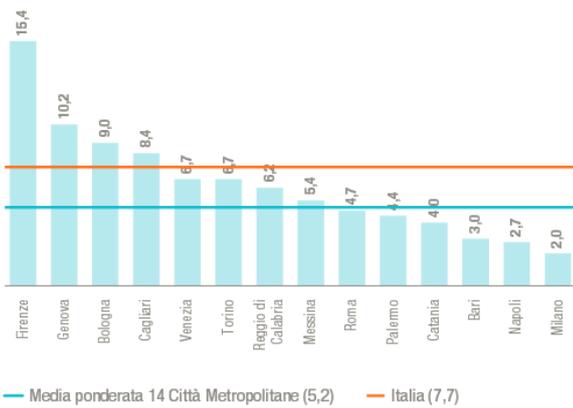


Media ponderata 14 Città Metropolitane (4,2%) Italia (4,1%)

Le spese per lo spettacolo e la cultura risultano nettamente inferiori rispetto alla media delle altre Città metropolitane e al dato nazionale, delineando da un lato un contenuta propensione della popolazione a fruire di proposte culturali (con evidenti implicazioni sulla qualità del capitale umano), dall'altro una preoccupante crisi del settore delle manifestazioni fieristiche e degli eventi culturali.

I dati relativi al volume di affari per lo spettacolo sono relativi al complesso degli introiti conseguiti dagli organizzatori e comprendono, oltre alle somme spese dal pubblico, anche i proventi conseguenti da sponsorizzazioni, pubblicità, contributi pubblici e privati. A conferma della crisi del settore dello spettacolo i dati relativi al volume di affari per abitante risultano decisamente inferiori per la Città metropolitana di Genova in rapporto a quelli medi delle altre Città metropolitane ed in particolare a quelle del centro nord.

Turismo

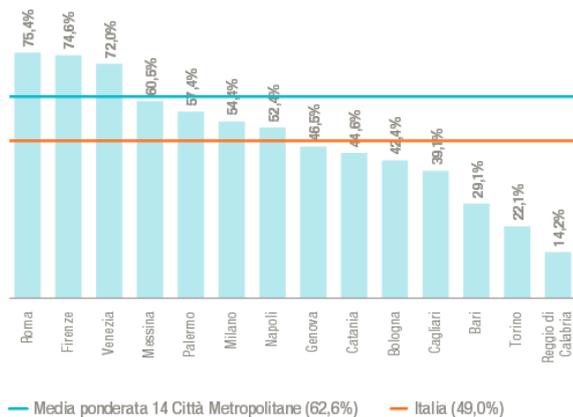


Numero di musei, siti archeologici e monumenti nelle Città Metropolitane italiane (per 100.000 abitanti), 2011

Le rilevazioni relative all'attività turistica nel territorio della Città metropolitana di **Genova** indicano come questo si trovi ai **primi posti per quanto riguarda il numero di musei, siti archeologici e monumenti di interesse artistico, seconda solo a Firenze**, con valori (10,2) ben superiori non solo alla media delle altre Città metropolitane ma anche alla media nazionale. Nel

territorio metropolitano troviamo infatti 36 Siti di Importanza Comunitaria e 1 Zona di Protezione Speciale. **L'indice di ricettività**, basato sul numero di letti disponibili nelle attività alberghiere, **vede invece un totale di 17.995**, questa volta diffusi soprattutto fuori dal comune genovese, che rappresenta tuttavia uno dei valori più bassi tra le Città metropolitane. Non troppo elevata è anche la percentuale di turisti stranieri che visitano il territorio metropolitano, con una percentuale del **46.5%**, molto al di sotto della media nazionale e del complesso di tutte le città metropolitane. L'indice di attrattività turistica, ovvero il rapporto

tra presenze nelle strutture ricettive e popolazione, è così del **3.95%**, al di sotto della media nazionale. Infine, anche i **giorni di durata del soggiorno sono stati registrati come nettamente in calo.**



Presenze di turisti stranieri negli esercizi ricettivi delle Città Metropolitane italiane (valori percentuali), 2013

Servizi pubblici

Alcuni dati sono stati raccolti per il territorio metropolitano per quanto riguarda i servizi pubblici offerti. È stato per esempio calcolata **la percentuale di raccolta differenziata effettuata dalla popolazione della Città metropolitana, calcolata per il 33%**, non molto alta dunque, soprattutto considerati i livelli raggiunti da altre città, così come è elevata **la percentuale di rifiuti presenti in discarica, che si attesta intorno all'86%**. Piuttosto alta

invece l'efficienza nella distribuzione dei servizi idrici, attestata al **71.4%**, e quindi molto al di sopra della media nazionale. Infine, per quanto riguarda il **servizio di trasporto pubblico, la Città metropolitana di Genova si**

Raccolta dei rifiuti, 2013

	PERCENTUALE DI RIFIUTI IN DISCARICA	RACCOLTA DIFFERENZIATA (INCIDENZA PERCENTUALE SUL TOTALE DEI RIFIUTI)
Genova	86%	33%
Milano	-	50%
Torino	59%	52%
Bologna	36%	45%
Venezia	8%	56%
Firenze	30%	49%
Roma	69%	28%
Bari	54%	21%
Napoli	14%	38%
Reggio di Calabria	3%	9%
Cagliari	-	50%
Catania	116%	18%
Messina	111%	8%
Palermo	66%	9%
Italia	37%	42%

Fonte: elaborazione Intesa Sarpaolo su dati Istat, 2015
Trasporto Pubblico Locale (km/passeggero), 2012



attesta sui valori medi nazionali, con 4861 km per passeggero.

Sintesi aspetti socio-economici

La situazione reddituale dell'area metropolitana di Genova, intesa come redditi da lavoro, rendite e flussi di redistribuzione è lievemente inferiore che in Italia ma più alto di quello regionale.

Invece, il reddito medio annuo da pensione (19.452 euro) e quello da lavoro dipendente (23.347 euro) sono di importo superiore sia al dato regionale che a quello nazionale. L'ammontare medio del patrimonio familiare, pari a 427.000 euro, supera il dato nazionale di ben 65.000 euro.

Tra gli indicatori di disagio economico un punto di debolezza riguarda l'incidenza degli sfratti nell'area metropolitana di Genova è lievemente superiore al dato regionale e a quello nazionale, mentre il dato regionale e provinciale del tasso di ingresso in sofferenza bancaria delle famiglie è lievemente inferiore al dato nazionale.

L'indicatore relativo alle domande di brevetto europee colloca la capacità tecnologica delle imprese del territorio ad un livello nettamente superiore sia alla media regionale che nazionale. In particolare, la quota di brevetti nei settori delle tecnologie avanzata (High-tech) e delle tecnologie dell'informazione e comunicazione (ICT) è di molto superiore rispetto a quella registrata in Italia.

L'incidenza dei brevetti nel settore delle biotecnologie risulta invece inferiore in provincia e in regione rispetto al dato nazionale.

Nell'area metropolitana di Genova la disponibilità di nuovi laureati in discipline tecnico scientifiche (S&T) è sensibilmente superiore sia al dato nazionale che regionale. Anche la quota di imprese attive in settori ad alta intensità di conoscenza è maggiore che in Italia.

In generale la situazione occupazionale dell'area genovese risulta maggiormente positiva rispetto, soprattutto, al dato nazionale. Infatti considerando congiuntamente le persone in cerca di occupazione e quanti sono potenzialmente disponibili a lavorare, la mancata partecipazione al lavoro nell'area metropolitana è uguale a quella regionale e più bassa di quella nazionale. La percentuale di occupati fra i 20 e i 64 anni è superiore di oltre 5 punti percentuali alla stessa percentuale calcolata a livello nazionale, mentre la percentuale di occupati nella popolazione giovane (15-29 anni) è lievemente inferiore al dato regionale e nazionale. I tassi di rischiosità per infortuni sul lavoro presentano valori superiori a quelli medi nazionali.

Le differenze di genere presenti a Genova indicano che le donne sono svantaggiate nel mercato del lavoro rispetto ai maschi.

Le Zone omogenee

Le zone omogenee sono l'articolazione di ambito sovracomunale prevista dalla legge Delrio al fine di promuovere l'efficace coordinamento delle politiche pubbliche relative allo svolgimento delle funzioni assegnate alla Città metropolitana.

La legge 56/2014, articolo 1, comma 11 lett. c, stabilisce infatti che lo Statuto *“può prevedere, anche su proposta della regione e comunque d'intesa con la medesima, la costituzione di zone omogenee, per specifiche funzioni e tenendo conto delle specificità territoriali, con organismi di coordinamento collegati agli organi della città metropolitana, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. La mancata intesa può essere superata con decisione della conferenza metropolitana a maggioranza dei due terzi dei componenti.”*

Lo Statuto della Città metropolitana, approvato dalla Conferenza Metropolitana con deliberazione n. 1 del 19/12/2014 e s.m.i., disciplina le zone omogenee all'art. 3 : *“le zone omogenee sono delimitate in ragione delle caratteristiche geografiche, demografiche, storiche, economiche e istituzionali tali da farne anche l'ambito ottimale per l'organizzazione in forma associata di servizi comunali e per l'esercizio delegato di funzioni di competenza metropolitana”.*

Il Piano strategico sviluppa una proposta di articolazione del territorio in zone omogenee, demandando alla fase di attuazione delle strategie del Piano la costituzione vera e propria delle zone omogenee con le procedure previste dalla Legge Delrio e dallo Statuto.

La delimitazione delle zone omogenee si fonda sull'analisi preliminare dei seguenti aspetti :

- gli elementi morfologici ed ambientali caratterizzanti il territorio metropolitano, ed in particolare i bacini idrografici individuati dalla pianificazione di bacino;
- gli ambiti paesaggistici individuati dagli strumenti di pianificazione regionale (PTCP regionale e progetto PTR);
- gli ambiti territoriali del vigente PTC (DCP n.1/2002) e la proposta della loro revisione formulata con il “progetto PTCp2020” (DCP n.7/2012);
- l'evoluzione storica della suddivisione amministrativa del territorio metropolitano;
- la perimetrazione delle principali forme associative, consorzi, ecc. per l'esercizio associato di funzioni e per lo svolgimento associato di attività di pianificazione e programmazione;
- la perimetrazione di ambiti e distretti correlati alla organizzazione e gestione di temi e funzioni “di settore”: scolastici, sanitari, servizi idrici integrati, ecc.
- la presenza di Unioni di Comuni già costituite e di proposte di costituzione in corso.
- la presenza di un bacino di popolazione significativo.

Dall'analisi congiunta di tutti gli aspetti sopra elencati e dal confronto con le Amministrazioni Comunali durante la fase di partecipazione, che si è svolta nel periodo Novembre 2016 – Febbraio 2017, è stata formulata una proposta di articolazione del territorio in 9 zone omogenee (di cui 1 coincidente con il capoluogo genovese):

- | | |
|---------------------------|----------------------|
| 1. PONENTE | 6. TIGULLIO |
| 2. GENOVA | 7. ENTELLA |
| 3. POLCEVERA E SCRIVIA | 8. PETRONIO |
| 4. TREBBIA E ALTO BISAGNO | 9. VALLI DEL LEVANTE |
| 5. PARADISO | |



Tale proposta tiene in considerazione le indicazioni fornite dalle Amministrazioni comunali, che hanno richiesto di strutturare l'articolazione delle zone omogenee in coerenza con i seguenti aspetti:

- **caratteristiche orografiche del territorio (bacini idrografici)**
Tutte le zone corrispondono alle delimitazioni di più bacini idrografici tra loro limitrofi; gli eventuali scostamenti sono dovuti alla necessità di far prevalere i confini amministrativi comunali.
- **distretti socio-sanitari**
La delimitazione delle zone omogenee coincide in larga misura con i DSS o loro aggregazioni, fatta eccezione per le porzioni di territorio ricadenti nel Comune di Genova: il *Ponente* corrisponde al DSS.8 Genova Ponente; *Polcevera e Scrivia* corrisponde al DSS.10 Genova Valpolcevera e Vallescrivia; il *Trebbia e Alto Bisagno* (compreso Lumarzo) corrisponde al DSS.12 Genova Valtrebbia e Valbisagno; il *Paradiso* corrisponde al DSS.13 Genova Levante; il *Tigullio* corrisponde al DSS 14 Tigullio Occidentale; l'*Entella* e le *Valli del levante* corrispondono al DSS.15 Chiavarese; il *Petronio* è compreso nel DSS.16 Tigullio orientale.
- **Comitati consultivi ATO**
Le zone omogenee proposte coincidono generalmente con una o più delle associazioni di Comuni rappresentati nei Comitati consultivi ATO. Il *Ponente* con le Valli Stura, Orba e Leiro e la Zona Argentea; *Polcevera e Scrivia* unisce Valle Scrivia e Val Polcevera; il *Trebbia e Alto Bisagno* (compreso Lumarzo) coincide con le valli Bisagno e Trebbia; il *Paradiso* corrisponde al Golfo Paradiso; il *Tigullio* e l'*Entella* sono compresi nel Golfo Tigullio; le *Valli del levante* corrispondono a "Val Fontanabuona" e "Aveto-Graveglia-Sturla"; il *Petronio* corrisponde alla "Val Petronio".

- **Unioni e forme associative già attivate** (Unioni Valli Stura Orba e Leira, Scrivia, Alta val trebbia, Valli del Tempo, Golfo Paradiso, Alta val d’Aveto, le Valli dell’Entella)
Le Unioni di Comuni sono ricomprese all’interno di una zona omogenea.
- **sistemi di relazioni e strutture socio-economiche storicamente consolidate.**
Le valli Stura/Orba gravitano sul ponente genovese; le valli Scrivia e Polcevera, Trebbia e Alta Bisagno sull’area centrale genovese; le valli Fontanabuona, Aveto Sturla e Graveglia sulla fascia costiera del Tigullio.

Zone omogenee	Comuni	Popolazione (ISTAT – gennaio 2016)	%
PONENTE (Riviera a ponente, valli Stura, Orba e Leiro)	Arenzano, Cogoleto, Mele, Masone, Campoligure, Rossiglione, Tiglieto	33.375	3,9 %
GENOVA	Genova	586.655	68,7 %
POLCEVERA E SCRIVIA	Ceranesi, Campomorone, Mignanego, Serra Riccò, S. Olcese, Isola del Cantone, Ronco Scrivia, Busalla, Savignone, Casella, Montoggio, Vobbia, Crocefieschi, Valbrevenna	50.028	5,9 %
TREBBIA E ALTA VAL BISAGNO	Bargagli, Davagna, Lumarzo, Torriglia, Propata, Fascia, Rondanina, Montebruno, Fontanigorda, Rovegno, Gorreto	9.891	1,2 %
PARADISO	Bogliasco, Pieve L., Sori, Recco, Camogli, Avegno, Uscio	31.176	3,6 %
TIGULLIO	Portofino, S. Margherita Ligure, Rapallo, Zoagli	42.026	4,9 %
ENTECLA	Chiavari, Lavagna, Leivi, Cogorno,	48.307	5,7 %
PETRONIO	Sestri Levante, Moneglia, Casarza Ligure, Castiglione Chiavarese	29.829	3,5 %
VALLI DEL LEVANTE (Val Fontanabuona, Aveto Graveglia, Sturla)	Carasco, Cicagna, Coreglia Ligure, Favale di Malvaro, Lorsica, Moconesi, Neirone, Orero, S.Colombano Certenoli, Tribogna, Mezzanego, Ne, Borzonasca, Rezzoaglio, S. Stefano d’Aveto	22.812	2,7 %
	Pop. totale Città metropolitana	854.099	100%

PARTE II

OBIETTIVI E STRATEGIE





STRATEGIE

LA MISSION

La nostra missione è quella di coordinare e mettere a sistema le risorse territoriali, economiche e sociali, in una logica di cooperazione tra pubblica Amministrazione, soggetti privati, e terzo settore, per creare sviluppo.

Le funzioni istituzionali attribuite dalla legge n. 56/2014 sono infatti:

- cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano;
- promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della città metropolitana;
- cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee.

LA VISION

“Le Linee Programmatiche di Mandato 2015-2017 del Sindaco Metropolitan Marco Doria chiariscono la Vision del nuovo Ente:

“La città metropolitana dovrà servire a migliorare i servizi urbani per i cittadini, le imprese e l’intera comunità che convive nel territorio metropolitano, a ridurre i costi dei servizi erogati dalle amministrazioni locali e ad ammodernare la pubblica amministrazione; ma anche a rinnovare il rapporto tra cittadini e istituzioni, tra politica e amministrazione, tra democrazia rappresentativa e partecipazione per contribuire alla riforma della politica partendo dai singoli comuni che la compongono indipendentemente dalle loro dimensioni. La città metropolitana dovrà servire a raccordare il territorio, mettendo in rete- in maniera efficace- le strategie, le politiche, i soggetti, i programmi, gli strumenti e ovviamente le istituzioni.”

La Città Metropolitana deve rispondere alla necessità di definire un nuovo modello di governance delle aree urbane, capace di amministrare la complessità della struttura urbana delle grandi città che ha rivelato l’inadeguatezza dell’organizzazione amministrativa tradizionale e ne ha imposto un ripensamento.

“L’intensa concentrazione di attività produttive, l’elevata densità abitativa, l’interdipendenza dei centri abitativi che compongono e caratterizzano le realtà metropolitane esigono, infatti, a ben vedere, un diverso assetto istituzionale, che sia, per un verso, dotato di compiti idonei a governare i fenomeni della mobilità, dello sviluppo economico e di una pianificazione territoriale sinergica e, per un altro, provvisto di adeguata rappresentatività di tutti i territori interessati dalle esigenze di governo metropolitano” (“Le città metropolitane: storia, ordinamento, prospettive” di Carlo Deodato).

Come indicato anche nel Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014 – 2020 è necessario **“accrescere l’efficacia delle politiche pubbliche a parità di investimento economico e dunque (...) adottare soluzioni più intelligenti e creative – in linea con il programma smart cities – sul quale fondare nuove forme di governance ed innovazione sociale”** (Sezione 1 – Strategie del P.O.N. METRO).

Anche se privo di valenza normativa e programmatica pare significativo citare anche il **“Manifesto delle Città Metropolitane Italiane”** redatto dalla Rete delle Associazioni Industriali metropolitane.

Tale manifesto infatti delinea il ruolo della Città Metropolitana come attore unitario in grado di proporsi nella competizione internazionale con le altre città e di rivolgersi sia verso l'interno (popolazione residente e non) che verso l'esterno (investitori); il nuovo Ente deve mettere in campo strumenti di programmazione e pianificazione strategica *“capaci di individuare risorse, tempi, soggetti e modalità attuative, valorizzando la progettualità locale e delineando una visione condivisa delle vocazioni e delle prospettive di sviluppo dei territori”*, indirizzando le proprie azioni in tema di:

- marketing territoriale e attrazione degli investimenti
- realizzazione degli obiettivi di Agenda Digitale
- accompagnamento alla localizzazione di nuove imprese
- realizzazione di aree produttive e poli tecnologici attrezzati
- politiche attive del lavoro, formazione e ricerca

Trattandosi di un Ente di area vasta a livello metropolitano, è fondamentale il ruolo di promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale e di coinvolgimento dei soggetti pubblici e privati per contribuire alla costruzione di una coesione sociale che determini la messa a sistema dei valori individuali presenti nel territorio e ne valorizzi di conseguenza l'attrattività, a partire dalla valorizzazione di tutte le opportunità finanziarie collegate alle Politiche europee per la Ricerca, l'Innovazione, lo Sviluppo, la Coesione Territoriale e Sociale.

LE LINEE STRATEGICHE.

Le tematiche il Piano deve sviluppare, per creare una reale integrazione del territorio metropolitano, con l'approccio della coesione territoriale e sociale sono riferite come segue :

44

- *la città metropolitana come ente nel rapporto con il territorio che affronta il tema dei servizi pubblici a rete e dei servizi territoriali (idrico, rifiuti, trasporto pubblico, scuole e strade), della resilienza come tutela e valorizzazione del territorio, e dello sviluppo economico, come valorizzazione delle eccellenze, marketing territoriale, azioni a supporto delle forme innovative di SVE in chiave green e blue.*
- *la Città metropolitana come ente che si deve rapportare con i diversi livelli istituzionali (particolare rilievo assumono l'accordo quadro con i Comuni del territorio e i singoli protocolli d'intesa, nonché i progetti europei che vedono la CM in rapporto con l'Europa) e che deve ripensare il suo modello organizzativo in funzione delle strategie.*

Le linee strategiche sono articolate sulle dimensioni territoriali, economiche e sociali, istituzionali.

Sono sintetizzate per macro categorie, di seguito riportate, e sviluppate per strategie tematiche, obiettivi a breve e medio – lungo termine, azioni e progetti.

COORDINARE il cambiamento

Coordinare è **Valorizzare e mettere in rete le risorse del territorio**: mettere a sistema le risorse territoriali, istituzionali e socio economiche (sistema di governance “ad alta resilienza” rispetto ai cambiamenti del contesto) mettendo a disposizione le competenze manageriali e tecniche interne alla Città Metropolitana, anche attraverso nuove forme di collaborazione tra soggetti pubblici e privati.

Il risultato deve tendere al miglioramento della **qualità della vita dei cittadini** metropolitani ed al rafforzamento del senso di fiducia tra le istituzioni, i cittadini e gli stakeholders.

SVILUPPARE Genova metropoli

Sviluppare è **Affermare il ruolo della città metropolitana di Genova nel contesto europeo sulla base dei principi di “green and blue economy”**: ricercare, cogliere e costruire le opportunità di sviluppo sostenibile del territorio metropolitano, aprendo l’Ente e il territorio a una nuova rete di partnership, e in tal modo **affermare** il ruolo della città metropolitana di **Genova nel contesto europeo**, creando condizioni per nuovi importanti investimenti. Per il **rilancio socio-economico del territorio** genovese, per la creazione di nuove opportunità di lavoro e di business per cittadini e imprese.

OTTIMIZZARE i servizi

Ottimizzare è **Efficientare i servizi erogati e favorire l’inclusione sociale**: migliorare i servizi offerti dalla Città Metropolitana, rendendoli più efficienti, e innovandoli nell’ottica della sostenibilità ambientale, dell’inclusione sociale e dei nuovi strumenti offerti dal digitale. Per incrementare la **soddisfazione dei cittadini** e la riduzione dei costi amministrativi degli Enti pubblici.

ADATTARCI ai cambiamenti climatici

Adattarci ai cambiamenti climatici (**Resilienza**) è **Tutelare e valorizzare l’Ambiente** (lotta al dissesto idrogeologico, qualità dell’aria, livelli di rumore) ma anche **favorire e promuovere processi virtuosi di sviluppo economico** (es. green & shared economy, smart city, ecc.). Per **garantire la sicurezza e migliorare la qualità della vita** dei cittadini.

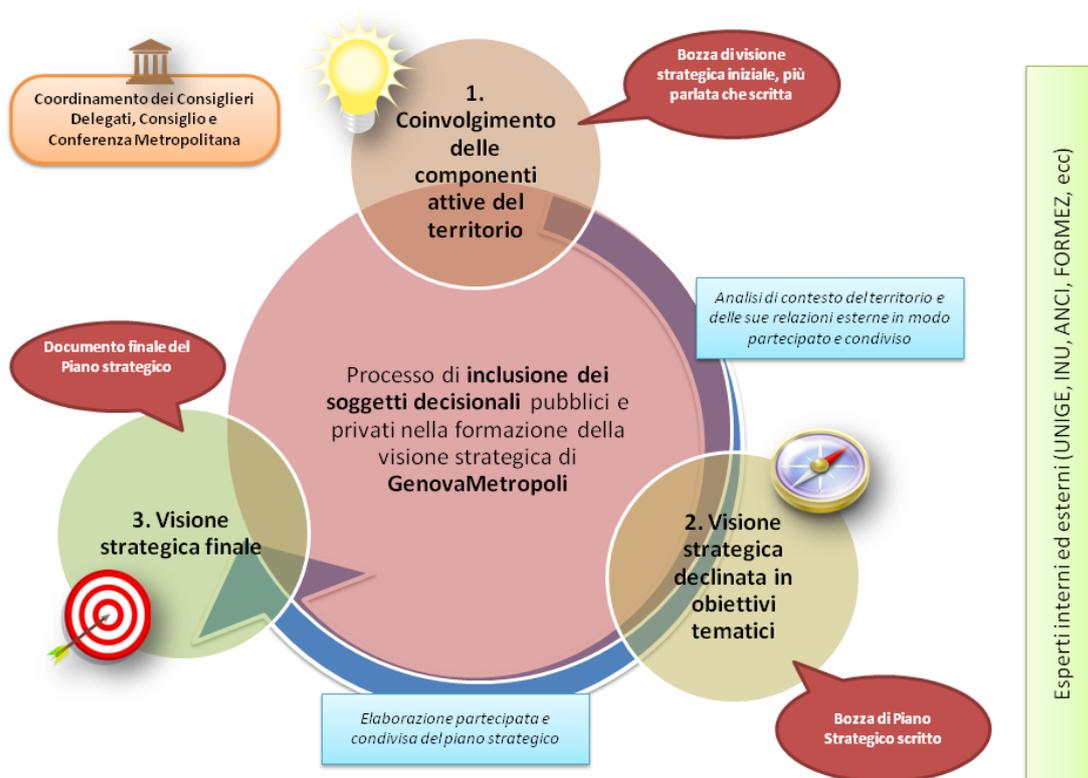
COSTRUIRE il senso di appartenenza alla Città Metropolitana

Costruire è attuare **una politica di coinvolgimento del mondo sociale ed economico di tutto il territorio e un sistema di comunicazione permanente ed efficace con il mondo esterno, pubblico e privato**. Per rafforzare il **senso di appartenenza** a una comunità metropolitana forte e riconoscibile.

IL PERCORSO PARTECIPATIVO PER LA FORMAZIONE DEL PSM

La pianificazione strategica rappresenta la forma più avanzata di «pratica partecipata»: la costruzione di una rete stabile permette, infatti, di far cooperare attori che normalmente non collaborano o perfino confliggono tra loro.

Per attuare il principio di partecipazione previsto dal comma 1 dell'art. 31 dello statuto: *“La Città metropolitana informa la sua attività al principio del coinvolgimento e della più ampia consultazione dei comuni, singoli o associati, e delle comunità ricomprese nel suo territorio.”*, ha realizzato un percorso partecipativo rappresentato in sintesi nello schema che segue.



Il percorso partecipativo è stato supportato dal Portale istituzionale dedicato al Piano Strategico come spazio web per diffondere tutte le informazioni relative al Piano Strategico e per acquisire contributi, attraverso una serie di strumenti.

Sono stati predisposti questionari compilabili online per i cittadini e stakeholders, ed ulteriori questionari dedicati a particolari categorie rappresentative quali i Consiglieri Comunali e gli studenti dell'ultimo anno degli istituti superiori.

INCONTRI SUL TERRITORIO

Sono stati effettuati 7 incontri sul territorio, con Comuni, Enti e Stakeholders per contribuire insieme alla formazione del Piano strategico metropolitano, che rappresenta *“il più importante strumento con il quale l'Ente definisce se stesso e riguarda come può diventare nei prossimi 5 – 10 anni”*.

Gli incontri sono stati così articolati:

Area territoriale	Comuni	Data	Sede incontro
Tigullio	Portofino, S.Margherita L., Rapallo, Zoagli, Chiavari, Lavagna, Sestri L., Moneglia, Carasco, Cogorno, Casarza L., Castiglione C.	23/11/2016 15.00	Società economica - Via Ravaschieri 15 - CHIAVARI
Val Fontanabuona – Valli Aveto, Graveglia, Sturla	Lumarzo, Neirone, Cicagna, Coreglia L., S. Colombano C., Lorsica, Favale di Malvaro, Orero, Mezzanego, Né, Borzonasca, Rezzoaglio, S.Stefano d’Aveto	30/11/2016 14.30	Sala Expo - Via Soracco, 7 - loc. CALVARI - SAN COLOMBANO CERTENOLI
Val Trebbia – Alta Bisagno	Torriglia, Rovegno, Propata, Fontanigorda, Gorreto, Rondanina, Montebruno, Davagna, Bargagli	13/12/2016 14.30	Sede Ente Parco - La Torriglietta, Via N.S. Provvidenza, 3 – TORRIGLIA
Valli Scrivia - Polcevera	Campomorone, Ceranesi, Mignanego, S.Olcese, Sera Riccò, Busalla, Ronco S., Isola del C., Savignone, Casella, Crocefieschi, Vobbia, Valbrenna	10/01/2017 14.30	Villa Serra - via C. Levi, n. 2 - S.OLCESE
Arenzano - Cogoleto - Stura	Arenzano, Cogoleto, Mel, Masone, Campoligure, Rossiglione, Tiglieto	17/01/2017 14.30	Fondazione Muvita - Via Guglielmo Marconi, 165 - ARENZANO
Golfo Paradiso	Bogliasco, Pieve L., Sori, Recco, Camogli, Avegno, Uscio.	24/01/2017 14.30	Sala del Consiglio del Comune di Recco Piazza Nicoloso, 14 - RECCO
Genova – Evento conclusivo	Genova e tutti i Comuni	08/02/2017 14.30	Sala del Consiglio Metropolitan - Largo Lanfranco, 1 - GENOVA



Per collaborare attivamente agli incontri è stato fornito un questionario specifico per i portatori di interesse e segnalato un *form on line* nella sezione “Partecipa al piano” del sito dedicato al Piano strategico della CM: <http://pianostrategico.cittametropolitana.genova.it/>.

Il ciclo degli incontri è stato organizzato con il contributo dell’Istituto Nazionale di Urbanistica (INU), in attuazione del Protocollo d’Intesa siglato da INU con Città Metropolitana di Genova, che ha collaborato alla preparazione dei *focus group* ed ha partecipato ai lavori con suoi rappresentanti.

Lo svolgimento degli incontri prevedeva il seguente Programma tipo:

I parte : relazioni illustrative

Saluti del Sindaco ospitante

Presentazione del percorso di costruzione del PSM (i temi del piano e il processo partecipativo) :

Il Sindaco Metropolitano Prof. Marco Doria e il Vice Sindaco dott.ssa Valentina Ghio, consigliere delegato

L’approccio metodologico e gli strumenti di lavoro – Città Metropolitana di Genova

Contributi dal mondo esterno – filmato con interviste

Modalità di svolgimento della seconda parte dell’incontro : Città Metropolitana di Genova e INU

II parte : workshop

Suddivisione dei partecipanti in sottogruppi (Città Metropolitana di Genova e INU favoriscono la suddivisione dei presenti in più sottogruppi)

Il Piano Strategico della Città Metropolitana – i sottogruppi, coadiuvati da Città Metropolitana di Genova e da INU, discutono sulle strategie e sui temi presentati, fornendo contributi e suggerimenti.

Le tematiche dell’ambito territoriale - i sottogruppi, coadiuvati da Città Metropolitana di Genova e INU, individuano la / le tematiche ritenute rilevanti per i Comuni dell’ambito ed evidenziano strategie / azioni / progetti attraverso la compilazione di un questionario aperto.

Suggerimenti - i sottogruppi propongono modalità per la prosecuzione delle attività partecipative.

III parte : sintesi dei lavori

Il ciclo degli incontri sul territorio è stato organizzato con il contributo dell’Istituto Nazionale di Urbanistica (INU) in attuazione del Protocollo d’Intesa siglato da INU con Città Metropolitana.

ESITO DEGLI INCONTRI :

I numeri

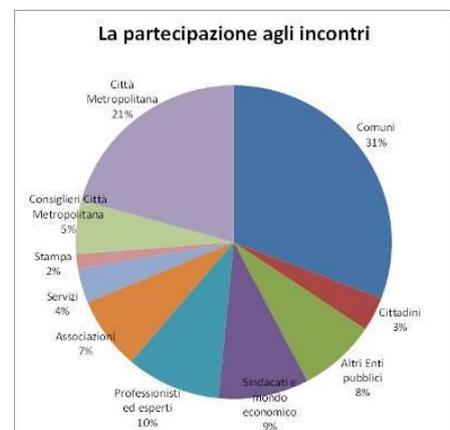
7 incontri (AREA Tigullio, AREA Val Fontanabuona e Valli Aveto Graveglia Sturla, AREA Val Trebbia e Alta Bisagno, AREA Valli Scrivia e Polcevera, AREA Arenzano Cogoleto e Valli Stura Orba Leira, AREA Golfo Paradiso, AREA Genova)

67 Comuni con **126** presenze (Sindaco, Consiglieri, Assessori, Direttori di struttura, Funzionari);

36 Rappresentanti altri Enti (Ministero del lavoro, Regione Liguria, Soprintendenza, Enti Parco, ASL, GAL, CONI, Pro Loco)

42 Sindacati e mondo economico

44 Professionisti ed esperti (Università di Genova, Istituto Nazionale Urbanistica, Fondazione Labò – Giovani urbanisti, liberi professionisti)



50 Presenze di Associazioni e servizi

7 Stampa e Media

30 Consiglieri della Città Metropolitana e rappresentanti dell'Ente

27 Focus Group

Si è registrata un'ampia partecipazione in tutti gli incontri, con punte di presenza maggiori a Chiavari (Area Tigullio), a Recco (Area Golfo Paradiso), a Genova.

La composizione dei partecipanti ha visto prevalere i Comuni, rappresentati oltre che dal Sindaco ed Assessori, anche dai Consiglieri e dalle Strutture.

Alta la presenza anche degli altri Enti e del mondo del lavoro, con le rappresentanze di categoria, l'imprenditoria, la ricerca, gli ordini professionali).



Il lavoro dei "workshop" si è svolto con partecipazione a tavoli con un numero massimo di 10 persone per tavolo, oltre al moderatore e al segretario, con composizione eterogenea: cittadini consiglieri comunali politici e stakeholder.

Ai *focus group* sono state poste tre domande:

1. Quale è la criticità che interessa maggiormente questo territorio ed è tale da creare un problema non solo locale, ma per l'intera area metropolitana?
2. Quale è la maggiore potenzialità di sviluppo di questo territorio che, se fosse adeguatamente sostenuta, potrebbe creare un fattore di sviluppo per l'intera area metropolitana?
3. La Città Metropolitana sta predisponendo il primo Piano strategico. Secondo te su quale tematica il Piano dovrebbe puntare prioritariamente?



Le risposte ai quesiti emerse dai Focus Group:

Si riportano di seguito, in estrema sintesi e riunite per analogia di tematiche, le risposte fornite dai Comuni e dagli attori presenti nei *Focus Group* alle tre domande poste dai moderatori.

Per una visione completa di tutto il lavoro effettuato nei "tavoli" si rimanda al portale del PSM:
<http://pianostrategico.cittametropolitana.genova.it>



1. Le criticità

- mancanza di una visione comune / campanilismo / scarsa comunicazione
- trasporto pubblico su ferro e gomma / mobilità / isolamento
- viabilità / difficoltà rapporto città e territorio extraurbano / manutenzione delle strade
- dissesto idrogeologico / fragilità del territorio extraurbano / abbandono fasce
- debolezza del tessuto economico / mancanza di iniziative per lavoro giovanile

2. Le potenzialità più condivise ai “tavoli” di lavoro

- turismo come risorsa a 360° / turismo integrato fra costa entroterra / turismo tematico
- paesaggio naturale e antropico / patrimonio storico / cultura
- ambiente / qualità della vita come attrattività / economia legata al mare
- ricerca e innovazione / nuove tecnologie (IIT) / centralità area genovese

3. Le tematiche su cui il PSM deve puntare più condivise ai “tavoli” di lavoro

- sviluppo del tessuto economico per creare posti di lavoro
- trasporti ed infrastrutture per garantire la mobilità
- politiche per favorire un cambiamento culturale e di “mentalità”
- investire nella scuola, non solo per garantire sicurezza degli edifici, ma per creare luoghi aperti
- rapporto pubblico-privato: il ruolo degli Stakeholders come potenzialità per rafforzare il senso di appartenenza di cittadini e sviluppare il territorio come “rete” degli attori.



Le risposte ai quesiti posti nei focus group, più condivise nei diversi incontri, sono declinate prevalentemente sui temi **“sviluppo coeso e sostenibile”** e **“resilienza”**, sui quali si sono accentrate oltre la metà delle indicazioni e delle proposte.

A seguire il tema che rimanda al ruolo più consolidato e storico dell’Ente **“ottimizzare i servizi”** e quello che guarda al passaggio ed alla innovazione del ruolo di città metropolitana **“coordinare il cambiamento”**.



Dai Focus Group e dai dibattiti conclusivi sono emersi alcuni **elementi comuni alle aree territoriali**:

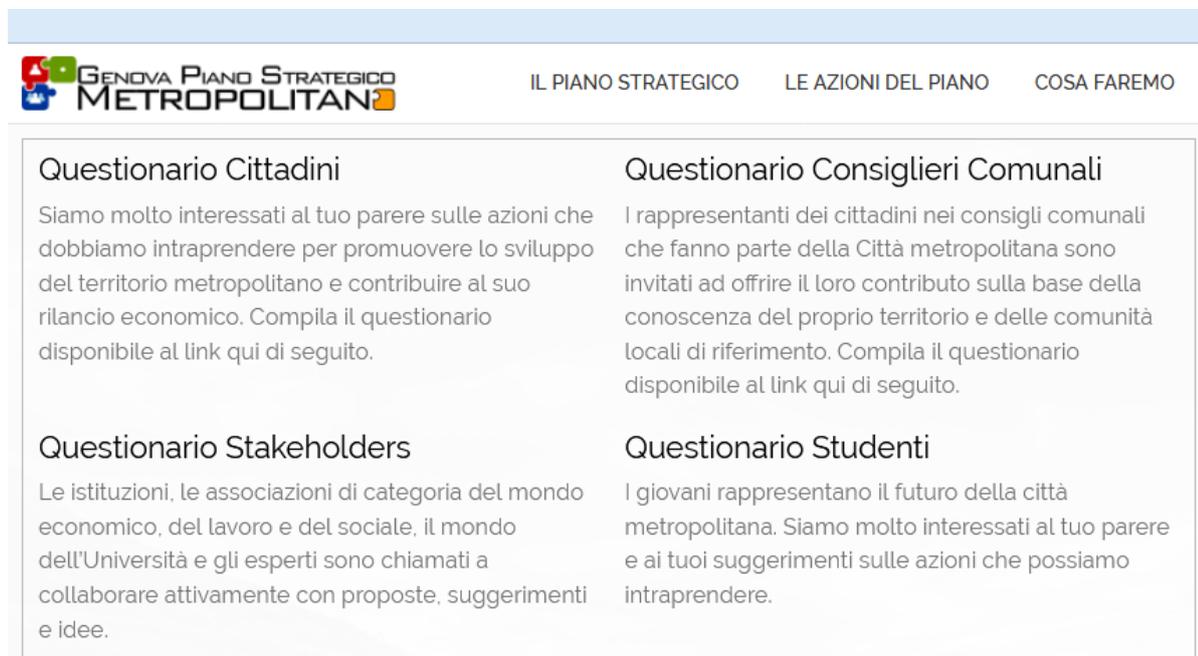
- un forte ed inaspettato senso di identità di ciascuna area che si riconosce soprattutto nei valori, nella storia comune, ma anche nei bisogni
- una unanime richiesta alla Città Metropolitana di svolgere un ruolo di regia e coordinamento per lo sviluppo sociale ed economico
- la convinzione di una diffusa qualità del paesaggio e dell’ambiente che deve essere tutelata e valorizzata
- la richiesta di maggiore attenzione ai servizi vitali specie per le aree periferiche ed interne, quali la viabilità, i trasporti, le scuole, i servizi sociali.

Si evidenziano, inoltre, alcuni **contenuti puntuali** emersi nei “tavoli di lavoro”, che costituiscono spunto di riflessione:

- l’importanza di progetti di ampio respiro, come il Blue Print
- i Parchi regionali e nazionali come valore da tutelare e da integrare nelle politiche di sviluppo sostenibile;
- i giovani e lo sport come opportunità; dare sostegno alle iniziative legate ad attività sportive ed all’ospitalità per i giovani;
- la volontà di cooperare fra Comuni, con alcune richieste di fusione dei Comuni, piuttosto che di Unioni, ritenute queste ultime esperienze non efficaci;
- promuovere e definire il Piano territoriale generale della Città Metropolitana per centrare le politiche territoriali sulla base delle aree omogenee.

QUESTIONARI

Nel portale istituzionale dedicato al Piano Strategico, alla sezione Partecipa al Piano – Gli strumenti di partecipazione, sono stati pubblicati i seguenti questionari compilabili online:



<p>Questionario Cittadini</p> <p>Siamo molto interessati al tuo parere sulle azioni che dobbiamo intraprendere per promuovere lo sviluppo del territorio metropolitano e contribuire al suo rilancio economico. Compila il questionario disponibile al link qui di seguito.</p>	<p>Questionario Consiglieri Comunali</p> <p>I rappresentanti dei cittadini nei consigli comunali che fanno parte della Città metropolitana sono invitati ad offrire il loro contributo sulla base della conoscenza del proprio territorio e delle comunità locali di riferimento. Compila il questionario disponibile al link qui di seguito.</p>
<p>Questionario Stakeholders</p> <p>Le istituzioni, le associazioni di categoria del mondo economico, del lavoro e del sociale, il mondo dell’Università e gli esperti sono chiamati a collaborare attivamente con proposte, suggerimenti e idee.</p>	<p>Questionario Studenti</p> <p>I giovani rappresentano il futuro della città metropolitana. Siamo molto interessati al tuo parere e ai tuoi suggerimenti sulle azioni che possiamo intraprendere.</p>

I questionari sono stati strutturati con domande aperte e calibrate sulle caratteristiche, sul grado di conoscenza e di competenza del gruppo di riferimento sulla Città Metropolitana e sul Piano Strategico.

La tempistica per la compilazione è stata fatta coincidere con le date del ciclo degli incontri sul territorio, per una durata complessiva di 2 mesi circa, al fine di poter disporre in tempi certi di una gamma variegata di contributi, attraverso differenti strumenti di partecipazione.

I questionari compilati sono in totale **122**.

Le risposte più numerose sono pervenute dai Cittadini (**41%**), seguono i Consiglieri comunali con il **34%**, dagli stakeholders, pari al **23 %**.

L’apporto degli studenti è meno significativo come numero ma propone spunti interessanti.

Esiti dei Questionari

Sono stati analizzati i contributi forniti con riferimento alle domande dei Questionari confrontabili con quelle dei Focus Group. Sono riportate di seguito le più significative in rapporto alle tematiche del PSM :

- **le prime 3 criticità emerse complessivamente:**

1. Dissesto del territorio
2. L'inefficienza dei collegamenti e del trasporto pubblico
3. Scarsa capacità di attrarre nuovi investimenti e talenti

- i primi 3 valori segnalati :

1. Le attrazioni turistiche
2. La qualità ambientale
3. Una diffusa qualità della vita

- le prime 3 azioni indicate:

1. VALORIZZAZIONE DEI SERVIZI PUBBLICI: miglioramento del trasporto pubblico, della raccolta e gestione dei rifiuti, della distribuzione e depurazione delle acque, e delle strutture per l'istruzione
2. VALORIZZAZIONE DELL'AMBIENTE E DELLE ECCELLENZE DEL TERRITORIO: intensificare il rapporto con gli Enti Parco, supporto alla visibilità del territorio, progetto aree interne, progetto mare e cultura
3. SVILUPPO ECONOMICO: azioni a supporto dello sviluppo di attività economiche e creazione di nuove infrastrutture con particolare attenzione alla sostenibilità ambientale

Per ciascuna tipologia di Questionario, sono state analizzate le risposte alle domande e tematiche specifiche. Tra le proposte e idee formulate si segnalano, in particolare, da parte degli studenti:

- sviluppo di strategie volte alla creazione di progetti di eccellenza, innovativi e con attenzione alla sostenibilità ambientale
- sviluppo di impianti a energie rinnovabili, che sfruttino soprattutto la risorse boschive
- migliorare i sistemi di trasporto e la mobilità sul territorio

Si riportano di seguito anche alcune **proposte** e buone pratiche annotate in calce ai questionari:

Temi generali. Riduzione delle tariffe per l'impatto sulle imprese come elemento contro la crisi economica. Ripristinare il servizio di polizia metropolitana e ripotenziare la vigilanza sul territorio agro-forestale. Puntare sulla collaborazione dei cittadini per recuperare aree ed edifici pubblici abbandonati in modo che quest'ultimi vengano restituiti al territorio cui appartengono per sviluppare progetti di coesione sociale anche attraverso la gestione degli spazi recuperati. Pulizia di sentieri e mulattiere da parte dei volontari dei motoclub a costo zero per le amministrazioni locali su tutto il Genovesato e non solo.

Segnalazione di un sistema di trasporto "popolare" attivato in Olanda nella Regione del Overijssel, che vede la collaborazione tra i piccoli Comuni della regione e il mondo del volontariato. I comuni riuniti in consorzio forniscono pulmini da 9/12 posti e coprono i costi della benzina e della manutenzione dei mezzi. La Città Metropolitana potrebbe assumere la regia di un progetto di questo genere mettendo in atto una sinergia tra i comuni interessati, ATP ed il mondo del volontariato.

La Città metropolitana può assumere un ruolo importante nella lotta alla violenza di genere, al bullismo, al razzismo ed all'omofobia, attivando percorsi di formazione per alcune categorie che intervengono su questi temi o entrano in contatto con il singolo problema, in particolare: insegnanti, avvocati, magistrati, forze dell'ordine, medici di base.

Area territoriale ponente. Fare "sistema" a ponente, coinvolgendo anche il Comune di Varazze. Valorizzare enormi aree dismesse ex Ospedale Psichiatrico di Pratozanino e Tubi ghisa. Proposta di chiamare la zona omogenea "Terre del Beigua".

Area territoriale Golfo Paradiso. Politica comprensoriale per sport e cultura, sviluppando le iniziative di sinergia già in corso come volano di sviluppo economico e sociale, quali il Teatro sociale di Camogli, Film Festival di Camogli. Fare rete Golfo Paradiso-Portofino vetta, Unione dei Comuni del Golfo Paradiso. Buone pratiche avviate: depuratore comprensoriale; compartecipazione alla realizzazione del Teatro

Sociale di Camogli; realizzazione del campo da calcio per tutto il comprensorio; servizio associato per la gestione dei rifiuti; Servizi Sociali a livello di Distretto. Buone pratiche da avviare: recupero strutturale e funzionale dell'edificio già di proprietà dell'Istituto "Suore Maestre Pie"; in considerazione del primato sportivo della Città di Recco, implementazione e miglioramento dell'impiantistica sportiva.

Lavorare per fare "accoglienza" ovvero intervenire con adeguate risorse per implementare i servizi, il trasporto pubblico locale ed i collegamenti con il porto e l'aeroporto, proporre pacchetti turistici per periodi extra-estivo e creare nuove strutture di cui il territorio è carente (ad esempio campeggi); coinvolgere il volontariato per rendere accessibili i sentieri dei parchi e recuperare i manufatti di interesse storico.

Area territoriale Tigullio. Azioni legate allo sviluppo di turismo sostenibile: subacquea responsabile, attività ricreative a basso impatto ambientale (canoa, kayak, nuoto in mare). Servizi comprensoriali per il turismo, sport e cultura, replicando esempi già avviati, quali il Progetto Tigullio Nautico e l'iniziativa congiunta dei Comuni Chiavari – Lavagna – Leivi (riconosciute Comunità europea dello sport 2017).

Area territoriale Valli Polcevera e Scrivia. Nuovo servizio di ristorazione scolastica coprogettato con altri 5 comuni dell'area Polcevera e Scrivia (Busalla, Ceranesi, Sant'Olcese, Serra Riccò, Ronco Scrivia e Valbrevenna) come buona esperienza su cui costruire un modello strutturato per altre amministrazioni. La Stazione Unica Appaltante della Città Metropolitana ha avuto un ruolo di supporto molto importante e ha gestito la gara d'appalto per tutti i comuni tramite una convenzione. Il progetto ha richiesto un lungo periodo di analisi ed è stato avviato a settembre 2016. L'esperienza ha suscitato l'interesse anche dei media anche nazionali e di altre amministrazioni.

Parchi e Valli interne. Segnalazione iniziative: miniera di Gambatesa nel Parco dell'Aveto; osservatorio Astronomico Casa del Romano, centro Visite "Il lupo" a Rondanina nel Parco dell'Antola; Rete dei rifugi escursionistici e foresterie dei Parchi; attività Geopark nel Beigua. Rete escursionistica all'interno dei parchi regionali Antola, Aveto, Beigua e Portofino. Segnalazione del Progetto Acquaworld lago del Brugneto e del progetto P.A Green, che intende sviluppare un polo per energie rinnovabili in Val Trebbia. Gestione sito web e account FB e Twitter del Parco per diffusione informazioni sul territorio e sulle principali iniziative svolte dagli stakeholders locali; pubblicazione del trimestrale del Parco "Le Voci dell'Antola", con articoli di approfondimento, di diffusione culturale e notizie dal territorio. Sito www.agenziadisviluppogalgenovese.com del Gal per conoscere i progetti e per condividere le tematiche contenute nella nuova strategia di sviluppo locale del Gal "Qualità & Sviluppo".

Durante il percorso partecipativo e fino alla scadenza del 15 febbraio 2017, sono pervenuti **contributi da parte di Comuni, Enti, Associazioni e Stakeholders**, sia in forma cartacea sia on line sul form dedicato nel Portale del Piano Strategico, da parte di Comuni, associazioni, portatori di interesse.

I contributi afferiscono sia la natura del Piano strategico in rapporto alla legge Delrio e gli aspetti metodologici sia temi e problematiche di carattere più specifico.

Fra i contributi che affrontano aspetti metodologici, si segnala in particolare il documento pervenuto dall'**Istituto Nazionale di Urbanistica – INU** che offre spunti per la definizione del Piano strategico, il quale *“non può essere concepito in modo riduttivo come strumento solo “organizzativo” dell’Ente Città metropolitana, ma deve offrire alla comunità metropolitana allo stesso tempo visione del futuro e concrete prospettive di azione”*.

Affronta più tematiche il contributo pervenuto dalla Confederazione nazionale artigianato e piccola e media impresa – CNA Distretto del levante, con riflessioni e proposte per l’area del Tigullio che riguardano le infrastrutture, i rifiuti e la depurazione, il turismo e la promozione del territorio. Sulle tematiche dell’area del levante metropolitano sono pervenuti anche contributi dal GAL (progetto per un centro polifunzionale a Calvari), dal Comitato Maestre Pie di Recco (utilizzo area verde Villa Speroni).

Il tema del turismo outdoor come volano per lo sviluppo economico delle valli interne è stato proposto con contributi specifici pervenuti con il progetto Acquaworld lago del Brugneto per la Val Trebbia.

Il tema della coesione territoriale e sociale è stato proposto con diverse angolature nei documenti pervenuti da varie associazioni e professionisti : il Comitato "Valli delle Rose & Terra Vivente" della Valle

Scrivia, più improntato verso la resilienza e la tutela del territorio, che propone lo sviluppo del Contratto di fiume dello Scrivia, l'Associazione Principessa Maria Letizia, Asilo, con un'idea progettuale per servizi sociali e scolastici a Torrighia, d'interesse per l'alta val Trebbia.

Il tema della mobilità sostenibile è argomento proposto con approccio analogo dall'associazione SiTram, con il modello di rete tranviaria "alla francese" per la Val Bisagno, tipologia di veicolo in grado di penetrare anche in zone popolate ad edificato compatto, in convivenza con i pedoni, dall'arch. Enrico Pinna, che propone l'idea di "shared area", la strada come luogo anche di socializzazione, con limiti di velocità, accessibilità, aree protette, ciclabili, per la riqualificazione urbana e la mobilità sostenibile dei quartieri di Genova e delle aree urbane della Città metropolitana, ripetendo l'esperienza del PRU di Via Cornigliano.

Sul tema dello sviluppo economico sostenibile sono pervenute varie proposte: la creazione di un polo per la produzione di energie rinnovabili in Val Trebbia, al quale associare diverse funzioni di grande interesse, quali quelle di centro per l'Energy Tourism, per la sensibilizzazione scolastica alle energie rinnovabili, nonché per alcune esigenze produttive; il progetto EAVT, che comprende varie idee per trasformare il "brand" Expo Alta Val Trebbia legato a un evento specifico, in un brand che "venda la valle e le relative attività commerciali presenti" per tutto l'anno, con una visione trans-regionale, nazionale ed internazionale; il progetto "TrebbeiaCULT" che propone la cultura quale asset determinante dello sviluppo del territorio.

Hanno fornito contributi significativi sui temi dello sviluppo economico e della coesione sociale i rappresentanti delle Associazioni di categoria, dell'Università, delle Direzioni scolastiche, dell'Accademia del mare, anche attraverso interviste organizzate con la collaborazione dell'ufficio Comunicazione della Città metropolitana.



54

Il presidente di Confindustria Genova **Giuseppe Zampini** ha posto l'accento sulla necessità di riconoscere competenze specifiche della Città metropolitana sullo sviluppo economico e industriale.

Il rettore dell'Università **Paolo Comanducci** e il presidente della Camera di Commercio **Paolo Odone** hanno individuato nel fare squadra, nella coesione e condivisione fra gli enti su tutto il territorio metropolitano l'elemento fondamentale su cui impostare le strategie. Occorre uscire dall'isolamento infrastrutturale, rilanciare il turismo come motore dell'economia, supportare l'innovazione e ricerca ed il programma governativo per l'industria 4.0, favorire la collaborazione tra Università e IIT, Camera di Commercio e Autorità portuale.



Il vicepresidente del Gruppo Territoriale Tigullio di Confindustria, **Giancarlo Durante**, ha individuato nella mitigazione del rischio idrogeologico la condizione per lo sviluppo produttivo. Per le aree interne la presidente dell'Agenzia Gal genovese, **Marisa Bacigalupo**, ha evidenziato l'esigenza di contrastare l'abbandono e lo spopolamento migliorando le condizioni di accessibilità ai servizi. Per le valli produttive occorre rafforzarne il ruolo puntando anche su infrastrutture fisiche e virtuali e sulla prevenzione del dissesto.



Massimiliano Sacco, Presidente Gruppo Territoriale Tigullio di Confindustria, pone l'accento sul ruolo dell'aeroporto che non è di Genova ma della Città metropolitana: deve essere pensato un sistema di connessione dell'aeroporto con il Tigullio, con cadenza regolari e costanti, perchè il movimento di persone, merci, informazioni è cardine per l'industria. Rete di trasporti dati, fibra ottica deve essere estesa anche al Tigullio che si sta sviluppando nell'alta tecnologia. L'estensione della Città metropolitana non deve essere confinata, ma deve comprendere le aree industriali che gravitano su Genova, come il basso piemonte, per poter competere con aree più forti.

Roberto Costa, coordinatore di Federparchi che rappresenta i tutti i parchi liguri e l'area marina protetta, si aspetta dalla Città metropolitana presidio e vigilanza del territorio nelle materie ambientali, auspicando un'intesa con Regione Liguria.

Per il Direttore scolastico dell'Istituto Alberghiero Bergese, **Angelo Capizzi**, la Città metropolitana deve svolgere il ruolo di sussidiarietà nei confronti dei Comuni e di interrelazione con Regione. In una logica di governance del territorio ed in collegamento con gli sbocchi occupazionali, deve soddisfare esigenze di servizio per il territorio e in modo particolare per le scuole.

Per il Presidente Federpesca Liguria, **Augusto Comes**, il settore della pesca è legato allo sviluppo economico, all'ambiente, alla portualità, alla logistica. E' interessato a confronto e a dare proposte, entrando in un sistema più strategico per migliorare le condizioni delle imprese.

TEMATICHE

Il Piano sviluppa una serie tematiche su cui centrare le strategie della Città Metropolitana di Genova, da attuare attraverso azioni/progetti, coerenti con la “vision” del Piano, coinvolgendo in maniera attiva una pluralità di soggetti pubblici e privati.

L’esito del processo di analisi e mappatura degli stakeholder è sintetizzato nelle matrici di classificazione in base alle variabili di “interesse” ed “influenza”.

Le tematiche derivano direttamente dall’identità del nuovo Ente, sviluppate sulla base degli esiti dei tavoli partecipativi e sono riconducibili a **tre macrotemi** :

Città Metropolitana come ente nel rapporto con il territorio



La Città Metropolitana deve gestire una serie di funzioni per il territorio metropolitano mettendo a sistema e coordinando le risorse territoriali, economiche e sociali, in una logica di cooperazione tra pubblica Amministrazione, soggetti privati, e terzo settore.

Per fare questo deve essere centrale e trasversale il tema della Legalità e Trasparenza, sia per la gestione interna dell’Ente ma soprattutto per assumere il ruolo di punto di riferimento per la condivisione di una metodologia di lavoro unitaria con i Comuni.

Fatta questa premessa devono essere affrontati i temi chiave che costituiscono, ex lege, il cuore della Mission della Città Metropolitana.

56

Legalità e trasparenza: per proporre un rapporto nuovo tra cittadini e territorio, basato su un impegno condiviso da tutti i Comuni e città metropolitana di Genova, che assumono un ruolo attivo sul fronte della legalità, creando le condizioni migliori perché le attività economiche si sviluppino in un ambiente libero da condizionamenti e da pressioni indebite. L’idea di fondo è un maggiore investimento nella prevenzione della corruzione e nella costruzione di un percorso di legalità che intervenga nelle procedure e nell’organizzazione pubblica, mediante un lavoro condiviso da tutti gli enti dell’area metropolitana.

Stakeholder

		INFLUENZA	
		Bassa	Alta
INTERESSE	Basso		
	Alto	<ul style="list-style-type: none"> • Rappresentanti delle associazioni di tutela dei consumatori maggiormente rappresentative sul territorio • ANCI • Società partecipate • Cittadini • Studenti 	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabili anticorruzione dei Comuni/unione dei Comuni • Prefettura di Genova • Unioni di Comuni • Comuni

Coesione territoriale e sociale: rendere il territorio e la società metropolitana coese, incentivare le forme innovative di inclusione sociale e uguali opportunità per tutti i cittadini metropolitani, promuovere e coordinare i sistemi di informazione e digitalizzazione sul territorio, attuare la Strategia nazionale per le Aree interne e la strategia nazionale per la riqualificazione delle periferie (Bando Periferie - PCM), individuare e sviluppare azioni positive per l'accoglienza e l'inserimento dei migranti e delle categorie disagiate.

Stakeholder

		INFLUENZA	
		Bassa	Alta
INTERESSE	Basso		<ul style="list-style-type: none"> ASL, Distretti Socio Sanitari
	Alto	<ul style="list-style-type: none"> Associazioni Terzo Settore Rappresentanti delle associazioni di tutela dei consumatori maggiormente rappresentative sul territorio ANCI Università Direzioni scolastiche Cittadini 	<ul style="list-style-type: none"> Comuni Unioni di Comuni Città Metropolitane Regione Liguria Ministero coesione e sviluppo Accademia del Mare

Sviluppo economico: rendere la Città Metropolitana attrattiva per richiamare risorse ed attività produttive. Interlocazione istituzionale nei grandi temi infrastrutturali, valorizzazione delle eccellenze del territorio, azioni a supporto delle forme innovative di sviluppo economico in chiave blue&green, coesione territoriale e sociale.

Stakeholder

		INFLUENZA	
		Bassa	Alta
INTERESSE	Basso		<ul style="list-style-type: none"> Istituti bancari e di credito Fondazioni
	Alto	<ul style="list-style-type: none"> ANCI Associazioni di tutela dei consumatori Associazioni sportive, culturali e per il tempo libero Cittadini Esperti di settore Università 	<ul style="list-style-type: none"> Comuni Unioni di Comuni Città Metropolitane Regione Liguria Agenzie e organi di partenariato europeo Camera di Commercio Autorità portuale Società partecipate Associazioni di categoria (industriali, commercianti, spedizionieri, imprese ferroviarie ecc.) Società del settore crocieristico

Resilienza: puntare sulla resilienza come principio trasversale sul quale fondare i temi della tutela e valorizzazione dell’ambiente, della lotta al dissesto idrogeologico, della tutela del territorio, della qualità dell’aria, del controllo e gestione del rumore, declinandoli sia per la costa che per l’entroterra.

La tematica comprende :

- Cambiamento climatico e dissesto idrogeologico: individuazione di funzioni di supporto proattive per fare rete con i Comuni
- Individuazione delle forme di tutela del territorio
- Qualità dell’aria
- Rumore
- Energia (Patto dei Sindaci e progetto ELENA)
- Acquisti verdi dell’Ente, come filosofia in chiave green e sviluppo di attività economiche connesse al tema
- Santuario dei Cetacei “Pelagos”
- Rapporto con gli Enti Parco.

Stakeholder

		INFLUENZA	
		Bassa	Alta
INTERESSE	Basso		<ul style="list-style-type: none"> • ANCI
	Alto	<ul style="list-style-type: none"> • Società partecipate • Associazioni di categoria • Associazioni ambientaliste • Cittadini • Università • Esperti in materia ambientale 	<ul style="list-style-type: none"> • Unioni di Comuni • Comuni • Regione Liguria • ARPAL • Enti Parco • Autorità di bacino distrettuali • Ministero beni culturali - Sovrintendenze • Ministero dell’ambiente • ISPRA

Organizzare i servizi pubblici di interesse generale del territorio metropolitano: per ottimizzare i servizi a rete con sistemi coordinati di pianificazione e gestione. Per innovare il ruolo delle funzioni tradizionali in tema di viabilità, da coniugare insieme alla mobilità e della istruzione di livello superiore come elemento centrale della vita sociale e culturale delle comunità.

Stakeholder

		INFLUENZA	
		Bassa	Alta
INTERESSE	Basso		<ul style="list-style-type: none"> • ANAS • Ministero delle infrastrutture e dei trasporti • Ferrovie dello Stato
	Alto	<ul style="list-style-type: none"> • ANCI • Rappresentanti delle associazioni di tutela dei consumatori maggiormente rappresentative sul territorio • Associazioni ambientaliste • Comitati pendolari • Cittadini • Esperti di settore • Università 	<ul style="list-style-type: none"> • Comuni • Unioni di Comuni • Regione Liguria • ARPAL • Società partecipate

Città Metropolitana come ente che si deve rapportare con i diversi livelli istituzionali



La Città Metropolitana, come Ente di area vasta, deve essere strategica per la sua capacità di conoscere, far dialogare e quindi cooperare tutti i soggetti che vivono il territorio, coordinandosi con tutti i livelli istituzionali e offrendo ai Comuni le proprie competenze manageriali per “fare squadra” su tematiche di interesse comune.

Entrano in questo tema gli accordi quadro in tema di pianificazione urbanistica, di agenda digitale, di stazione unica appaltante e di procedure selettive, la progettazione europea per fare rete nell’attuazione della strategia Europa 2020, le forme di consultazione per la pianificazione territoriale metropolitana, per la costituzione delle zone omogenee, per i grandi temi legati all’acqua e ai rifiuti; la legge e lo Statuto definiscono gli strumenti idonei per questo tipo di “mestiere”: la conferenza metropolitana, le commissioni aperte, i comitati ATO.

Un nuovo modello organizzativo in funzione delle strategie



Per mettere in atto nuove strategie per il territorio è importante che la Città Metropolitana sappia guardare al proprio interno e ottimizzare la propria organizzazione e le proprie risorse.

Si tratta innanzitutto delle risorse economiche e quindi della gestione “politica” del bilancio, comprese le risorse patrimoniali dell’Ente; si tratta anche delle risorse di personale che devono comunque essere revisionate e arricchite in relazione agli obiettivi strategici dell’Ente.



A. Città Metropolitana nel rapporto con il territorio

A. Tema della Legalità e trasparenza

Valorizzare il principio della legalità, assicurando un impegno condiviso e trasversale su tale fronte. La strategia della legalità e della trasparenza della Città metropolitana di Genova non può non tenere conto delle relazioni che il nuovo ente ha necessariamente, ad ogni livello, con gli altri enti territoriali. Sulla base delle esperienze fin qui vissute e delle più recenti indicazioni operative fornite da ANAC è possibile proporre un primo modello di approccio a questo tema che veda il coinvolgimento di tutti i Comuni dell'area metropolitana, in particolare quelli di piccole dimensioni. Collaborazione, quindi, con il territorio attraverso il trasferimento di competenze e buone pratiche affinché in un contesto specifico come quello odierno di area metropolitana, CMGE supporti la programmazione degli enti che la costituiscono, con l'obiettivo di caratterizzare la Città Metropolitana, da Istituzione poco conosciuta alle politiche pubbliche locali a istituzione utile e necessaria, per la collaborazione in specifici settori.

Tale strategia viene perseguita grazie anche alla nuova funzione attribuita a Città metropolitana di "promozione e coordinamento dei sistemi di informatizzazione e di digitalizzazione in ambito metropolitano" con l'obiettivo di elaborare ed attuare politiche volte alla semplificazione burocratica ed alla efficienza dei servizi, alla digitalizzazione dei territori e al rafforzamento delle forme di partecipazione.

60

Lo sviluppo della strategia avviene attraverso specifici progetti, che traducono in termini operativi gli obiettivi sopra enunciati.

Le seguenti schede di progetto saranno implementate nei successivi aggiornamenti annuali del Piano Strategico.

Schede di progetto



Città metropolitana della Legalità

1. IL TAVOLO METROPOLITANO PER LA LEGALITA'

Per la predisposizione di un Piano anticorruzione di Città metropolitana che tenga conto delle specificità e affinità delle varie zone territoriali (c.d. zone omogenee) e per supportare i comuni del territorio, specie di quelli di piccole dimensioni, nella predisposizione dei propri, si prevede l'istituzione di un tavolo permanente di lavoro e confronto tra il responsabile anticorruzione di Città metropolitana di Genova, quelli dei comuni/unioni dei comuni – compreso quello del comune capoluogo e tutti i soggetti a vario titolo coinvolti. Il tavolo persegue le seguenti finalità:

- analisi congiunta del contesto esterno del territorio metropolitano, anche in raccordo con le Prefetture, al fine di individuare gli elementi di criticità e di omogeneizzare l'analisi e i fattori critici del contesto, analisi che verrà richiamata nei singoli PTPC;

- individuazione delle aree comuni di rischio proprie delle singole amministrazioni, anche per “zone omogenee”, sulla base dell’analisi del contesto interno dei singoli PTPC adottati dagli enti, al fine di proporre più efficaci misure di prevenzione (*risk assessment*);
- individuazione condivisa di alcune misure di carattere generale, quali, ad esempio, la formazione prevista obbligatoriamente in materia di trasparenza e anticorruzione;
- individuazione e proposta di buone pratiche, non in termini generali, ma di carattere specifico all’esito di un confronto concreto tra le diverse realtà territoriali e la condivisione delle analisi;
- organizzazione della “giornata della trasparenza”.

Lo Statuto di CMGE anticipa questa strategia prevedendo forme di assistenza tecnico amministrativa in generale e in materia di prevenzione della corruzione e promozione della trasparenza in particolare, nei confronti di comuni ed unioni di comuni del loro territorio. Con riferimento al predetto livello di interazione, e premesso il ruolo di coordinamento degli strumenti di programmazione e pianificazione che la l. 56/2014 attribuisce alle città metropolitane, conformemente anche alle indicazioni fornite da ANAC con Delibera 831/2016, il PTPC della città metropolitana può contenere, sulla base di specifiche modalità organizzative e di coinvolgimento dei responsabili anticorruzione del territorio, elementi di impulso ed indirizzo per PTPC dei comuni e/o unioni di comuni ricadenti nel territorio di riferimento.

Obiettivi:

L’obiettivo a breve termine (1-3 anni) è l’istituzione del tavolo e definizione di un modello condiviso e omogeneo di valutazione del contesto esterno dell’area metropolitana, tenuto conto delle specificità e affinità delle varie zone territoriali (c.d. zone omogenee)

L’obiettivi a lungo termine (10 anni) è l’applicazione di misure di carattere generale condivise ed idonee a prevenire il rischio organizzativo/corruptivo nell’intera area metropolitana

Partner e attori coinvolti: Responsabili anticorruzione dei Comuni/unione dei Comuni, Prefettura di Genova.

Il tavolo è in ogni caso aperto ad ulteriori partecipazioni anche in relazione all’argomento trattato.

Diagramma di GANTT

FASI ATTIVITA'	2017		2018		2019	
	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
Istituzione del tavolo						
Elaborazione modello condiviso di analisi contesto esterno						

Indicatori per il monitoraggio:

Descrizione	UDM	2017
Comuni che prevedono nel PTPCT di competenza le misure di carattere generale condivise al tavolo	%	50%

Descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Comuni rappresentati al tavolo	%	10%	40%	60%
Analisi di contesto congiunta	Fatto/Non fatto	Non fatto	Fatto	Fatto

Direzione responsabile: Direzione Segreteria Generale

Costi: costo del personale degli enti partecipanti

Risorse finanziarie :

descrizione		note
Risorse proprie	x	Bilancio di previsione 2017-2019: Missione 1 - Servizi istituzionali generali di gestione Programma 2 - Segreteria generale
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali		-
Risorse comunali	x	bilancio dei comuni partecipanti
Capitali privati		-



2. DIFFUSIONE DEL MODELLO DI PERFORMANCE MANAGEMENT INTEGRATA DI CMGE PRESSO ENTI LOCALI DELL'AREA METROPOLITANA

Città metropolitana di Genova mette a disposizione dei Comuni dell'area metropolitana il proprio modello di performance management integrata - che comprende la performance istituzionale/organizzativa, individuale e riferita all'attuazione del Piano anticorruzione e trasparenza.

In particolare l'apporto collaborativo della città metropolitana di Genova si traduce nel mettere a disposizione dei Comuni/loro Unioni, la pratica in modo completo, adeguato ed efficace attraverso i seguenti strumenti :

1. modello integrato degli strumenti di programmazione, controllo e valutazione
2. metodologia di gestione del rischio con particolare riguardo alla mappatura dei processi;
3. sistema integrato dei controlli;
4. repertorio di indici e indicatori, corredati da scheda esplicativa.

Il trasferimento del predetto modello è inizialmente previsto a favore dell'Unione dei Comuni della Valle Scrivia ed attuato a mezzo del Protocollo operativo sottoscritto dall'Unione citata e CMGE rispettivamente con Deliberazione 1/2016 e Determinazione del Sindaco metropolitano 184/2016. Esso costituisce in tal

modo un “caso pilota” che sulla base degli esiti e del feedback, consentirà la replicabilità degli strumenti operativi previsti dal modello, presso tutti i comuni dell’area metropolitana.

L’opportunità di garantire una integrazione tra Piani su legalità ed integrità e Piano della Performance era già stata messa in evidenza dal legislatore, secondo cui “...*Gli obiettivi indicati nel Programma triennale sono formulati in collegamento con la programmazione strategica e operativa dell’amministrazione, definita in via generale nel Piano della performance e negli analoghi strumenti di programmazione previsti negli enti locali. La promozione di maggiori livelli di trasparenza costituisce un’area strategica di ogni amministrazione, che deve tradursi nella definizione di obiettivi organizzativi e individuali*” e poi successivamente rafforzata in particolare nell’ambito delle Linee guida del Piano Nazionale Anticorruzione che in riferimento al PTPC stabilisce “...*È necessario che il suo contenuto sia coordinato rispetto a quello di tutti gli altri strumenti di programmazione presenti nell’amministrazione....risulta importante stabilire gli opportuni collegamenti con il ciclo della performance; tali collegamenti devono essere reali e non dei meri richiami/rinvii tra i Piani*”.

CMGE, per svolgere il proprio ruolo di ente di coordinamento anche in questa materia, si avvale di specifici Protocolli operativi in attuazione dell’Accordo quadro per la collaborazione istituzionale tra la Città Metropolitana, i Comuni e le Unioni dei Comuni dell’area metropolitana approvato con Deliberazione del Consiglio metropolitano 53/2015.

Obiettivi:

L’obiettivo a breve termine (1-3 anni) è il trasferimento del modello di performance management integrata elaborato da CMGE all’Unione dei Comuni dello Scrivia

L’obiettivi a lungo termine (10 anni) è il trasferimento del modello di performance management integrata, elaborato da CMGE a tutti i comuni dell’area metropolitana.

Partner del progetto: Comuni e Unioni di Comuni

Diagramma di GANTT

FASI / ATTIVITA'	2017		2018		2019	
	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
Trasferimento del modello						
Supporto e coordinamento nell’applicazione del modello						

Indicatori per il monitoraggio:

descrizione	UDM	2017
Grado di diffusione del modello nell’intera area metropolitana	% di Comuni	60%

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Replicabilità del modello presso l’ Unione e i Comuni dello Scrivia(caso pilota)	%	30%	100%	-

Direzione responsabile: Direzione Segreteria Generale

Costi: costo del personale degli enti partecipanti

Risorse finanziarie :

descrizione		note
Risorse proprie	x	Bilancio di previsione 2017-2019: Missione 1 - Servizi istituzionali generali di gestione Programma 2 - Segreteria generale
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali		-
Risorse comunali	x	bilancio dei comuni partecipanti
Capitali privati		-



3. DIFFUSIONE DEL PORTALE DI DATI APERTI PER LA GESTIONE DELLA SEZIONE “AMMINISTRAZIONE TRASPARENTE”

Il D.Lgs. 33/2013 ha introdotto l’obbligo di definire nella home page del sito istituzionale di ciascun Ente un’apposita sezione denominata “Amministrazione trasparente” in cui devono essere pubblicati una serie rilevante di informazioni in determinati formati. L’adempimento in questione risulta difficoltoso per numerosi piccoli comuni dell’area metropolitana, sprovvisti di risorse umane e finanziarie ed in ogni caso di competenze, necessarie per far fronte all’obbligo.

64

Città metropolitana di Genova ha costruito un portale dei dati aperti dedicato all’applicazione delle teorie degli open data e in risposta alle disposizioni normative vigenti che impongono la pubblicazione di precisi dati in formato aperto e facilmente scaricabili.

Le sottosezioni di primo e secondo livello della sezione Amministrazione Trasparente e i relativi contenuti sono stati organizzati dalla Città Metropolitana di Genova in *dataset*, aperti secondo le specifiche del decreto vigente in materia e scaricabili secondo le specifiche degli open data. Tale portale è stato progettato nell’ottica “multiente” e pertanto è replicabile in contesti diversi da quello in cui è stata sperimentata.

CMGE, con l’intento di favorire tra le amministrazioni pubbliche la prassi del riuso di buone pratiche, mette a disposizione - a Comuni/Unioni di Comuni, a tempo indeterminato, in via gratuita e non esclusiva – tale portale dei dati aperti per la gestione della sezione amministrazione trasparente, garantendo inoltre l’aggiornamento della struttura del *dataset* sulla base dell’evoluzione normativa. Ai Comuni fruitori compete il solo il “popolamento” dei dati.

Obiettivi:

L’obiettivo a breve termine (1-3 anni) è la diffusione del portale di dati aperti per la gestione della sezione amministrazione trasparente all’Unione dei Comuni dello Scrivia, che costituisce in tal modo un “caso pilota”

L'obiettivo a lungo termine (10 anni) è quello di garantire l'aggiornamento e l'omogeneità nella pubblicazione dei dati delle pubbliche amministrazioni dell'area metropolitana attraverso la diffusione del portale a tutti i comuni dell'area metropolitana e società partecipate.

Partner del progetto : Comuni, Unioni di Comuni e Società partecipate

Diagramma di GANTT

FASI ATTIVITA'	2017		2018		2019	
	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
Riutilizzo del portale da parte dell'Unione dei comuni della Valle Scrivia						
Aggiornamento della struttura dei dataset in base alla normativa vigente						

Indicatori per il monitoraggio:

descrizione	UDM	2027
Grado di diffusione del portale nell'area metropolitana	%	70%

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Replicabilità del portale presso l'Unione dei comuni della Valle Scrivia e presso ciascun Comune dello Scrivia (caso pilota)	%	10%	50%	100%

Direzione responsabile: Direzione Segreteria Generale e direzione Sviluppo economico

Costi: costo del personale degli enti partecipanti

Risorse finanziarie

descrizione		note
Risorse proprie	x	Bilancio di previsione 2017-2019: Missione 1 - Servizi istituzionali generali di gestione Programma 2 - Segreteria generale Programma 8 – Statistica e sistemi informativi
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali		-
Risorse comunali	x	bilancio dei comuni partecipanti
Capitali privati		-

B. Coesione territoriale e sociale

Il tema della coesione territoriale e sociale rientra nelle funzioni fondamentali della Città Metropolitana, che con il Piano Strategico persegue lo sviluppo territoriale fondandolo su una forte coesione sociale e a tal fine individua forme innovative di inclusione, specie per le fasce deboli, di uguali opportunità per tutti i cittadini metropolitani, e di equità anche al fine di superare la dicotomia fra aree costiere forti ed aree interne più deboli.

La sfida della qualità urbana e delle periferie è una delle più difficili del nostro tempo e per questo la Città Metropolitana di Genova ha risposto al Bando della Presidenza del Consiglio dei Ministri, con il quale sono definite le modalità e la procedura di presentazione dei progetti per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane, individuando i territori periurbani di riferimento, sia per rafforzare il mix sociale che per rispettare l'ambiente, mettendo in atto i principi del costruire sostenibile e dell'assenza di consumo di suolo e valorizzando il patrimonio edilizio esistente, al fine della realizzazione di nuovi servizi adatti alle esigenze della popolazione.

Le scelte per lo sviluppo coeso dell'area metropolitana, pertanto, includendo la partecipazione della più vasta platea di attori presenti sul territorio, si attuano attraverso differenti azioni quali:

- a. la riqualificazione integrata nei sistemi insediativi periferici del capoluogo della Città metropolitana, tramite la partecipazioni ai programmi di finanziamento nazionali ed europei e tramite la messa in atto di azioni positive per l'accoglienza delle categorie disagiate;
- b. la promozione e coordinamento dei sistemi di informazione e digitalizzazione sul territorio per eliminare il digital divide: si persegue il duplice obiettivo di favorire lo sviluppo economico del territorio e di favorire l'inclusione sociale di tutti i soggetti residenti sul territorio;
- c. la condivisione della strategia dell'area prototipale Antola-Tigullio, rafforzando il ruolo di coordinamento e promozione dello sviluppo economico della Città Metropolitana e la rete delle collaborazioni con i Comuni e le Unioni;
- d. la promozione di indirizzi di sviluppo dell'area vasta in ottica di inclusione sociale, valorizzazione delle pari opportunità al fine di superare i limiti strutturali alla partecipazione socioeconomica delle fasce deboli e delle donne.

Quadro di riferimento:

Lo Stato italiano, con il "Bando Periferie" approvato con DPCM 25 maggio 2016, ha stanziato finanziamenti per le Città metropolitane e per i Comuni capoluogo con l'obiettivo di ridurre le situazioni di **disagio e degrado sociale delle aree periferiche** dei sistemi urbani. La Città metropolitana di Genova ha partecipato al Bando, individuando, in coerenza con il Comune Capoluogo, i territori in cui sono evidenti situazioni di marginalità e disagio, ma anche potenzialità di innescare processi di sviluppo sociale ed economico.

Con l'articolo 24, comma 3, dello statuto della Città Metropolitana di Genova, approvato dalla Conferenza Metropolitana con deliberazione n. 1/2014 e ss. mm. e ii., la Città Metropolitana di Genova individua tra le funzioni dell'Ente **la promozione del coordinamento dei sistemi di informatizzazione e digitalizzazione in ambito metropolitano**, con specifico riferimento all'integrazione delle banche dati, alla gestione coordinata dei siti istituzionali, all'offerta di servizi ai cittadini e alle imprese, alla gestione e conservazione degli archivi su supporto informatico.

L'Italia nel Piano Nazionale di Riforma (PNR) ha adottato una Strategia volta a contrastare l'abbandono dei **territori delle aree interne** mediante il rilancio dell'economia di dette aree attraverso fondi ordinari della Legge di Stabilità e fondi comunitari. Sul territorio metropolitano genovese sono state individuate due Aree interne le Valli dell'Antola e del Tigullio (GE) e le Valli SOL-Beigua (GE - SV). Il "*Progetto aree interne*" è lo strumento per avviare la strategia del migliore utilizzo delle risorse di questi territori e per realizzare iniziative di recupero dell'entroterra nelle aree individuate dalla DGR n.859 dell'11 luglio 2014.

La strategia europea 2020 ha inserito tra le priorità strategiche il tema della Crescita Inclusiva per promuovere un'economia con un alto tasso di occupazione, per favorire la **coesione economica, sociale e territoriale**, e, tra gli obiettivi, la lotta alla povertà attraverso una piattaforma che prevede di sviluppare un'agenda locale e regionale di inclusione sociale per rendere i servizi sociali più efficaci e accessibile a tutti e di programmare misure in base alle esigenze locali nei settori dell'istruzione, degli alloggi, l'urbanistica, i servizi sociali e le attività di sicurezza e culturale, con particolare attenzione ai giovani e bambini.

Il Trattato di Lisbona del 2009, ripreso dalla Strategia Europa 2020, afferma in particolare che l'Unione persegue l'obiettivo di parità tra uomini e donne per quanto riguarda le opportunità sul mercato del lavoro ed il trattamento sul lavoro (Art. 153,1, i Tfue). Tale principio è un diritto fondamentale, avente rilevanza giuridica e sancito dalla Carta dei diritti (Art. 23).

La normativa nazionale (legge 59/1997 e D.Lgs. 112/1998, art. 139) stabilisce che il **supporto organizzativo al diritto allo studio** "in particolare l'assistenza educativa e il trasporto scolastico, nelle scuole del secondo ciclo spetta alle Province. La legge n. 56/2014 ha dato origine ad un vuoto normativo in merito alla titolarità dei servizi a supporto dell'integrazione scolastica, colmato per quanto riguarda la Regione Liguria dall'art 52, comma 1, della L.R. 15/15 che modifica l'art.6, comma 1, lettera c, della L.R. 18/09, prevedendo che le Province e la Città Metropolitana svolgano le seguenti funzioni: "coordinano e promuovono, al fine di garantire ad ogni persona il diritto all'apprendimento, servizi di supporto organizzativo al servizio scolastico o formativo per alunni disabili o in situazione di svantaggio frequentanti il secondo ciclo di istruzione o la formazione professionale".

Strategia

La strategia è declinata con riferimento alle quattro aree di intervento sopra descritte.

Per quanto attiene al tema del **degrado territoriale e del disagio sociale delle aree periferiche urbane**, la strategia persegue la ricucitura dei tessuti sfrangiati, anche attraverso interventi singoli e puntuali, ma legati da progetti unitari che riguardano quartieri, vallate, ambiti, nuclei.

In questo senso, il Progetto Periferie di Genova Metropolitana integra l'idea guida della scuola come fattore di innesco di un processo virtuoso per il superamento del degrado sociale, con tematiche tra loro integrate: il recupero di **spazi ed attrezzature con finalità sociale**, il miglioramento della **sicurezza della viabilità metropolitana** collegata agli interventi e della mobilità sostenibile, l'incremento della **resilienza urbana come mitigazione del rischio idrogeologico** di carattere puntuale.

La relazione fra il sistema educativo e il territorio deve avere come obiettivo un **sistema educativo metropolitano diffuso**, equo e paritario sostenendo il diritto allo studio e creando un sistema inclusivo per gli allievi con disabilità.

Il risultato atteso è dare risposte ai bisogni dei cittadini ed in particolare dei giovani delle periferie, creando spazi urbani più vivibili, non solo in prossimità alle strutture scolastiche che loro frequentano, ma anche con la realizzazione degli interventi di carattere sociale per le periferie delle valli Polcevera, Scrivia e Stura; nel lungo tempo si intende estendere la metodologia di intervento a tutte le aree periferiche ed alle situazioni di disagio del territorio metropolitano, utilizzando i finanziamenti che si renderanno successivamente disponibili.

Per quanto riguarda il superamento del **digital divide** la Città Metropolitana di Genova intende utilizzare le "opportunità rese disponibili dall'innovazione tecnologica nel campo dell'informatica e delle telecomunicazioni per migliorare l'accesso di cittadini e imprese ai servizi erogati dalle Amministrazioni locali attraverso canali digitali e soluzioni tecnologiche innovative proprie del paradigma Smart city, realizzando azioni integrate di open data e digitalizzazione delle procedure amministrative" (PON Metro 2014-2020). 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. La Città Metropolitana intende riutilizzare le esperienze già sperimentate nel recente passato nel proprio territorio al fine di capitalizzare,

oltre alle soluzioni tecnologiche, un percorso di confronto con i Comuni del proprio territorio già strutturato e stabile.

Infatti la condivisione della strategia dell'area interna prototipale Antola-Tigullio integra anche il nuovo modello di governance metropolitana, rafforzando il ruolo di coordinamento e promozione dello sviluppo economico e la rete delle collaborazioni con i Comuni e le Unioni, che si è già concretizzata in una serie di attività attualmente in corso, tra cui la realizzazione di un Centro Servizi Territoriale di area e la costituzione dell'ufficio unico per il catasto, per l'erogazione mediante i sistemi informativi d'area dei servizi on line ai cittadini, creando così soluzioni che integrino la città con l'entroterra.

Inoltre il portale FuoriGenova, vero e proprio strumento di open government e di monitoraggio attivo della Strategia Aree Interne, verrà esteso a lungo termine a tutta la Città Metropolitana in quanto costituisce un effettivo strumento per incrementare la partecipazione dei cittadini, co-progettare le politiche pubbliche e rendere fruibili le conoscenze.

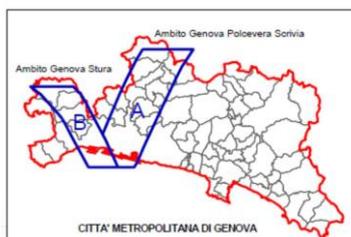
Pertanto nel breve/medio tempo la strategia è volta a supportare le azioni di recupero e promozione della prima area Interna sperimentale (Antola-Tigullio) e nel lungo proseguire il processo di condivisione con la seconda Area Interna (Beigua - SOL) del nostro territorio. Il modello aree interne, infatti, mettendo in sinergia servizi, capitale sociale, valorizzazione del territorio e dei borghi, rappresenta un modello replicabile su diverse aree del territorio metropolitano.

In tema di pari opportunità l'obiettivo a lungo termine è promuovere la raccolta dati in ottica di genere sul territorio metropolitano per individuare le tematiche di maggiore criticità su cui intervenire con strategie condivise del territorio, tenuto conto che, in base alle analisi degli economisti, incrementare l'occupazione femminile, facilitando la conciliazione come presupposto al lavoro ha un riscontro diretto sullo sviluppo economico dei territori. Gli indicatori dimostrano che le società dove l'uguaglianza di genere e le pari opportunità sono più vicine al pieno raggiungimento, sono società più coese, con più elevati livelli di benessere sociale ed economico. Il **Piano Triennale delle Azioni Positive 2017/2019** si sviluppa con l'introduzione di azioni specifiche rivolte allo svolgimento della nuova funzione fondamentale attribuita alle province e città metropolitane dalla legge 56/2014 relativamente alla promozione delle pari opportunità sul territorio metropolitano

68

Lo sviluppo della strategia avviene attraverso specifici progetti, che traducono in termini operativi gli obiettivi sopra enunciati. Le seguenti schede di progetto saranno implementate nei successivi aggiornamenti annuali del Piano Strategico.

Schede di progetto:



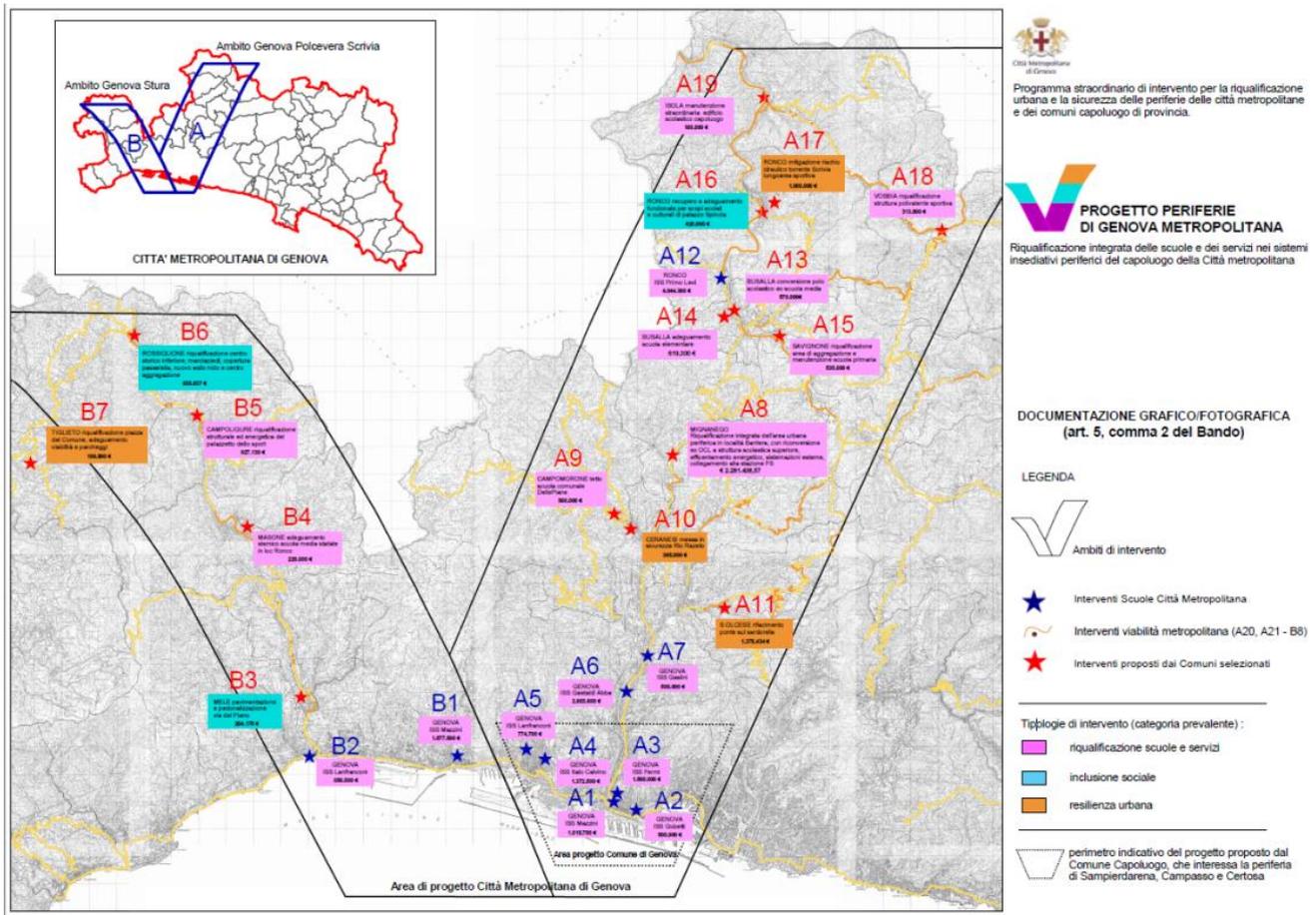
1. PROGETTO PERIFERIE DI GENOVA METROPOLITANA riqualificazione integrata delle scuole e dei servizi nei sistemi insediativi periferici del capoluogo della Città Metropolitana.

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

Il Progetto sviluppa un approccio integrato al tema della riqualificazione delle periferie con gli aspetti urbanistici, ambientali, territoriali e sociali, anche attraverso la partecipazione istituzionale di vario livello, ed è così arricchito dai contributi forniti dai Comuni metropolitani in esito a un processo di coinvolgimento attivo che ha consentito di pervenire ad una strutturazione organica.

Gli **assi territoriali periferici** che costituiscono *ambiti funzionali* del Progetto, sono :

- A. *Genova/Polcevera/Scrivia*: Genova Sampierdarena, Genova Pontedecimo, Mignanego, Ceranesi, Serra Riccò, S.Olcese, Campomorone, Busalla, Ronco Scrivia, Isola del Cantone, Vobbia;
- B. *Genova/Stura*: Genova Pegli, Genova Voltri, Mele, Masone, Campoligure, Rossiglione, Tiglieto.



I Comuni di cintura del Capoluogo in alta Val Polcevera, i fondovalle urbani dello Scrivia e la valle Stura che hanno partecipato al “Progetto periferie di Genova Metropolitana” condividono con il ponente genovese molte criticità di carattere sociale tipiche delle aree periferiche urbane, quali marginalità sociale, disagio giovanile, carenza di servizi.

Nell’ultimo quarto di secolo l’attenzione ai temi della protezione e cura dell’infanzia e dell’adolescenza è molto cresciuta. È venuta via via rafforzandosi una forte sensibilità da parte dell’opinione pubblica tesa a far emergere le situazioni di disagio o peggio ancora di maltrattamento e trascuratezza dei bambini e dei ragazzi, accompagnata da una cospicua produzione normativa a livello nazionale e regionale che ha definito i percorsi di tutela e di presa in carico. Questi servizi e queste ricerche, insieme ad una migliore sensibilità sociale del tema, hanno portato alla luce un numero sempre più consistente di casi di maltrattamento dei bambini, in particolare di quelli trascurati e in conseguenza di interventi di collocamento esterno alla famiglia del minore.

Tali collocamenti al di fuori del nucleo, se proprio devono essere agiti, per essere utili devono fare in modo che attivino dei progetti di sostegno e aiuto alla famiglia tesi a non escluderla dal processo di riappropriazione delle capacità genitoriali. Per far questo occorre che le organizzazioni che si occupano di minori, nel nostro caso l’Ambito Territoriale Sociale come espressione dell’associazionismo intercomunale, possano far riferimento ad equipe multiprofessionali e a luoghi, spazi fisici accoglienti dove poter creare quelle connessioni e sinergie che restituiscono dignità alla famiglia in difficoltà e soprattutto ai suoi bambini/ragazzi. Questo modello culturale prevede sempre l’organizzazione di momenti di confronto e aiuto reciproco fra genitori, genitori e operatori, genitori e bambini, operatori e bambini.

In tal senso è emblematico l’intervento previsto all’interno del “Progetto periferie di Genova Metropolitana” a Ronco Scrivia, che recupera una parte oggi dismessa di un edificio pubblico per la creazione di un Polo sociale dedicato alla tutela e assistenza dei minori disagiati segnalati dall’Autorità giudiziaria, con spazi e attrezzature di concezione innovativa, che intende diventare punto di riferimento

per l'Ambito Territoriale Sociale, e per il più ampio Distretto Socio sanitario, con un bacino di utenza di 50.000 persone.

Anche a Rossiglione la riqualificazione del tessuto Urbano del centro storico del Borgo Inferiore, con l'avvio di attività di asilo nido e aggregazionali, corsi, laboratori per varie tipologie di utenza, tra cui attività rivolte a disabili, e intrattenimento mediante associazioni no-profit locali costituisce un intervento importante per la coesione sociale.

Elementi per l'attuazione della strategia

Nel "Progetto periferie di Genova Metropolitana" il tema dell'inclusione sociale viene attuato sia con la riorganizzazione delle aree scolastiche che diventano elementi di connessione aperti alla società e contribuiscono alla qualità del tessuto urbano circostante: infatti gli istituti scolastici svolgono la funzione di civic center, con auditorium, biblioteche, librerie, piccoli negozi di materiale scolastico, bar-cafeteria, sedi di società culturali o sportive, come in seguito meglio dettagliato nel "*progetto periferie di Genova Metropolitana - Riqualificazione integrata delle scuole e dei servizi nei sistemi insediativi periferici della Città Metropolitana di Genova*"; sia con gli interventi volti ad integrare le fasce deboli della popolazione prevenendo condizioni di disagio sociale, come in particolare di seguito indicato:

- il recupero e adeguamento funzionale a fini sociali e culturali per l'accessibilità e la valorizzazione di Palazzo Spinola. Con il progetto di recupero degli spazi all'interno del Palazzo Comunale, anche mediante l'abbattimento delle barriere architettoniche, si innescano le seguenti potenzialità di rivitalizzazione, che comprendono diversi aspetti:
 - Prima esperienza di destinazione di spazi fisici accoglienti dove poter creare connessioni e sinergie che restituiscano dignità alla famiglia in difficoltà e soprattutto ai suoi bambini/ragazzi, affiancati da equipe multiprofessionali, in un contesto dedicato innovativo, fruibile a livello extra comunale;
 - Possibilità di fruizione di nuovi spazi per attività culturali, istituzionali e sociali che coinvolgano un numero sempre maggiore di persone e di realtà didattiche, all'interno di un contesto di alto pregio storico e architettonico;
- la sistemazione e messa in sicurezza dei percorsi pedonali e delle aree di sosta del Borgo Inferiore di Rossiglione integrata con l'inserimento di un centro di servizi locali, asilo nido, centro sociale e spazi ludico sportivi.

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni):

Concludere le progettazioni e l'esecuzione degli interventi, come previsto dal cronoprogramma del Progetto, coordinando le attività dei Comuni, al fine di utilizzare in toto i finanziamenti disponibili e conseguire una migliore coesione sociale nei territori metropolitani.

obiettivi a medio - lungo termine (10 anni):

Dare risposte ai bisogni dei cittadini disagiati ed in particolare dei giovani in difficoltà delle periferie, creando spazi urbani più vivibili in prossimità alle strutture sociali in grado di accoglierli ed accompagnarli in percorsi educativi.

Recuperare immobili pubblici degradati o sottoutilizzati; l'eliminazione dei fattori di degrado urbano favorirà possibili ulteriori interventi di recupero degli immobili degradati, da parte di soggetti privati, innescando processi di rigenerazione urbana delle periferie.

Partner e attori coinvolti: Comuni, Unioni di Comuni, ANCI, ASL, Distretti socio sanitari, Associazioni, terzo settore e mondo del volontariato

Diagramma di GANTT :

FASI ATTIVITA'	2017		2018		2019	
	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
recupero a fini sociali di Palazzo Spinola a Ronco Scrivia						
sistemazione Borgo Inferiore a Rossiglione						

Indicatori per il monitoraggio :

Obiettivi a breve termine :

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Rispetto cronoprogramma (SAL) interventi Progetto periferie relativi a inclusione sociale	%	60%	100%	---

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
% ulteriori comuni coinvolti in interventi di inclusione sociale per la valorizzazione delle periferie del territorio metropolitano.	%	20%

71

Direzione responsabile: Direzione Generale

Costi :

Risorse interne di personale che coordinano il progetto.

Quota di finanziamento ex bando periferie per i progetti specifici come di seguito specificato:

Lavorazioni e forniture, installazione impianto ascensore, fornitura arredi e attrezzature intervento di Ronco Scrivia:	
TOTALE lavorazioni e forniture	286.650,00
Somme a disposizione della stazione appaltante per :	133.348,61
TOTALE importo quadro economico	420.000,00
Lavorazioni e forniture, servizi sociali ed aggregativi Casetta Ferriera a Rossiglione:	
TOTALE lavorazioni e forniture	803.342,85
Somme a disposizione della stazione appaltante per :	132.294,81
TOTALE importo quadro economico	935.637,66

Risorse finanziarie

Risorse proprie	x	Bilancio di previsione 2017-2019 Missione 1 – Servizi istituzionali generali e di gestione Programma 5 – Gestione dei beni demaniali e patrimonio Programma 8 – Statistica e sistemi informativi Missione 8 – Assetto del territorio ed edilizia abitativa Programma 1 – urbanistica ed assetto del territorio
Risorse europee		
Risorse nazionali/regionali	x	Bando Periferie DPCM del 6 dicembre 2016 “Approvazione della graduatoria del programma di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie” Finanziamento con Delibera CIPE
Risorse comunali		
Capitali privati		

**2. PROGETTO AGENDA DIGITALE METROPOLITANA****Descrizione del progetto in rapporto al contesto:**

Il percorso sul tema dell' Agenda Digitale Metropolitana (già Agenda Digitale Provinciale) ha avuto inizio nel 2004 quando la Provincia di Genova (oggi Città Metropolitana di Genova) ha avviato un percorso di confronto partenariale con gli altri Enti pubblici del territorio (Comunità Montane, Comuni, Enti Parco ecc...) per dar vita ad un Centro Servizi Territoriale (CST) della Provincia di Genova per l'erogazione continuativa di servizi agli enti locali dell'area metropolitana di Genova.

Il CST-Liguria costituito nel 2007 in base ad una convenzione tra la Regione Liguria, le 4 Province Liguri e 149 Comuni (su 235 Comuni del territorio ligure pari al 63%) è stato legittimato e finanziato dal CNIPA – Centro Nazionale per l'Informatica nella Pubblica Amministrazione - con delibera di Collegio del 18 Dicembre 2008. In particolare per l'area Metropolitana di Genova hanno aderito 59 Comuni (su 67 pari all'88%) compreso il Comune capoluogo.

Il CST Liguria ha posto in essere azioni di sistema (banda larga) e puntuali (poli provinciali), finanziate in modalità differenziata con programmi nazionali e con il programma operativo regionale FESR 2007 – 2013.

In particolare nel 2010 la Provincia di Genova, rispondendo ad un bando POR – FESR 2007-2013 Asse 1 - Innovazione e competitività - Azione 1.3 diffusione delle T.I.C., ha presentato il Piano Operativo del Polo Provinciale di Genova del CST-Liguria con l'obiettivo specifico di rafforzare l'innovazione nel proprio territorio grazie all'implementazione coordinata di servizi telematici per i cittadini e le imprese.

Il Piano, finanziato con un milione di euro, ha previsto attività a supporto di 39 (su 67) Comuni del territorio dell'area metropolitana in ambito di:

- modulistica online (portali per servizi demografici)
- servizi per la comunicazione (PEC)
- piattaforma Equal+ per l'accreditamento online dei fornitori
- sistemi informativi territoriali (digitalizzazione SUG e toponomastica e avviamento portali)

Ad oggi il Polo dell'Area Metropolitana di Genova concorre, all'interno del CST Liguria, alla realizzazione delle "Linee guida per l'attuazione dell'Agenda Digitale in Liguria" approvate con Delibera di Giunta Regionale n.991 del 5 agosto 2013 che prevedono un'architettura cloud orientata ai servizi.

In questo contesto si inserisce il Programma "PON Città Metropolitane" 2014-2020 articolato in Piani Operativi per le aree metropolitane. **Il Piano Operativo Città di Genova** è articolato in progetti distribuiti su 5 assi prioritari, secondo cronoprogrammi finanziari che terminano nel 2023.

Più in dettaglio, l'area territoriale di riferimento per il Programma è la Città per le azioni immateriali legate all'Agenda Digitale (FESR) e ad azioni di Inclusione Sociale (FSE).

Dato atto che obiettivo della collaborazione fra Città Metropolitana e Comune di Genova in ordine all'Asse 1 è la realizzazione e diffusione delle piattaforme sviluppate con il Pon Metro; tale obiettivo è da realizzarsi a partire dalla diffusione di logiche e soluzioni (riconducibili se non coincidenti con quanto realizzato nel comune capoluogo) per la gestione di dati, informazioni e conoscenze legate al territorio, da intendersi come primo step di realizzazione di un sistema informativo il più possibile omogeneo e condiviso su scala metropolitana. Gli ambiti specifici di applicazione iniziale potranno riguardare, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, il sistema topocartografico ed il db oggetti, la toponomastica, gli strumenti per la pianificazione urbanistica. Seguiranno via via azioni volte alla diffusione di quanto realizzato dal Comune capoluogo rispetto agli altri filoni previsti dal PON METRO, azioni che potranno comunque innestarsi su questo primo strato infrastrutturale e, in qualche modo, fondativo.

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni)

Realizzazione dei servizi per la pubblicazione degli strumenti di pianificazione e della toponomastica dei Comuni.

Collaborazione con il comune di Genova per l'attuazione del PON Metro 2014 – 2020.

obiettivi a medio lungo termine (10 anni)

Rafforzare l'innovazione nel territorio metropolitano grazie all'implementazione coordinata di servizi telematici per i cittadini e le imprese

Partner e attori coinvolti: Comuni, Comune di Genova, Regione Liguria, Agenzia per la coesione territoriale – Autorità di gestione del PON Metro

Diagramma di GANTT :

FASI ATTIVITA'	2017		2018		2019	
	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
Sottoscrizione del Protocollo Operativo fra CM GE e Comune di Genova per la collaborazione sul PON Metro						
Avvio del progetto "Estensione SIT" con l'analisi esigenze dei Comuni						
Predisposizione gara per l'informatizzazione degli strumenti di pianificazione e della toponomastica						
Pubblicazione e risposta al bando						
Aggiudicazione gara						
Esecuzione lavori						
Pubblicazione on line degli strumenti di pianificazione dei Comuni						

74

Indicatori per il monitoraggio :

Obiettivi a breve termine :

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Numero di comuni Coinvolti nell'Agenda Digitale Metropolitana	Numero	33	33	39

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Numero di comuni Coinvolti nell'Agenda Digitale Metropolitana	Numero	46

Direzione responsabile: Direzione Sviluppo Economico e sociale

Costi: per l'attuazione del Progetto "Estensione SIT" 500.000,00 Euro saranno a carico del PON METRO e verranno utilizzati interamente per l'implementazione dei servizi per i Comuni e altri 500.000,00 Euro saranno a carico del bilancio della CM GE per il personale dedicato al progetto stesso.

Risorse finanziarie

Risorse proprie	X	Bilancio di previsione 2017-2019: Missione 1 – Servizi istituzionali generali e di gestione Programma 8 – statistica e sistemi informativi
Risorse europee	-	
Risorse nazionali/regionali	X	Programma Operativo Nazionale plurifondo “Citta Metropolitane 2014 – 2020” Bilancio di previsione di CMGE 2017-2019: Missione 14 - Sviluppo economico e competitività Programma 3 – Ricerca e innovazione
Risorse comunali	-	
Capitali privati	-	



3. PARTECIPAZIONE ALLA STRATEGIA AREE INTERNE

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

Il tema delle “Aree Interne” è già stato affrontato dalla Città Metropolitana di Genova nella pianificazione territoriale, con l’individuazione delle stesse come Sistema Territoriale Strategico nelle Linee Guida per la predisposizione del Piano Territoriale Generale, di cui alla D.C.M. n. 14 del 22.04.2015, oltrechè nella Variante al Piano Territoriale di Coordinamento provinciale “Variante 2014 - Individuazione dei Sistemi Territoriali Strategici, coerenti con la strategia Europa 2020”, approvata con D.C.M. n. 2 del 20/01/2016.

La linea d’azione della Città Metropolitana di Genova per le Aree Interne si sviluppa a partire dalla condivisione della strategia dell’area prototipale Ligure Antola-Tigullio, con il ruolo di coordinamento e consolidamento della rete delle collaborazioni con i Comuni e le Unioni, che si è già concretizzata in una serie di attività attualmente in corso, tra cui la formazione dei Piani Urbanistici Coordinati di 5 Comuni della Valtrebbia (vedi sezione Rapporti con i Comuni) e la realizzazione del Sistema Informativo Territoriale di area (vedi progetto n. 2 Agenda Digitale).

L’esperienza in corso con l’Area Antola Tigullio costituisce un caso pilota replicabile in altri ambiti di caratteristiche simili della città metropolitana, a partire dalla seconda area individuata dalla Strategia Nazionale, denominata Beigua e Unione Sol, che comprende per la parte genovese l’Unione dei Comuni delle Valli Stura Orba e Leira, in fase di “preliminare di strategia”.



Cooperazione nella strategia dell'Area Interna Antola Tigullio

La strategia definitiva dell'Area interna Antola Tigullio è stata approvata dalla Regione Liguria con DGR 950 del 18/10/2016 ed è in corso la sottoscrizione dell'Accordo di Programma Quadro tra il Soggetto Capofila (individuato nel Comune di Fontanigorda), la Regione, l'Agenzia per la Coesione territoriale e i Ministeri (istruzione, salute, infrastrutture e trasporti, politiche agricole) per l'avvio della fase attuativa.

La strategia prevede tre tipologie di azioni che interessano la Città Metropolitana:

- **Sostegno al settore turistico attraverso la valorizzazione dei punti di forza del territorio**
 - **Progettazione del Sistema Informativo Territoriale d'area:** si intende strutturare un sistema informativo territoriale (SIT) che permetta l'accesso a più basi dati tematiche, per consentire l'aggregazione progressiva e il costante aggiornamento della conoscenza ai diversi livelli richiesti. Il SIT prevede una serie di banche dati centralizzate (Puc online, Catasto, Progetto Fuori Genova e Repertorio cartografico di Regione Liguria) da interrogare ed analizzare su base cartografica al fine della pianificazione strategica dell'area. L'intervento di Città Metropolitana si colloca nel "Progetto Agenda Digitale metropolitana".
- **Miglioramento delle condizioni di vita di coloro che si spostano all'interno dell'area e verso i comuni limitrofi, con particolare attenzione per studenti e turisti**
 - **Tavolo permanente Trasporti e Formazione:** Istituzione di un tavolo permanente tra sindaci, Regione, istituti scolastici interni ed esterni all'area e operatori del trasporto pubblico locale per raccordare orari di scuola e linee ogni qualvolta vi siano esigenze particolari e all'inizio di ogni anno scolastico ai fini di una maggior efficienza ed economicità del servizio e di un miglioramento delle condizioni di vita degli studenti.
 - **Potenziamento del servizio TPL:** Riorganizzazione del servizio TPL attraverso l'utilizzo di 4 punti di interscambio (Borzonasca, Bargagli, Genova Prato e Carasco) che permette un potenziamento dei collegamenti con i punti più periferici del territorio, con quelli di interesse turistico e un miglioramento del trasporto scolastico.
- **Attuazione e governance della strategia d'area**
 - **Attività di animazione, monitoraggio e supporto alla Strategia dell'Area Interna Antola – Tigullio attraverso il portale web FuoriGenova**

FuoriGenova-conoscere per sviluppare" è un portale web finalizzato alla creazione di una banca dati georeferenziata che rilevi e metta in luce tutto quello che c'è da sapere sul territorio metropolitano. Ad ogni punto mappato corrisponde una scheda informativa dettagliata. FuoriGenova è anche un vero e proprio strumento di open government: luogo di contatto tra pubblica amministrazione e cittadini e operatori, grazie alle sezioni partecipative per la raccolta di segnalazioni spunti e idee e di rendicontazione e trasparenza dell'operato degli Enti Locali. Le finalità del portale riguardano la migliore conoscenza del territorio e consapevolezza su quello che offre, la creazione di un'utilità per cittadini e imprese e soprattutto la predisposizione di uno spazio di confronto per impostare e monitorare le strategie di sviluppo del territorio.

Il portale è finalizzato prima di tutto allo sviluppo economico del territorio, come meglio specificato nella medesima sezione di questo Piano Strategico.

Il lavoro di mappatura delle informazioni è stato avviato proprio a partire dall'area pilota Antola-Tigullio, rispetto alla quale il progetto prevede l'implementazione e la connotazione del portale come strumento di supporto e monitoraggio per la **strategia Aree Interne**. In particolare il portale diverrà:

 - la banca dati unificata del territorio dei 16 Comuni delle Aree Interne, completando il caricamento dei dati con particolare attenzione alle opportunità di sviluppo (edifici dismessi, aree

sottoutilizzate) e collaborando alla sistematizzazione della rete sentieristica e alla sua specializzazione (trekking, MTB, ippovia...);

- il punto di informazione e comunicazione dell'avanzamento della strategia Aree Interne Antola-Tigullio con una sezione dedicata allo scopo e correlata a una pagina Facebook;
- lo strumento di monitoraggio dell'avanzamento e dei risultati dell'attuazione della strategia, tramite la costruzione di strumenti specifici di rilevazione e di reportistica dei feedback;
- uno strumento di supporto alla didattica delle scuole per migliorare la conoscenza del territorio da parte degli studenti e consolidare il senso di appartenenza al territorio;
- un punto di raccordo tra i siti web esistenti, istituzionali e non, correlati alle tematiche sviluppate nel portale, organizzando l'accesso ai link principali per argomento (istituzioni, promozione turistica, organizzazione eventi...);
- la base dati per la creazione di una APP che renda ancora più agevole la comunicazione delle informazioni e la raccolta dei feedback.

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni):

costruire una piattaforma web per informare in modo facile, chiaro e immediato cittadini, imprese e turisti sulle diverse opportunità offerte dal territorio e migliorare la trasparenza della PA, la comunicazione e l'ascolto dei cittadini.

estendere il modello di cooperazione all'Area Interna Beigua Sol

obiettivo a medio - lungo termine (10 anni):

migliorare la conoscenza del territorio di appartenenza e l'utilizzo di piattaforme web interattive nella didattica da parte degli studenti delle Aree Interne.

Partner e attori coinvolti: Dipartimento per lo Sviluppo economico , Regione Liguria, Comuni di Bargagli, Davagna, Lumarzo, Torriglia, Montebruno, Fontanigorda, Rovegno, Gorreto, Fascia, Propata, Rondanina, Mezzanego, Ne, Borzonasca, Rezzoaglio, S.Stefano d'Aveto, Agenzia del Territorio, Regione Liguria – settore trasporti, Gestore del servizio TPL, Istituti Scolastici interni ed esterni all'area

Diagramma di GANTT :

ATTIVITA' \ FASI	2017		2018		2019	
	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
Supporto strategia portale FuoriGenova :						
Studio di fattibilità/Analisi dei requisiti						
Progettazione						
Affidamento servizi per APP						
Implementazione (Esecuzione)						
Collaudo/monitoraggio						

Indicatori per il monitoraggio :*Obiettivi a breve termine :*

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Numero di report di attuazione della strategia attraverso il portale FuoriGenova	n.	1	3	5
Approvazione convenzione per cooperazione area Beigua Sol	n.		1	

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Percentuale di scuole area Antola Tigullio che utilizzano il portale FuoriGenova	%	100%
Utilizzo della APP FuoriGenova	n. download	1000

Direzione responsabile: Direzione generale , Direzione sviluppo economico e sociale**Costi:** Supporto alla strategia portale FuoriGenova: 55.000 €**Risorse finanziarie**

Risorse proprie	x	Risorse interne di personale
Risorse europee		
Risorse nazionali/regionali	x	Fondi SNAI Strategia Nazionale Aree Interne
Risorse comunali		
Capitali privati		

78

**4. PIANO DELLE AZIONI POSITIVE 2017/2019 DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA****Descrizione del progetto in rapporto al contesto:**

La Città metropolitana ha acquisito il ruolo di promotore di rete e di indirizzi di sviluppo strategico dell'area vasta. Per quanto riguarda le pari opportunità sembra opportuna la promozione di strumenti che consentano di misurare in tale ottica la situazione del territorio al fine di individuare strategie di sviluppo condivise che siano trasversali ai progetti finanziati.

Nel PON Metro 2014-2020 il tema della inclusione sociale e della "riattivazione economica e sociale" sono obiettivi specifici (3.1.1 e 3.2.1) al fine di contrastare e ridurre l'accesso limitato o nullo ad alloggi pubblici, incapacità di affrontare economicamente i canoni (morosità incolpevole) o i consumi energetici (fuel poverty), sacche di povertà e disagio estremo, nuovi soggetti a rischio di emarginazione (famiglie e individui

a rischio insolvenza, studenti e giovani precari, anziani soli, famiglie monoparentali, donne vittime di violenza).

Elementi per l'attuazione della strategia

- ✓ Proporre ai Comuni del territorio degli indicatori europei sull'uguaglianza di genere.
- ✓ Promuovere attività formative congiunte tra i comuni in materia di pari opportunità.
- ✓ Coinvolgere i Comuni e i distretti sociosanitari appartenenti alle ASL 3 e 4 della Città Metropolitana, nella condivisione di una piattaforma sui servizi sociali, predisposta dal Comune Capoluogo all'interno del PON Metro, a supporto di una governance che aiuti ad uniformare i processi da seguire.
- ✓ Condividere gli indirizzi pianificatori/urbanistici nel PTGcm finalizzati all'individuazione ed allo sviluppo di best practices relative ad interventi finalizzati a favorire l'inclusione abitativa nel territorio della Città Metropolitana secondo una prospettiva di pari opportunità per le fasce socialmente svantaggiate. Gli indirizzi pianificatori/urbanistici, oltre a puntare sulla riconversione di patrimonio edilizio sottoutilizzato da dedicare al co-housing, ed altre forme di utilizzo sociale di spazi abitativi con aree di condivisione sociale, possono interessare anche una parte del territorio agricolo da presidiare nell'immediato intorno degli edifici da riqualificare e destinare all'inclusione abitativa, prevedendo l'occupazione dei soggetti svantaggiati in attività del settore primario.

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni)

Nel breve periodo pervenire all'approvazione del piano triennale azioni positive individuando le strutture organizzative da coinvolgere per la sua realizzazione.

obiettivi a medio lungo termine (10 anni)

Nel medio-lungo termine coinvolgere il territorio per l'individuazione degli indicatori che misurino lo stato di salute del territorio in materia di pari opportunità per individuare le aree critiche di intervento e le azioni da realizzare, anche in forma sperimentale, all'interno dei progetti finanziati e finanziabili che incidono sul territorio metropolitano, in particolare per incrementare l'occupabilità e l'occupazione femminile.

Partner e attori coinvolti: Comuni, Regione, ASL, associazioni, Consulta disabili, UNAR

Diagramma di GANTT:

FASI ATTIVITA'	2017		2018		2019	
	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
Approvazione Piano Triennale						
indicatori europei sull'uguaglianza di genere						
attività formative congiunte tra i comuni						
indirizzi pianificatori/urbanistici nel PTGcm						

Indicatori per il monitoraggio :

Obiettivi a breve termine :

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Piano triennale azioni positive approvato	Fatto/non fatto	si		
Attività formative realizzate	% comuni coinvolti		15%	25%
Definizione di un set di indicatori in ottica di genere	Fatto/non fatto		si	
Approvazione indirizzi PTG	Fatto/non fatto			si

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Prosecuzione attività formative	% comuni coinvolti	100%
Diffusione in ambito metropolitano del sistema degli indicatori e condivisione di best practices	n. incontri	30
Condivisione con i comuni di una metodologia e della piattaforma informatica di supporto all'erogazione dei servizi sociali	% comuni coinvolti	100%

80

Direzione responsabile: Direzione Sviluppo economico e sociale**Costi:** costo del personale coinvolto nel progetto**Risorse finanziarie**

Risorse proprie	x	Bilancio di previsione 2017-2019: Missione 1 – Servizi istituzionali generali e di gestione Programma 10 – Risorse umane Missione 8 – assetto del territorio ed edilizia abitativa Programma 1- Urbanistica ed assetto del territorio
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali	x	PON METRO (risorse da definire)
Risorse comunali		-
Capitali privati		-



5. ACCORDO DI PROGRAMMA SULL'INCLUSIONE DEGLI ALUNNI CON DISABILITÀ

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

L'incremento costante degli allievi con disabilità e la presenza di nuovi bisogni e nuove problematiche legate all'apprendimento impegnano le Istituzioni educative, scolastiche, sanitarie e i Comuni in una ricerca spesso difficile di risorse e organizzazioni. Per ottimizzare le risorse disponibili e al contempo assicurare servizi quanto più omogenei nell'intero territorio metropolitano si vuole far riferimento alla legge 104/1992 "Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate" che prevede che a livello territoriale venga sottoscritto un Accordo di programma attuativo promosso dalla Provincia - oggi Città metropolitana - tra tutte le istituzioni (Servizi sanitari, Autonomie scolastiche, Enti di formazione, Scuole paritarie, Comuni, Uffici scolastici Regionali e loro declinazioni territoriali) che concorrono all'inclusione scolastica degli studenti con disabilità.

L'accordo di programma ha la funzione di regolamentare, integrare e coordinare le politiche dei diversi soggetti che programmano gli interventi didattici educativi e sanitari di supporto all'autonomia e all'accessibilità rivolti a bambini, alunni e studenti iscritti alle scuole statali e paritarie e nella FP anche alla luce delle novità che saranno introdotte dal Decreto Legislativo n. 378. Gli impegni operativi dell'accordo mireranno a garantire le condizioni di ambiente, di strumenti e di persone più idonee a facilitare il processo di piena integrazione scolastica e sociale degli scolari/studenti con handicap, attraverso il coordinamento puntuale e verificato degli interventi di competenza degli Enti firmatari.

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni)

- Costituzione del gruppo tecnico interistituzionale per il rilancio dell'Accordo di programma Metropolitano sull'inclusione degli alunni con disabilità.
- Massimo coinvolgimento di tutti i soggetti interessati ai fini di procedere attraverso un percorso fortemente partecipato da tutte le Istituzioni e le associazioni delle famiglie.
- Stesura , ratifica dell'accordo.
- Promozione: Gli enti sottoscrittori si dovranno impegnare a promuovere la diffusione la conoscenza dell'Accordo attraverso iniziative di approfondimento all'interno delle rispettive organizzazioni

obiettivi a medio lungo termine (3-10 anni)

- Applicazione, monitoraggio e verifica
- Rinnovo dell'accordo

Partner e attori coinvolti: Città metropolitana di Genova, Comune di Genova, Comuni del territorio metropolitano, ASL 3, ASL 4 , Ufficio Scolastico regionale, Ufficio Scolastico Regionale ambito territoriale di Genova, Consulta per la tutela dei diritti delle persone con disabilità del Comune e Città Metropolitana

Diagramma di GANTT :

FASI ATTIVITA'	2017		2018		2019	
	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
Costituzione del gruppo tecnico						
Stesura dell'accordo e ratifica						
Promozione dell'accordo						

Indicatori per il monitoraggio :*Obiettivi a breve termine :*

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Costituzione del gruppo tecnico (atti)	Fatto/non fatto	fatto		
Stesura dell'accordo e ratifica			fatto	
Promozione	n. di eventi			10

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Applicazione, monitoraggio verifica: soddisfazione delle esigenze degli studenti disabili	%	> 80%
Rinnovo dell'accordo	Fatto/non Fatto	fatto

Direzione responsabile: Direzione sviluppo economico e sociale**Costi :** Il progetto si avvarrà delle risorse umane appartenenti alla Direzione sviluppo economico e sociale – Servizio Istruzione e delle risorse regionali per l'anno 2017 pari ad un importo di 264.966,36 euro.**Risorse finanziarie**

Risorse proprie	x	Bilancio di previsione 2017-2019 Missione 4 – istruzione e diritto allo studio Programma 2 – altri ordini di istruzione non universitaria
Risorse europee		
Risorse nazionali/regionali	x	Bilancio di previsione 2017-2019 Missione 4 – istruzione e diritto allo studio Programma 2 – altri ordini di istruzione non universitaria
Risorse comunali		-
Capitali privati		-

C. Sviluppo economico

La legge Delrio ha modificato sostanzialmente il ruolo delle Città Metropolitane rispetto a quello delle Province, attribuendo loro la nuova funzione fondamentale di “motore” dello sviluppo economico dell’area vasta metropolitana. La Città Metropolitana ha quindi assunto una nuova competenza specifica e propria che riguarda lo sviluppo economico del territorio. Come declinarlo concretamente? Nelle esperienze simili, in Italia e in Europa, le Città Metropolitane definiscono le infrastrutture materiali e immateriali necessarie per lo sviluppo del sistema economico e produttivo e per aumentare l’attrattività delle imprese, forti del principio secondo cui è nelle aree metropolitane (dove si incontrano con maggiori concentrazioni infrastrutture tecnologiche avanzate, tessuti economici differenziati, capitale umano e formazione professionale) che si riescono a creare le condizioni di uno sviluppo quantitativamente e qualitativamente più elevato rispetto al resto del Paese.

La nostra realtà territoriale ha caratteristiche particolari di cui bisogna tenere conto: il maggior porto del Mediterraneo, anche se con carenze infrastrutturali diffuse, un tessuto produttivo fortemente differenziato, aree a vocazione turistica conosciute in tutto il mondo, eccellenze per l’innovazione. Questi elementi costituiscono lo scenario su cui impostare progetti e azioni concrete di sviluppo, in questa fase ancora embrionali, ma che si arricchiranno nel tempo con il consolidamento del ruolo della Città Metropolitana di Genova. Su questo particolare aspetto le declinazioni possibili sono molteplici: si va dalle necessità infrastrutturali alla valorizzazione delle eccellenze del territorio metropolitano ad un focus particolare per innovazione, blue e green economy e sostegno alle imprese.

La strategia legata allo sviluppo economico viene realizzata secondo temi specifici, al cui interno si articolano le azioni e i progetti.

Infrastrutture

Quadro di riferimento:

I grandi temi che riguardano il sistema portuale e il completamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie che interessano l’ambito genovese costituiscono il quadro di riferimento della tematica. Questi temi, all’ordine del giorno nei tavoli di discussione istituzionali, sono ben presenti anche agli occhi dei cittadini, come emerso nelle fasi di partecipazione del Piano, in quanto influenzano direttamente la qualità della vita di tutti coloro che, per esigenze di vita e di lavoro, si devono spostare quotidianamente all’interno del territorio metropolitano e nell’immediato contesto esterno.

Per quanto riguarda il **Sistema Portuale**, il DLgs 169/2016 ha introdotto le Autorità di Sistema Portuale tra cui l’Autorità del Mar Ligure Occidentale, che partecipa ai lavori del Comitato di gestione, con poteri autorizzativi e deliberativi, in cui è presente anche un rappresentante della Città Metropolitana di Genova con il compito e la possibilità di contribuire alla definizione delle strategie di sviluppo del sistema portuale. È correlato ad esso il disegno dettagliato e ambizioso del **Blue Print**, volto a innovare l’area portuale compresa da Calata Gadda a Punta Vagno. Non si tratta solo una prosecuzione, verso levante, del Porto Antico, ma di un progetto che ridisegna un nuovo waterfront che comprende la Torre Piloti, il porto-fabbrica, nuovi spazi per l’industria e per la città, la passeggiata dentro al porto.

In merito alle grandi infrastrutture, è ancora in corso di esecuzione la tratta Genova-Milano del “**Terzo Valico dei Giovi**”, che fa riferimento al progetto relativo alla linea ferroviaria ad Alta Capacità/Alta Velocità che metterà in collegamento Genova con Tortona e con Novi Ligure. L’opera si inserisce nel corridoio Reno-Alpi, uno degli assi portanti della rete strategica transeuropea di trasporto (TEN-T Core Network) che collega le regioni europee più densamente popolate e a maggior vocazione industriale.

La **Grona di Ponente**, di cui è in corso di approvazione il progetto esecutivo da parte del Ministero dei Trasporti, è invece finalizzata alla risoluzione della compresenza di traffico autostradale, traffico urbano e pendolare, traffico merci al servizio del porto di Genova e traffico turistico nell’area del Capoluogo, tutti fattori che generano elevati livelli di congestionamento e inquinamento.

Il **Tunnel della Val Fontanabuona**, il cui progetto definitivo è stato completato dalla Società Autostrade nel 2015, è a sua volta strategico per la realizzazione del collegamento veloce autostradale tra costa ed entroterra e che consente l'accesso diretto della val Fontanabuona al sistema autostradale.

Inoltre, come emerso in quasi tutti i tavoli partecipativi, è fondamentale il nodo dell'**Aeroporto di Genova**, ad oggi declassificato come "nazionale", che deve essere rilanciato attraverso il miglioramento delle connessioni con la città e con i sistemi delle riviere.

Oltre alle grandi infrastrutture, non bisogna sottovalutare l'importanza della rete della mobilità leggera e sostenibile il cui quadro di riferimento è rappresentato dalla Rete Escursionistica Ligure costruita sull'ossatura portante dell'Alta Via dei Monti Liguri e dalla Rete Ciclabile Ligure (RCL individuata con la LR24/2007), i cui tratti realizzati riguardano la Valle Stura, la Val Fontanabuona, l'Alta Val Polcevera, l'Alta Val Bisagno e la costa tra Arenzano e Cogoleto e, a tratti, tra Chiavari e Sestri Levante.

Strategia

Risolvere il problema dei collegamenti di Genova e della Liguria è la strategia "propedeutica e irrinunciabile" per garantire lo sviluppo economico di tutto il territorio metropolitano; è questa l'indicazione emersa dai tavoli partecipativi e condivisa dall'Amministrazione. Il problema dei collegamenti con l'Italia e con l'estero è prioritario, ed è strettamente legato alle strategie legate al turismo.

La risoluzione di questi problemi esula tuttavia dal contesto metropolitano e apre ben note questioni di livello nazionale, a partire dal rilancio del porto di Genova e dell'aeroporto non solo "di Genova" ma di "Genova e delle Riviere", e dall'avvio e completamento delle grandi opere menzionate nel quadro di riferimento che, oltre a facilitare la mobilità metropolitana, possono in molti casi innescare processi di sviluppo molto intensi. Si pensi ad esempio al Tunnel della Fontanabuona, che porterebbe all'apertura al turismo delle valli interne, ma anche al miglioramento delle connessioni per le aziende e per i residenti, un processo da governare e coordinare, in cui sarà fondamentale il ruolo della Città Metropolitana.

Pertanto, la prima linea di azione della Città Metropolitana su questi grandi temi non può che essere quella di rafforzare il proprio ruolo di governance, partecipando ai tavoli istituzionali strategici; inoltre, è necessario esercitare un ruolo di coordinamento e di raccordo tra i progetti infrastrutturali che interessano il nodo genovese e le strategie locali, orientando le azioni dei Comuni e costruendo strumenti di co-pianificazione che analizzino gli effetti delle grandi opere sul territorio metropolitano e definiscano di conseguenza piani di intervento per ottimizzare le ricadute positive e per mitigarne gli eventuali impatti negativi.

Si tratta quindi di proseguire e rafforzare le azioni di supporto e di collaborazione con gli attori principali di questi processi di trasformazione, per esempio sotto il profilo ambientale, ma anche sotto il profilo urbanistico, fornendo al territorio un quadro pianificatorio completo attraverso il Piano Territoriale Generale e i Piani Urbanistici Coordinati.

La Città Metropolitana dovrebbe poi promuovere forme di disincentivo all'impiego da parte dei pendolari degli automezzi privati, che causano un elevato incremento di costi ambientali e sociali, valorizzando per il miglioramento della viabilità metropolitana sistemi moderni quali il car-pooling, in un contesto che vede tra l'altro una minore dotazione di infrastrutture urbane e metropolitane per il trasporto collettivo. Lo sprawl urbano, che consiste nella trasformazione di spazi aperti in spazi edificati e nella crescita di esternalità ambientali negative, ha infatti ampliato l'area metropolitana, allontanando i luoghi di residenza da quelli del lavoro e dei servizi, urbanizzando aree scarsamente connesse alla rete dei servizi pubblici.

Infine, una strategia più incisiva può essere messa in campo sul tema della mobilità leggera, favorendo la creazione e la sistemazione di tratti della rete ciclabile e della rete escursionistica a livello metropolitano e supportando i Comuni nella ricerca di fonti di finanziamento, anche tramite l'ausilio nella stesura di progetti su bandi nazionali e comunitari. Verranno sviluppate anche le attività di promozione delle reti leggere e, soprattutto, le loro connessioni con il microtessuto economico, come previsto ad esempio dal progetto di implementazione del portale FuoriGenova.

Valorizzazione delle eccellenze del territorio

Quadro di riferimento:

L'organizzazione turistica regionale fa capo alla L.R. 28/2006 che, con la soppressione delle Aziende di Promozione Turistica, aveva trasferito le funzioni di promozione locale e accoglienza turistica a Province e Comuni.

Alla luce delle revisioni a seguito della Legge regionale 10 aprile 2015, n. 15 "Disposizioni di riordino delle funzioni conferite alle Province", con la quale la Regione ha riassunto la competenza di funzioni turistiche precedentemente attribuite alle Province, la Città Metropolitana di Genova è comunque riconosciuta dalla Regione come ente di governo del territorio metropolitano e di coordinamento dei Comuni che la compongono.

Gli attuali macro obiettivi della programmazione economica territoriale riguardano: la crescita economica, la correzione di eventuali distorsioni nell'uso delle risorse, la diminuzione dei differenziali territoriali di crescita tra territori, e il ri-orientamento dello sviluppo verso obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale. Tali presupposti implicano una riqualificazione della vocazione turistica del territorio metropolitano.

Strategia

Le principali linee strategiche non possono prescindere da una sostanziale trasformazione del concetto di turismo, oggi identificato come elemento dello sviluppo economico.

Tale ottica conduce a una valorizzazione delle identità territoriali nell'ambito turistico offrendo veri e propri "prodotti turistici" non a sé stanti ma complementari (come per esempio: prodotto 'Genova città d'arte', prodotto 'Costa = Turismo balneare/climatico', prodotto 'Entroterra = Turismo verde/outdoor').

In merito a ciò, come chiaramente emerso dai tavoli di partecipazione, si sottolineano criticità circa la scarsa collaborazione tra i territori, dove ogni amministrazione locale lavora per lo più in modo isolato.

Risulta evidente la necessità di un livello 'intermedio', sia nel coordinamento che nella realizzazione di azioni di promozione turistica, tra Comune e Regione, livello atto a valorizzare prodotti turistici omogenei e trasversali per l'ottimizzazione delle risorse economiche disponibili.

Per favorire una maggior cooperazione tra i due enti, ossia tra l'azione di promozione turistica dell'Agenzia regionale e quella per lo sviluppo economico della città Metropolitana, vi è una necessità di chiarezza dei rispettivi ambiti di intervento.

L'obiettivo è giungere a un superamento "culturale" del concetto di Sistema Turistico Locale, ormai non più attuale, soprattutto in rapporto al nuovo contesto di Città Metropolitana che propone al proprio interno una diversa valorizzazione delle identità.

Va da sé l'importanza di un riconoscimento e di una valorizzazione del ruolo delle diverse identità territoriali (Comuni e unioni di Comuni) le cui istanze e proposte devono costituire elementi fondamentali nella definizione delle scelte strategiche della politica turistica regionale.

È strategico per la Città Metropolitana promuovere la diversificazione dell'offerta economica e turistica del territorio, evitando la concentrazione dei flussi e delle attività sulla costa e attivando, invece, una produttività "diffusa" affinché il "sistema territorio metropolitano" diventi il motore dello sviluppo del Paese, come auspicato dalle riforme comunitarie e nazionali.

Fondamentale per questo obiettivo è la funzione della Città Metropolitana di ente di raccordo tra istituzioni, associazioni e soggetti privati, da attuarsi tramite tutte le forme di coinvolgimento degli *stakeholders*: attività di partecipazione, di mediazione e di divulgazione. Un esempio di azione da

incentivare è quella legata alle reti di impresa, in particolare per valorizzare le eccellenze enogastronomiche.

Il settore agroalimentare e quello turistico (il cibo e il paesaggio) possono infatti costituire, per le aziende operanti in questi settori, elementi utili per la realizzazione di strategie *cross selling*. Il grande successo dell'enoturismo è uno degli esempi di come questa strategia possa essere un terreno di innovazione di grande impatto.

L'organizzazione di circuiti turistici a carattere enogastronomico è infatti una realtà ben sperimentata a livello nazionale, dove la connotazione territoriale ed enogastronomica è forte (ad esempio, nella zona del Chianti o nelle Langhe). Iniziative che esaltino l'esperienza vissuta, come possono essere i circuiti enogastronomici, risultano utili nel rafforzare l'immagine del prodotto e del territorio e nel creare intorno ad esso una forte identità.

La Città Metropolitana si prefigge dunque di favorire lo sviluppo economico della valorizzazione delle eccellenze del territorio attraverso:

- Il coordinamento delle diverse proposte espresse dal territorio nelle sue articolazioni sia istituzionali che produttive e coniugandole in precise linee di prodotto, secondo il trend del mercato turistico nazionale e internazionale.
- L'individuazione di azioni specifiche, sia di tipo formativo sia di pianificazione infrastrutturale e ambientale, in chiave di eco sostenibilità delle scelte in materia di turismo.
- La definizione delle iniziative di promozione, in un'ottica di coordinamento e razionalizzazione delle risorse e degli interventi, evitando sovrapposizioni e polverizzazioni delle azioni tra soggetti anche territorialmente contigui.
- La costituzione di una rete con le altre Città Metropolitane, italiane ed europee, in considerazione dell'importante innovazione introdotta dalla Legge 56/2014, laddove viene riconosciuta alle Città Metropolitane la *'cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con le città e aree metropolitane europee'*.
- L'istituzione, nell'ambito della propria nuova organizzazione, di una struttura operativa in grado di funzionare da sportello per i Comuni e da agenzia di sviluppo per il territorio in grado di cogliere ogni opportunità di reperimento di risorse nazionali ed europee. A tale riguardo si sottolinea che i programmi comunitari più interessanti sul tema delle eccellenze territoriali sono i Programmi di Cooperazione Interreg, Horizon 2020 e le Urban Innovative Actions (UIA)

Oltre a quanto sopra, la Città Metropolitana dovrà saper valorizzare, nell'ambito della sua nuova fondamentale competenza in materia di sviluppo economico, alcune azioni già intraprese dalla Provincia di Genova che potrebbero rafforzare la sua politica di intervento in materia di turismo:

- Recupero della rete territoriale degli Expò, già presenti nella provincia di Genova, finalizzata al sostegno dei produttori locali.
- Rilancio del Parco del basilico di Genova Prà e del Genoa Port Center, situato nel Porto Antico di Genova, anche in virtù degli obblighi discendenti dal cofinanziamento ottenuto con i fondi P.O.R. Liguria FESR 2007/2013 – Asse 4 / Azione 4.1.

Lo sviluppo della strategia avviene attraverso specifici progetti, che traducono in termini operativi gli obiettivi sopra enunciati.

Le seguenti schede di progetto saranno implementate nei successivi aggiornamenti annuali del Piano Strategico.

Schede di progetto:



Parco del Basilico
di Genova Pra
"Il Mortaio"

1. PROGETTO "IL PARCO DEL BASILICO"

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

Il progetto è iniziato nel 2006 a villa Doria Podestà a Genova-Pra. Obiettivo del Parco del Basilico è la promozione dello sviluppo del territorio del Ponente genovese a partire dall'agricoltura periurbana tradizionale e in particolare dalla pregiata produzione del basilico.

Nel 2009 il Parco del Basilico si è trasferito a Villa Sauli Podestà (sempre a Genova-Prà) oggetto di un intervento di recupero e risanamento conservativo da parte della Provincia di Genova.

I lavori hanno riguardato la messa in sicurezza del corpo centrale della villa, il rifacimento della copertura, l'esecuzione di interventi di conservazione e consolidamento della volta del salone centrale e il rifacimento dei solai interpiano. L'antica cappella è stata mantenuta e ristrutturata integralmente. Sono stati recuperati anche il camino storico e gli affreschi presenti in tutto il complesso e demoliti e ricostruiti i nuovi volumi laterali, destinati ad ospitare, a ponente, il laboratorio del Parco del basilico e, a levante, un auditorium.

L'intervento, iniziato a maggio 2009, ha beneficiato di un cofinanziamento della Regione Liguria nell'ambito progetto di Valorizzazione delle risorse naturali e culturali della Liguria (**Asse 4 del Por Fesr 2007-2013**).

Nel 2016 la gestione del Parco del Basilico è stata affidata, tramite convenzione, all'istituto scolastico IPSSA Nino Bergese, in collaborazione con la Fondazione CIF Formazione.

Nasce in questo modo il progetto **"Il Mortaio"**: *"Incubatore di idee, parco del basilico, luogo d'incontro di progetti e attività per la promozione e valorizzazione delle produzioni tipiche del territorio provinciale, a partire dalla filiera agro-alimentare ed eno-gastronomica e dei mestieri di difficile sopravvivenza della tradizione genovese e ligure"*.

Il progetto, a partire dallo stesso restauro della villa, ha valorizzato un importante residuo di territorio rurale del Ponente genovese e restituito la villa Sauli Podestà a nuova vita; la Città metropolitana ha il ruolo di 'regia' delle attività affidate in convenzione che nel 'Mortaio' si svolgeranno.

Le iniziative avviate dall'istituto scolastico IPSSA Nino Bergese all'interno del progetto 'Il Mortaio' riguardano l'educazione alimentare, l'attività di convegnistica nell'auditorium della villa, e la creazione di un percorso museale raccordato con le aziende del territorio non solo dedicato al basilico ma anche ai diversi prodotti tipici liguri: canestrelli, pandolce, vini, miele, marmellate, sciroppo di rosa, olive taggiasche, ...

La posizione strategica della sede del Parco del Basilico, nelle immediate vicinanze del casello autostradale di Voltri, consente una facile raggiungibilità da visitatori provenienti da Piemonte e Lombardia, ma anche dalla città e dalla riviera di Ponente.

Sito di progetto: <http://www.parcodelbasilico.it/>

Elementi per l'attuazione della strategia

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni):

Promozione del basilico e del pesto come prodotti tipici, servizi di supporto agli operatori del settore, incontro tra domanda e offerta, manifestazioni tematiche.

Valorizzazione del patrimonio immobiliare storico (Villa Sauli Podestà) di proprietà della Città Metropolitana di Genova.

obiettivi a medio - lungo termine (10 anni):

Realizzare un polo d'incontro di progetti e attività per la promozione e valorizzazione delle produzioni tipiche del territorio provinciale, a partire dalla filiera agro-alimentare ed eno-gastronomica e dei mestieri di difficile sopravvivenza della tradizione genovese e ligure.

Partner e attori coinvolti: Istituto scolastico IPSSA Nino Bergese, Fondazione CIF Formazione, aziende agro-alimentari del Ponente Genovese

Diagramma di GANTT :

ATTIVITA' \ FASI	2017		2018		2019	
	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
Promozione della Mostra permanente dedicata alla cultura alimentare ligure						
Eventi di formazione con focalizzazione sui prodotti alimentari liguri						
Promozione dei prodotti tipici liguri						
Coinvolgimento in progetti specifici delle aziende agro-alimentari del ponente genovese						

Indicatori per il monitoraggio :

Obiettivi a breve termine :

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Eventi svolti nel Parco del Basilico	Numero	20	40	60
Coinvolgimento delle aziende agro-alimentari del Ponente Genovese	Numero	-	10	20

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Promozione della filiera agro-alimentare ed eno-gastronomica e dei mestieri di difficile sopravvivenza della tradizione genovese e ligure attraverso il coinvolgimento di almeno una parte delle aziende agro-alimentari del Ponente Genovese	% di aziende coinvolte	30%

Direzione responsabile: SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE

Costi : Costi di manutenzione di Villa Sauli Podestà

Risorse finanziarie

Risorse proprie	x	Bilancio di previsione 2017-2019 Missione 1 – Servizi istituzionali generali di gestione Programma 5 – gestione dei beni demaniali e patrimoniali
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali		-
Risorse comunali		-
Capitali privati		-



2. PROGETTO “GENOA PORT CENTER”

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

Nel cuore del Porto Antico di Genova, a pochi passi dall’Acquario, è attivo dal 2009 il Genoa Port Center, il Centro Espositivo-Educativo del Porto di Genova: un servizio rivolto al grande pubblico per far conoscere e visitare il Porto di Genova.

Creato nell’ambito del Progetto di Valorizzazione delle risorse naturali e culturali della Liguria (**Asse 4 del Por Fesr 2007-2013**), il Genoa Port Center è la prima e unica esposizione pubblica in Italia e nel Mediterraneo dedicata a spiegare in maniera semplice e piacevole come è fatto e come funziona un porto che è il principale scalo marittimo italiano e tra i più importanti d’Europa.

La sede del Genoa Port Center, al secondo piano del primo modulo dei Magazzini del Cotone, di fronte alla Biblioteca De Amicis, non è un museo tradizionalmente inteso: si configura piuttosto come un incrocio fra “museo diffuso” e “museo vivente”. Grazie ai fondi dell’Asse 4 del Por Fesr 2007-2013 i 460 mq disponibili sono stati allestiti con strutture mobili e modulari, basate sull’idea del container come unità simbolo attuale del porto mercantile.

Avvalendosi di originali e coinvolgenti tecniche espositive, il centro vuole far conoscere e sperimentare ai visitatori, attraverso l’uso di simulatori e di strumenti interattivi, tutte le attività e le professioni di chi lavora nel porto e per il porto allo scopo di fornire servizi alle navi, alle merci e ai passeggeri. Proprio per permettere ai visitatori di vivere in diretta le operazioni marittime e portuali il Genoa Port Center è collegato in tempo reale ai canali informativi del porto.

In sintesi, il Genoa Port Center si propone di mettere in comunicazione il porto e il territorio, migliorando l’immagine sociale del porto e valorizzando sotto il profilo sociale e educativo il patrimonio delle strutture e dei processi portuali e quello dei saperi organizzativi, tecnici e professionali.

Il Genoa Port Center, con le sue iniziative, si rivolge alla società in generale (cittadini, turisti), e in particolare agli studenti e alle imprese del settore marittimo, per rafforzare i rapporti tra questi soggetti e promuovere tra i giovani le vocazioni per le carriere rivolte al mare e alla logistica portuale.

Sito di progetto: <http://www.genoaportcenter.it/>

Elementi per l'attuazione della strategia

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni):

- Mettere in comunicazione il porto e il territorio.
- Migliorare l'immagine sociale del porto.
- Valorizzare sotto il profilo sociale e educativo il patrimonio tangibile delle strutture e dei processi portuali e quello intangibile dei saperi organizzativi, tecnici e professionali.
- Promuovere la cultura economica e la cultura tecnica in un quadro di sostenibilità ambientale e sociale.
- Stringere i rapporti tra scuola e imprese del cluster marittimo-portuale.
- Promuovere tra i giovani le vocazioni per le carriere rivolte al mare e alla logistica portuale.

obiettivi a medio - lungo termine (10 anni):

- Sostenibilità economica nel tempo del centro espositivo

Partner e attori coinvolti: Porto di Genova, cittadini, turisti, studenti, imprese dell'ambito portuale

Diagramma di GANTT :

ATTIVITA'	FASI	2017		2018		2019	
		I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
Attività del centro espositivo							

Indicatori per il monitoraggio :

Obiettivi a breve termine :

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Visitatori all'anno	Numero	2000	5000	5000
Eventi che coinvolgono il GPC	Numero	5	15	25

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Consolidare il numero dei visitatori	Numero	5000

Direzione responsabile: Direzione sviluppo economico e sociale

Costi: locazione della sede

Risorse finanziarie

Risorse proprie	X	Bilancio di previsione 2017-2019 Missione 1- Servizi istituzionali generali e di gestione Programma 5 – gestione dei beni demaniali e patrimonio
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali		-
Risorse comunali		-
Capitali privati		-



3. SVILUPPO DEL PORTALE FUORIGENOVA sul tema del marketing territoriale

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

Il portale “fuoriGenova” contiene e localizza su mappa una serie di informazioni multisettoriali relative all’intera area metropolitana e in particolare al territorio fuori dal capoluogo ligure (“fuoriGenova”) ricco di potenzialità ma in condizioni di svantaggio competitivo sia per condizioni di frammentazione amministrativa sia per carenza di un sistema informativo che renda sistematica la conoscenza del territorio e soprattutto delle opportunità presenti. Le informazioni raccolte e mappate riguardano:

- le aree e le strutture pubbliche e di interesse pubblico, quali servizi scolastici, parchi e giardini pubblici, impianti sportivi, parcheggi, pubblici servizi (sedi Enti locali, Poste, servizi sanitari...);
- la rete delle emergenze storico-culturali e paesaggistiche (chiese, castelli, fortificazioni, palazzi storici, la rete sentieristica, le aree panoramiche, i punti di sosta attrezzati...);
- la rete delle imprese sociali (associazioni, circoli culturali...);
- i punti salienti del sistema economico (imprese, principali attività commerciali, strutture ricettive...)
- le opportunità di sviluppo del territorio, costituite da aree svantaggiate o sottoutilizzate o da manufatti di valore storico-culturale in disuso, spesso sconosciuti ma che possono costituire occasioni per il rilancio di un determinato ambito territoriale.

Nasce quindi come strumento di sviluppo economico e marketing territoriale con la finalità di conoscere e far conoscere la rete delle imprese locali e le potenzialità di sviluppo del territorio.

In particolare il progetto riguarda lo sviluppo e la focalizzazione del portale in tema di marketing territoriale e prevede l’implementazione dei dati del tema opportunità di sviluppo; questo tipo di livello informativo costituisce, infatti, uno strumento molto utile per costruire strategie di sviluppo economico e, viste le potenzialità che sottende, la sua implementazione all’interno del portale FuoriGenova è stata individuata come prioritaria. Per questo è stata specificata la tipologia di aree/manufatti da mappare, tra cui i borghi abbandonati di cui le aree interne metropolitane sono molto ricche e che rappresentano una grande risorsa da valorizzare (il 2017 è stato definito a livello nazionale “l’anno dei borghi”); su questo tema specifico è in corso di definizione una proposta per il Programma Interreg Italia Francia Marittimo e sono stati coinvolti anche i territori appartenenti alla Città Metropolitana di Cagliari e all’Unione dei Comuni della Lunigiana.

Questa attività ha inoltre suscitato l'interesse di Regione Liguria che sta sviluppando il portale del Marketing Territoriale Regionale e che ha richiesto il passaggio automatico dei dati del tema Opportunità di Sviluppo dal portale FuoriGenova al portale regionale. Per questo il progetto prevede la formalizzazione della positiva collaborazione con Liguria Digitale tramite la sottoscrizione di un protocollo d'intesa, che formalizzi e metta in evidenza in modo sintetico il rapporto sinergico tra i due Enti, in termini di contributo della Città Metropolitana al marketing territoriale regionale.

Elementi per l'attuazione della strategia

Il programma di attività per sviluppare il marketing territoriale metropolitano prevede:

- la definizione delle opportunità di sviluppo (ex fabbriche, ex colonie, palazzi e ville, edificio ricettivo dismesso, area libera, area di pregio ambientale, borghi abbandonati)
- la ricerca e selezione sul territorio dei Comuni/Unioni convenzionati delle aree da mappare
- l'implementazione del livello e l'integrazione della scheda informativa di ogni area con nuovi campi, che contengano dati operativi più precisi sull'utilizzo del sito
- la creazione sul sito di un percorso guidato di lettura e scoperta del tema
- l'individuazione anche tramite gli strumenti di partecipazione del portale di idee per la valorizzazione di alcune aree

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni):

costruire la "rete" delle imprese locali, valorizzando le aziende innovative e sostenibili che lavorano sul territorio metropolitano e creando le condizioni per la sharing economy

sviluppare il marketing territoriale metropolitano mettendo in luce le opportunità di sviluppo

obiettivi a medio - lungo termine (10 anni):

costruire il senso di appartenenza alla città metropolitana, instaurando un dialogo attivo con gli stakeholders

Partner e attori coinvolti: Comuni e Unioni, Enti Parco, Dipartimento di ingegneria chimica, civile e ambientale di UniGe (DICCA), Regione Liguria, Liguria Digitale

Diagramma di GANTT :

FASI ATTIVITA'	2017		2018		2019	
	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
Approvazione protocollo d'intesa con Regione Liguria su marketing territoriale e turismo						
Ristrutturazione percorso di lettura sul portale delle opportunità di sviluppo						
Mappatura delle aree sulla base delle convenzioni sottoscritte						

Indicatori per il monitoraggio :
Obiettivi a breve termine :

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Comuni convenzionati	%	30%	40%	50%

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso
		2028
Comuni convenzionati	%	100%

Direzione responsabile: Direzione sviluppo economico e sociale

Costi : costo del personale degli enti coinvolti

Risorse finanziarie

Risorse proprie	x	Risorse interne di personale Missione 1 - Servizi istituzionali generali di gestione Programma 8 – Statistica e sistemi informativi Missione 8 – Assetto del territorio ed edilizia abitativa Programma 1 – Urbanistica e assetto del territorio
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali	x	Finanziamento Regionale progetto marketing territoriale (da definire)
Risorse comunali		Spesa del personale a carico del bilancio dei comuni coinvolti
Capitali privati		-

Forme innovative di sviluppo economico anche in chiave blue&green

Quadro di riferimento:

L'economia genovese e, di conseguenza, il suo mondo del lavoro sono profondamente mutati negli ultimi decenni, passando da una connotazione prettamente industriale basata sulle grandi fabbriche del Ponente (Italsider, Ansaldo, Marconi, Elsag, Italcantieri...) e sul porto, con il relativo indotto, ad una prevalentemente basata sui servizi (terziario avanzato, turismo e commercio).

Una caratteristica peculiare del territorio genovese resta però la vocazione a un'industria, pur ridotta nelle dimensioni occupazionali, ad elevato contenuto scientifico e tecnologico, grazie anche alla presenza di un'Università (l'unica di tutta la Liguria) con punte di eccellenza in alcuni Dipartimenti, soprattutto localizzate nelle facoltà scientifiche.

A Genova hanno sede enti e associazioni scientifiche di rilevanza nazionale e internazionale come ad esempio:

- l'IIT (**Istituto Italiano di Tecnologia**), una fondazione disciplinata dagli articoli 14 e ss. del Codice civile, istituita con D.L. 269/03, convertito con Legge n. 326/2003, finanziata dallo Stato per lo svolgimento di attività di ricerca scientifica di interesse generale, per fini di sviluppo tecnologico, con l'obiettivo di promuovere l'eccellenza nella ricerca di base e in quella applicata e di favorire lo sviluppo del sistema economico nazionale.
- L'Istituto di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico **Giannina Gaslini**, ospedale pediatrico di eccellenza con un bacino di utenza nazionale e internazionale, il cui binomio fondante è "Clinica e ricerca d'eccellenza al servizio del bambino".
- L'**Istituto Italiano della Saldatura**, ente morale con personalità giuridica di associazione senza scopo di lucro, la cui missione è promuovere e favorire il progresso della saldatura in ogni suo campo, ivi incluse le tecniche affini e complementari e di contribuire alla sua conoscenza e diffusione.
- L'**Associazione Festival della Scienza**, organismo finalizzato alla promozione, valorizzazione e divulgazione della cultura scientifica e tecnologica, attraverso la realizzazione del Festival della Scienza. Si tratta della più importante manifestazione di questo tipo a livello nazionale, che richiama ogni anno a Genova decine di migliaia di visitatori, studenti e non.
- La **Fondazione Palazzo Ducale**, principale centro di produzione culturale di Genova, persegue finalità di promozione culturale, promuovendo, realizzando e partecipando a iniziative ed eventi culturali, artistici e sociali di ambito e di rilevanza nazionale e internazionale. Ha contribuito negli ultimi anni a rilanciare l'immagine della città come sede di prestigiose mostre e convegni.
- L'**Acquario di Genova**, il più grande acquario italiano e il secondo in Europa, dopo quello di Valencia. Ha contribuito in modo significativo, a partire dalla sua inaugurazione nel 1992, al rilancio dell'immagine di Genova in Italia e in Europa, e allo sviluppo anche economico e sociale di tutta l'area del Porto Antico e delle zone limitrofe del centro storico.

Infine, sulla **collina degli Erzelli**, nel Ponente genovese, sono in corso i lavori per la costruzione di un parco scientifico e tecnologico, che vede già la presenza di aziende come Ericsson e Liguria Digitale, e che prevede tra l'altro il trasferimento sulla collina dell'ex Facoltà di Ingegneria dell'Università di Genova.

La presenza di un contesto sociale ed economico di elevata qualità costituisce sicuramente un punto di forza da valorizzare, evitando però il rischio che, magari proprio grazie al miglioramento delle infrastrutture locali di collegamento con altre città ad alta capacità di attrazione come Milano, non si determini un fenomeno opposto, con la fuga di capitale umano formatosi a Genova e un ulteriore depauperamento del territorio, che già ha subito, negli ultimi trent'anni, una sensibile diminuzione della popolazione attiva.

Strategia

In un tessuto economico contrassegnato dalla presenza di un 80% e oltre di piccole e medie imprese, sparse su un territorio vasto e orograficamente complesso (e, non dimentichiamolo mai, a elevato rischio idrogeologico), promuovere forme innovative di sviluppo economico che possano ridurre la mobilità di persone e cose acquista un valore particolarmente elevato.

La presenza a Genova di capitale umano di elevata specializzazione favorisce la possibilità dello sviluppo di fattori "software" abilitanti che possono rinvigorire l'imprenditorialità e la produttività, e contribuire alla coesione sociale e alla tutela dell'identità dei territori.

La dimensione ridotta delle imprese, specie quando localizzate nei Comuni dell'entroterra, e quindi disagiate da un punto di vista sia della logistica sia dei servizi pubblici, incentiva un ruolo di Città Metropolitana come supporto (anche solo di tipo locativo, in coordinamento con i Comuni) per la creazione di incubatori d'impresa, *start up* e spazi per il *co-working*. Queste forme di assistenza dovrebbero essere particolarmente mirate alle imprese innovative, all'occupazione giovanile e a quella femminile, non tralasciando però la valorizzazione di antichi mestieri legati al territorio.

In questo quadro, un ulteriore elemento di attenzione è legato alle dinamiche demografiche e alla gestione del fenomeno dell'invecchiamento della società, particolarmente sensibili in un territorio come quello genovese, caratterizzato dalla presenza di un gran numero di anziani (oltre i 60 anni).

A questo scopo, significative opportunità sono offerte dalle nuove applicazioni tecnologiche (anche per favorire l'autonomia delle persone anziane) e dalla progettazione di nuovi *business model* per i servizi. Il terzo settore può offrire a sua volta un contributo rilevante per migliorare la qualità della vita nell'area metropolitana e affrontare le sfide più importanti quali l'invecchiamento e l'inclusione sociale delle fasce più povere o emarginate.

Non va dimenticato che il settore pubblico, pur nelle ristrettezze economiche di questo periodo, detiene un grande potere in chiave di "attore di domanda" e di promotore di innovazione, alla quale è esso stesso chiamato a rispondere.

Per quanto riguarda il settore dello sviluppo economico, il ruolo di Città Metropolitana va sempre immaginato in stretta sinergia con altri attori istituzionali come la Regione Liguria, che gestisce i fondi FSE e FESR, e la Camera di Commercio, che promuove direttamente o indirettamente altri fondi nazionali mirati alle imprese.

In quest'ottica, queste sono alcune delle iniziative che possono essere sviluppate:

- Promozione delle botteghe dell'entroterra, per dare nuovo impulso all'economia delle vallate e avviare una politica attiva di sviluppo a contrasto dello spopolamento delle aree interne.
- Definizione di iniziative per agevolare l'incontro tra banche e piccole imprese, insieme ad eventuali modelli di agevolazioni fiscali per zone territoriali.
- Internazionalizzazione delle microimprese sui mercati esteri, grazie alle possibilità offerte oggi dalle tecnologie digitali; al tempo stesso, sviluppo di politiche per attrarre imprese e risorse dall'estero.
- Valorizzazione del commercio, dell'artigianato e dell'agroalimentare made in Liguria, all'interno di fiere, eventi e altre iniziative che si svolgono sul territorio, promuovendo in modo particolare la *green&blue economy*.

Lo sviluppo della strategia avviene attraverso specifici progetti, che traducono in termini operativi gli obiettivi sopra enunciati. Le seguenti schede di progetto saranno implementate nei successivi aggiornamenti annuali del Piano Strategico.

Schede di progetto:



1. GREEN ECONOMY: IL PATTO DEI SINDACI E IL PROGETTO ELENA

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

Il Patto dei Sindaci è il principale movimento europeo che vede coinvolte le autorità locali e regionali impegnate ad aumentare l'efficienza energetica e l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili nei loro territori. È l'unico movimento di questo genere a mobilitare gli attori locali e regionali al fine di raggiungere e superare l'obiettivo europeo di riduzione del 20% delle emissioni di CO₂ entro il 2020.

La Città Metropolitana di Genova è il Coordinatore Territoriale del Patto dei Sindaci sul territorio (adesione al programma europeo a partire dal 2009) e, in questa veste, fornisce consulenza strategica e supporto tecnico-finanziario ai Comuni che aderiscono al Patto dei Sindaci (ad oggi 30 di 67 Comuni firmatari) occupandosi di:

- Redigere gli inventari delle emissioni di CO₂, base di partenza indispensabile per la redazione dei PAES (Piani d'Azione per l'Energia Sostenibile)
- Supportare la preparazione e l'attuazione dei PAES
- Realizzare incontri di formazione e aggiornamento dedicati a specifiche categorie di portatori di interessi locali.
- Svolgere attività di sensibilizzazione e informazione volte a favorire l'adesione di nuovi Comuni.
- Assistenza nella ricerca di fonti di finanziamento per la realizzazione di interventi (programma E.L.En.A.- European Local Energy Assistance – fondi per lo sviluppo della Finanza di Progetto e delle altre forme di Partenariato Pubblico-Privato)
- Partecipazione a progetti europei sulle tematiche relative (es. Energy for Mayors, Past, Mayors in Action, ecc.).

Il progetto **Mayors in Action**, periodo 03/2014 – 02/2017, ha perseguito l'obiettivo di mettere Coordinatori e Sostenitori (C&S) del Patto dei Sindaci nelle condizioni di assistere efficacemente i Comuni nell'implementazione e monitoraggio dei propri PAES. La Provincia di Genova (oggi Città Metropolitana di Genova) è stata capofila del progetto che ha coinvolto 62 Comuni di 9 diversi paesi EU con un programma di 600 azioni dei PAES da attuare.

Prodotti del progetto sono stati anche il Manuale delle 37 buone pratiche replicabili in Europa e Training locali e nazionali.

Sul territorio metropolitano sono stati 8 i Comuni coinvolti (Davagna, Moconesi, Sestri Levante, Valli SOL – Campo Ligure, Masone, Mele, Rossiglione, Tiglieto) con oltre 15 azioni dei PAES da attuare.

Nell'ambito del progetto la Città Metropolitana ha attuato diverse azioni tra cui:

- 1° Centralised training session – Open workshop organizzato a Genova (26/03/2014, 43 partecipanti)
- Sessioni di formazione su azioni, finanziamenti e supporto tra pari aperte a tutti i Comuni. (Le prime due: 13 e 27 gennaio 2016)
- Energy day: «Porte aperte alla sostenibilità» (29/06/2015) e mostra sul Patto dei Sindaci (collaborazione con PAST).

Il progetto E.L.En.A. "European Local Energy Assistance" è un'iniziativa della Commissione europea e della Banca europea degli investimenti (BEI) per concedere aiuti alle autorità locali e regionali per effettuare investimenti su ampia scala nei settori dell'efficienza energetica, delle fonti di energia rinnovabili e del trasporto urbano sostenibile.

Il progetto E.L.E.N.A. aiuta, tramite una assistenza tecnica, le città e le regioni ad elaborare e attuare progetti, per ottenere finanziamenti esterni. L'assistenza tecnica, può essere fornita ad un ente locale o regionale o ad altro organismo pubblico o un consorzio di enti pubblici dei paesi partecipanti al programma. Condizione chiave per l'eleggibilità dei progetti è che questi contribuiscano agli obiettivi di riduzione di CO₂ fissati nella «Covenant of Mayors» – Patto dei Sindaci - e ai risultati da raggiungere in materia di clima ed energia dell' Obiettivo 20-20-20.

La Città Metropolitana, insieme al Comune di Genova nel ruolo di capofila, ha presentato una richiesta di finanziamento alla BEI di oltre 30 Milioni di Euro coinvolgendo 25 Comuni del territorio (investimento per il Comune di Genova: € 20.844.716).

Nel proposta sono inseriti progetti relativi a:

- Illuminazione pubblica comunale
- Efficientamento di edifici pubblici comunali
- Efficientamento di impianti sportivi
- Efficientamento di edifici scolastici in gestione alla Città Metropolitana

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni)

Efficientamento energetico degli edifici per servizi pubblici

obiettivi a medio lungo termine (10 anni)

Riduzione di CO₂ in materia di clima ed energia

Partner e attori coinvolti: Comuni del territorio metropolitano, Regione

Indicatori per il monitoraggio :

Obiettivi a breve termine :

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Azioni dei PAES comunali realizzate	Numero	-	-	10
Azioni di efficientamento su edifici scolastici realizzate	Numero	-	-	2

97

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Azioni dei PAES comunali realizzate	Numero	25
Azioni di efficientamento su edifici scolastici realizzate	Numero	5
Riduzione della CO ₂ per gli interventi dei Comuni	T CO ₂ eq./ab.	7.885
Riduzione della CO ₂ per gli interventi della Città Metropolitana	T CO ₂ eq./ab.	1.499
Riduzione totale di CO ₂	T CO ₂ eq./ab.	9.384
% risparmio totale di calore	%	54
% risparmio totale di elettricità	%	51
% risparmio totale CO ₂	%	48

Direzione responsabile: Direzione Sviluppo Economico e Sociale

Costi:

investimento stimato interventi Genova: € 20.844.716

investimento stimato degli interventi dei Comuni: € 12.830.965

investimento stimato degli interventi della Città Metropolitana: € 6.061.528

Risorse finanziarie

Risorse proprie	x	Bilancio di previsione 2017-2019
Risorse europee	x	Competitiveness and Innovation Framework Programme 2007-2013 Horizon 2020 Programme
Risorse nazionali/regionali	x	Fondi FESR
Risorse comunali		-
Capitali privati		-



2. SVILUPPO DEL PROGETTO IMPRESA+

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

Impresa+ è un'iniziativa promossa da Città Metropolitana di Genova e Camera di Commercio di Genova per favorire l'avvio di nuove imprese e per il potenziamento delle imprese già esistenti.

L'iniziativa, oltre a Camera di Commercio coinvolge altri soggetti quali le Associazioni imprenditoriali di categoria, le imprese singole, i Consorzi fidi e le Banche.

Attraverso specifiche convenzioni Camera di Commercio di Genova e Città Metropolitana di Genova, con proprie risorse finanziarie, si costituiscono soggetti garanti fino alla concorrenza di un milione di euro ciascuna a parziale controgaranzia del rischio assunto in primo grado dai Consorzi fidi aderenti all'iniziativa; con questo sistema si genera un frazionamento fra più soggetti del rischio d'impresa e ogni nuovo progetto imprenditoriale o potenziamento di attività esistente potrà più agevolmente trovare accesso al credito bancario.

La percentuale massima di garanzia offerta in primo grado dai Consorzi fidi con l'assistenza di Impresapiù varia a seconda del soggetto che viene finanziato dalle banche convenzionate ed in particolare:

- imprese di ogni settore di nuova costituzione (iscritte al Registro Imprese da non più di 18 mesi) o imprese di cui alla legge 215/1992 (imprenditoria femminile) per investimenti in beni strumentali, acquisto di terreni agricoli, acquisto di aziende o partecipazioni societarie complementari e strategiche all'attività imprenditoriale svolta, spese generali di inizio attività: garanzia offerta fino al 80%
- imprese di ogni settore - non di nuova costituzione o non femminili - per realizzare investimenti per operazioni di internazionalizzazione, anche attraverso l'acquisizione di partecipazioni societarie

complementari e strategiche all'attività imprenditoriale svolta, per investimenti in ricerca e sviluppo per processi o prodotti innovativi, acquisto e sviluppo software, macchinari, impianti di produzione e mezzi di trasporto strumentali all'attività: garanzia offerta fino al 50%

- imprese di ogni settore - non di nuova costituzione o non femminili - per investimenti destinati all'acquisto di immobili strumentali all'attività, alla ristrutturazione e al rinnovo dei locali e delle attrezzature fisse e mobili e degli arredi, per l'acquisto di aziende o di rami d'azienda o di partecipazioni societarie complementari e strategiche all'attività imprenditoriale svolta: garanzia offerta fino al 50%
- imprese agricole - non di nuova costituzione o non femminili - per l'acquisto di terreni agricoli: garanzia offerta fino al 50%.

Le operazioni di finanziamento garantite in primo grado dai Consorzi fidi per le quali opera la controgaranzia rientreranno nelle seguenti forme tecniche e limiti di durata e importo:

- importo minimo: euro 10.000,00
- importo massimo per finanziamenti chirografari e/o leasing mobiliari di durata da 18 fino a 96 mesi: euro 100.000,00
- importo massimo per mutui ipotecari e/o leasing immobiliari di durata fino a 20 anni: euro 100.000,00

Gli effetti finanziari dell'iniziativa saranno notevoli: infatti i Consorzi fidi avvalendosi della controgaranzia potranno incrementare la loro capacità operativa realizzando un potenziale aumento dei possibili finanziamenti.

La garanzia offerta con la presente iniziativa, inoltre, consente alle imprese finanziate di poter ottenere dagli istituti di credito che materialmente erogano i prestiti migliori condizioni di tasso.

Elementi per l'attuazione della strategia

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni):

Consentire alle imprese finanziate, che si avvalgono della controgaranzia, di poter ottenere dagli istituti di credito, che erogano i prestiti, migliori condizioni di tasso.

obiettivi a medio - lungo termine (10 anni):

Collegare lo sviluppo economico con la sostenibilità, favorendo forme di imprenditoria innovative orientate alla green and blue economy

Partner e attori coinvolti: Associazioni imprenditoriali di categoria, Banche, Camera di Commercio, Consorzi Fidi, Imprese.

Indicatori per il monitoraggio :

Obiettivi a breve termine :

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
fideiussioni escuse in rapporto a quelle prestate	%	6	7	7

Direzione responsabile: Direzione sviluppo economico e sociale

Risorse finanziarie

Risorse proprie	x	Risorse interne di personale Missione 1 - Servizi istituzionali generali di gestione
Risorse europee		
Risorse nazionali/regionali		
Risorse comunali		
Capitali privati	x	Istituti bancari

D. Resilienza**Tutela e valorizzazione dell'Ambiente**

L'incremento della resilienza del territorio metropolitano rappresenta un obiettivo trasversale rispetto alle linee di azione del Piano strategico, in quanto oltre a interessare in modo diretto i temi della tutela e valorizzazione dell'ambiente, costituisce un fattore determinante per favorire e promuovere processi virtuosi di sviluppo economico e sociale.

L'incremento della resilienza per l'intera area metropolitana è una delle finalità primarie dell'azione dell'Ente: lo statuto di Città metropolitana di Genova prevede una *governance* metropolitana dell'adattamento (art. 5) che costituisce una linea di indirizzo per la pianificazione strategica della Città Metropolitana. L'art. 5 dello Statuto, infatti, nel disciplinare le finalità dell'azione della Città metropolitana stabilisce che *"(...) L'azione della Città metropolitana è finalizzata all'accrescimento dei valori identitari, socioeconomici, culturali, paesaggistici e ambientali, al conseguimento di migliori condizioni di vita e di maggiore sicurezza delle comunità e dei singoli rispetto ai rischi idrogeologici, anche con riguardo alle nuove esigenze di integrazione sociale e di **adattamento ai cambiamenti climatici**, mirando quindi ad **incrementare la resilienza dell'intera area metropolitana**"*

Con tale previsione statutaria l'adattamento viene di fatto integrato alle politiche e ai processi esistenti. L'adattamento, pertanto è stato inteso non solo come una politica ambientale, ma come una pratica sociale che favorisca il *mainstreaming* in tutte le scelte politiche, ad esempio nella valutazione di piani progetti.

L'adozione di una strategia di adattamento per il territorio metropolitano di Genova ha come obiettivo principale quello di elaborare una visione su come affrontare gli impatti dei cambiamenti climatici, individuare un set di azioni ed indirizzi per farvi fronte, affinché attraverso l'attuazione di tali azioni/indirizzi sia possibile ridurre al minimo i rischi derivanti dai cambiamenti climatici, preservare il patrimonio naturale, mantenere o migliorare la capacità di adattamento dei sistemi naturali, sociali ed economici nonché trarre vantaggio dalle eventuali opportunità che si potranno presentare con le nuove condizioni climatiche.

La messa in campo di azioni che agiscono sia sulle cause (mitigazione) che sugli effetti (adattamento) di tali cambiamenti che possono limitare i danni e sfruttare le opportunità richiede una programmazione integrata (orizzontale-verticale) che fa convergere le esigenze dei governi locali e di area vasta, con quelle dei governi nazionali e delle Istituzioni europee secondo una logica di corresponsabilizzazione dei differenti livelli di governo (*multilevel governance*).

Mentre gli Stati membri dell'UE svolgono un ruolo cruciale nello sviluppo di piani nazionali di adattamento, è a livello locale che gli impatti dei cambiamenti climatici si fanno sentire e le autorità locali, pertanto, sono nella posizione ideale per agire come fattori chiave per l'attuazione delle misure di adattamento, migliorando la resilienza complessiva dei territori locali in molti settori strategici, compresa la pianificazione del territorio, la protezione civile, la gestione del rischio, l'energia, l'approvvigionamento idrico e l'ambiente, lo sviluppo economico ecc.

L'Unione Europea è impegnata in iniziative di adattamento mirate a rafforzare la resilienza ai cambiamenti climatici che siano complementari alle azioni di mitigazione per ridurre le emissioni di gas a effetto serra, attraverso l'adozione di strategie su entrambi i fronti. In termini di cambiamenti climatici ed energia, Europa 2020 ambiva alla riduzione di gas serra di una percentuale pari o superiore al 20% rispetto al 1990: l'impegno è realizzabile soddisfacendo il 20% del fabbisogno energetico con fonti rinnovabili, e aumentando almeno di questa percentuale l'efficienza energetica degli edifici di tutti i settori. La riduzione della dipendenza energetica e la spesa per le importazioni di energia avrà anche un effetto positivo sul bilancio europeo.

Oggi l'obiettivo di Europa 2030 è quello di ridurre le emissioni di CO₂ di almeno il 40% entro il 2030 e di adottare un approccio integrato per affrontare la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici.

Infatti, mentre la mitigazione è materia ormai consolidata all'interno della politica climatica europea, l'adattamento, inteso come "aggiustamento" alle nuove e future condizioni ambientali, è un tema relativamente recente e in rapida evoluzione. Gli orientamenti e gli obiettivi entrano in molti diversi settori su cui è necessario intervenire e per raggiungere l'obiettivo generale, ovvero contribuire a un'Europa resiliente, tre gli obiettivi principali proposti dalla UE: 1. promuovere e supportare l'azione dei paesi membri; 2. garantire processi decisionali di adattamento consapevoli; 3. integrare l'adattamento nelle politiche settoriali (programmi e fondi).

Il principio della resilienza è, quindi, la chiave con cui la Città metropolitana può attuare strategie efficaci per la tutela e valorizzazione dell'ambiente, in quanto si fonda sulla capacità di un territorio e della sua comunità di resistere ad un danno o ad un impatto, di adattarsi e di ritornare in una situazione di nuovo equilibrio. Parlare di incremento della resilienza vuol dire soprattutto sviluppare le capacità del territorio e dei suoi abitanti di adattamento ai cambiamenti climatici, i cui effetti negativi - ormai evidenti nel nostro territorio, come in tutto il resto del mondo - ricadono sull'ambiente e sulla società sotto molteplici aspetti.

La fragilità idrogeologica del territorio metropolitano, unita alla crescente frequenza di eventi meteorologici estremi, determinano condizioni di debolezza strutturale del territorio, sia nel fondovalle che nei versanti. La pianificazione di bacino individua e disciplina le aree soggette a rischio idrogeologico e definisce i programmi di intervento per la risoluzione delle criticità rilevate. La messa in sicurezza del territorio richiede, tuttavia, imponenti opere e risorse economiche ad oggi solo in piccola parte disponibili, e si è costretti, quindi, ad impiegare quelle disponibili per riparare i danni anziché per prevenirli.

La fascia costiera e i territori interni e montani richiedono l'individuazione di forme di tutela del territorio tra loro integrate, ma declinate sulla base delle specifiche criticità ambientali che connotano i diversi contesti territoriali. La popolazione esposta al rischio idraulico, rapportato alle aree inondabili con tempo di ritorno cinquantennale e duecentennale indicate dai Piani di Bacino, è prevalentemente dislocata nei territori urbanizzati della fascia costiera e nei fondovalle interni urbanizzati e risulta pari a più di 100 mila abitanti; la popolazione esposta al rischio idrogeologico di versante (frane attive e quiescenti) risulta pari a circa 34 mila abitanti e interessa sia la fascia costiera che l'entroterra.

Le aree urbane sono inoltre interessate, specie nelle conurbazioni più estese, da ulteriori criticità ambientali quali l'inquinamento atmosferico e acustico, le "isole di calore", la carenza di spazi verdi con funzione di rigenerazione ecologica. Nei territori di versante sia interno che della fascia costiera sono rilevanti gli effetti negativi connessi agli incendi boschivi, spesso ricorrenti nei contesti che per le caratteristiche della copertura vegetazionale sono a maggior rischio.

Strategia

La strategia della resilienza è declinata come strategia trasversale rispetto ai temi prioritari del piano: l'incremento della resilienza è un fattore che può innescare processi virtuosi di sviluppo economico (es. green & shared economy, smart city, ecc.), a condizione che le politiche siano impostate sui seguenti principi generali, già definiti nelle strategie europea e nazionale:

- **Adottare un approccio basato sulla conoscenza:** i decisori politici, gli stakeholder, le comunità locali, le associazioni e i cittadini devono avere facile accesso ad informazioni chiare ed affidabili relativamente alle conseguenze dei cambiamenti
- **Considerare la complementarità dell'adattamento rispetto alla mitigazione:** occorrono azioni efficaci di mitigazione pianificate in tempo utile, per rendere più efficace e meno costose le politiche di adattamento.. È importante, ad esempio, garantire la coerenza delle varie politiche e i necessari collegamenti con i temi dell'efficienza energetica e delle fonti energetiche rinnovabili.
- **Adottare un approccio integrato nella valutazione dell'adattamento:** intersettorialità e integrazione
- **Integrare l'adattamento nelle politiche esistenti:** non è solo una politica ambientale, ma soprattutto una pratica sociale che favorisce il *mainstreaming* nelle altre politiche pubbliche.
- **Lavorare in partnership e coinvolgere gli stakeholder e i cittadini:** è una sfida che coinvolge oltre i governi centrali e le amministrazioni locali, un elevato numero di stakeholder sia del settore pubblico che privato. Il coinvolgimento attivo dei cittadini e delle loro associazioni, la cooperazione a tutti i livelli, la concertazione stakeholder (multilevel governance) possono apportare un significativo valore aggiunto al processo di adattamento ed una migliore consapevolezza ed accettazione pubblica delle azioni che verranno intraprese.
- **Lavorare in stretto raccordo con il mondo della ricerca e dell'innovazione:** la ricerca scientifica deve essere orientata maggiormente allo sviluppo di analisi del rischio climatico e dei servizi climatici dedicati a settori particolarmente vulnerabili quali infrastrutture, agricoltura, insediamenti urbani, trasporto, imprese ed energia; la ricerca e l'innovazione, quindi, assumono un ruolo rilevante per aumentare la resilienza di un territorio.
- **Effettuare un regolare monitoraggio e la valutazione dei progressi verso l'adattamento.** L'efficacia delle decisioni ed i progressi compiuti nell'ambito dell'adattamento dovranno essere oggetto di un monitoraggio e di una valutazione continua attraverso indicatori opportunamente validati, che si basino sui processi (per misurare i progressi nell'attuazione delle misure) e sui risultati (per misurare l'efficacia dell'intervento).

Sulla base di tali principi le strategie di **incremento della resilienza** nell'area metropolitana e di tutela e valorizzazione dell'ambiente sono tra loro fortemente integrate e puntano a contrastare efficacemente gli effetti negativi dei cambiamenti climatici, in primis il **dissesto idrogeologico**, con azioni finalizzate ad aumentare la sicurezza del territorio, attraverso lo sviluppo della conoscenza, la prevenzione e il monitoraggio. A tal fine si intende sviluppare nuove funzioni di supporto proattive per fare rete con i Comuni e formare "comunità più resilienti". In tal senso integra la strategia la cooperazione con i Comuni nell'ambito del progetto periferie di Genova Metropolitana in relazione al tema della resilienza urbana, declinata in termini di mitigazione del rischio idrogeologico, sviluppata con interventi nelle valli Polcevera e Scrivia (Ceranese, Mignanego, Sant Olcese e Ronco Scrivia).

La tutela dell'ambiente si attua anche attraverso un forte impegno nella strategia di incremento dell'efficienza energetica e di utilizzo di fonti energetiche rinnovabili nei territori, consolidando le esperienze virtuose del Patto dei Sindaci e del Progetto Elena, che si integra con le azioni per il **miglioramento della qualità dell'aria** e la **riduzione dell'inquinamento acustico**.

Il fattore "resilienza" trova numerose declinazioni anche per favorire processi virtuosi di sviluppo economico, quali la promozione di green & blue economy, shared economy, smart city, di ricerca e studio per l'innovazione tecnologica. In tal senso operano gli "acquisti verdi" della Pubblica Amministrazione, ovvero il **Green Public Procurement (GPP)**, integrando considerazioni di carattere ambientale nelle procedure di acquisto della PA: acquistare un bene o un servizio tenendo conto degli impatti ambientali che questo può avere nel corso del suo ciclo di vita dall'estrazione della materia prima allo smaltimento del rifiuto è uno strumento per attuare strategie di sviluppo sostenibile. Parallelamente tale strumento può esercitare un virtuoso "effetto traino" sul mercato dei prodotti ecologici.

La strategia di tutela dell'ambiente è orientata anche alla protezione dei territori soggetti ad erosione, in particolare di quelli danneggiati dagli incendi. La Città Metropolitana di Genova è infatti capofila del progetto **LIFE-RESOIL**, in attesa di valutazione da parte della Commissione europea nell'ambito del Programma Life, con il quale si intende dimostrare che attraverso un virtuoso processo di economia circolare partecipato, è possibile ottenere a lungo termine effetti vantaggiosi grazie a metodi, tecnologie e materiali innovativi per il riciclaggio dei rifiuti organici (la frazione umida dei rifiuti solidi urbani e le ramaglie derivate dalle aree verdi pubbliche) e la produzione di un fertilizzante naturale.

La strategia promuove la tutela e valorizzazione del territorio anche al fine del superamento della dicotomia costa - entroterra attraverso pluralità di azioni che riguardano la tutela ambientale in termini non soltanto meramente conservativi, ma anche di coordinamento, cooperazione, valorizzazione di risorse fondamentali, specie per le aree interne del territorio. In tal senso si intende instaurare uno stretto **rapporto con gli Enti parco**, sia nei territori interni (Beigua, Antola, Aveto), sia in quelli costieri (Monte e Area marina protetta di Portofino), al fine di collaborare, insieme ai Comuni, a progetti orientati sia alla tutela e valorizzazione delle risorse presenti, sia alla promozione dei sistemi naturalistici e ambientali di interesse metropolitano. Un esempio di attività finalizzata alla tutela dell'ambiente marino e costiero, svolta in cooperazione con i Comuni, è il progetto **"Pelagos"**, che nasce da un accordo tra l'Italia, il Principato di Monaco e la Francia per la protezione dei mammiferi marini che frequentano l'area del "Santuario dei Cetacei", da sviluppare ulteriormente nel senso della sensibilizzazione, della promozione e della fruizione attiva.

Lo sviluppo della strategia avviene attraverso specifici progetti, che traducono in termini operativi gli obiettivi sopra enunciati. Le seguenti schede di progetto saranno implementate nei successivi aggiornamenti annuali del Piano Strategico.

Schede di progetto



1. SUPPORTO ALLA LOTTA AL DISSESTO IDROGEOLOGICO: PROGETTO "PROTERINA-3ÉVOLUTION"

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

Il progetto costituisce "il terzo passo nella protezione del territorio dai rischi naturali", l'evoluzione di quanto già realizzato con i progetti PROTERINA-Due, RESMAR e PROTERINA-C, nel ciclo di Programmazione 2007-2013, ed è finalizzato a sviluppare la filiera di prevenzione, protezione e preparazione per la gestione del rischio alluvioni, il più possibile integrata ed uniformata fra le istituzioni competenti a livello transfrontaliero.

Il riferimento del progetto è il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (previsione, valutazione e gestione del rischio) ai sensi della Direttiva 2007/60/CE, che impone agli Stati Membri di istituire un quadro per la "gestione" del rischio alluvioni volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche.

Obiettivi specifici sono quelli di:

- migliorare l'efficacia di misure di prevenzione (strutturali e non) dal rischio alluvioni attraverso il coinvolgimento transfrontaliero e transregionale dei livelli istituzionali e delle comunità che si rendano disponibili attivamente ad un processo di accrescimento della consapevolezza del rischio sul proprio territorio
- potenziare le reti di monitoraggio e integrare i dati acquisiti all'interno di modelli di allerta precoce capitalizzando i risultati della precedente programmazione
- aumentare la capacità transfrontaliera di adattamento al cambiamento climatico attraverso lo sviluppo di comunità resilienti.

Infatti tra le parole chiave che descrivono l'approccio ed il carattere innovativo del progetto si ritrovano: partecipato, partecipazione, inclusione e coinvolgimento di popolazione e amministratori, come strumento di creazione di comunità resilienti.

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni) :

L'obiettivo operativo del progetto, con un approccio transfrontaliero, prevede la redazione di tre Piani di Azione Congiunti (PAC). Città metropolitana di Genova è coinvolta nella preparazione e monitoraggio di tutti i PAC :

1. PAC COMUNICAZIONE (indirizzi di comunicazione e sensibilizzazione) migliorerà l'azione dell'amministrazione nel comunicare e cambiare il comportamento inconsapevole dei cittadini, aumentando la resilienza delle comunità locali e definendo una strategia di comunicazione transfrontaliera della cultura del rischio alluvionale (capire il rischio sul proprio territorio e diffondere la consapevolezza del rischio, sia in tempo di pace che in corso di evento).
2. PAC PREVENZIONE e PROTEZIONE (misura di prevenzione) definirà una strategia di prevenzione transfrontaliera partecipata con l'obiettivo di migliorare l'efficacia delle politiche di prevenzione, strutturale e non strutturale, coinvolgendo i livelli di governo competenti e promuovendo la partecipazione attiva dei cittadini agli interventi di prevenzione e protezione sul territorio.
3. PAC PREPARAZIONE e MONITORAGGIO (strumento di previsione) definirà una strategia di preparazione monitoraggio transfrontaliera degli eventi alluvionali con l'obiettivo di migliorare la performance della previsione dei fenomeni estremi sull'area della cooperazione transfrontaliera, mettendo in comune dati, modelli e strumenti.

obiettivi a lungo termine (10 anni) :

- fornire ai Comuni strumenti utili per il coordinamento a scala sovracomunale delle attività di prevenzione del dissesto idrogeologico e di protezione civile.
- creare una comunità consapevole ed in grado di autodifendersi con conseguente aumento della capacità di adattamento al cambiamento climatico attraverso lo sviluppo di comunità resilienti.
- ridurre i costi a copertura dei danni a seguito di dissesti idrogeologici.

Partner e attori coinvolti: Il partenariato del progetto "PROTERINA-3Évolution" è guidato dalla Fondazione CIMA e coinvolge i territori della Provence-Alpes-Côte d'Azur, della Corsica, della Sardegna, della Liguria e della Toscana. I restanti partner, oltre a Città Metropolitana di Genova e Fondazione MUVITA, sono Regione Liguria, Office de l'Environnement de la Corse, Mairie d'Ajaccio, Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Haute-Corse, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur Dipartimento del Var, Ville de Nice, Regione Sardegna, Regione Toscana, Consorzio LaMMA (Laboratorio di Monitoraggio e Modellistica Ambientale per lo sviluppo sostenibile), ANCI Toscana, Autorità di Bacino del Fiume Arno.

Diagramma di GANTT : la durata del progetto è di 3 anni (avvio da dicembre 2016).

Indicatori per il monitoraggio :

Obiettivi a breve termine :

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Preparazione e monitoraggio dei PAC	fatto / non fatto			fatto
Linee guida per le "Infrastrutture blu/verdi".	fatto / non fatto			fatto
Studio, sviluppo e monitoraggio di un	fatto / non			fatto

progetto pilota "infrastruttura blu-verde"				
Popolazione che beneficia dei sistemi di previsione e monitoraggio contro le alluvioni (tutti i cittadini dell'area di cooperazione)	n. ab.			6.500.000
Popolazione che beneficia dei sistemi di comunicazione contro le alluvioni (tutti i cittadini esposti al rischio nell'area di cooperazione)	n. ab.			1.850.000

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Convenzione-tipo tra Città metropolitana e Comuni per il recepimento degli esiti del progetto nei Piani comunali di protezione civile e per il coordinamento a scala di bacino.	Fatto / non fatto	Fatto

Direzione responsabile: Direzione Ambiente

Costi : il valore del progetto per Città metropolitana di Genova è pari a 179.432,50 euro, di cui 152.517,63 euro a carico del FESR / FEDER e 26.914,88 euro a carico del Fondo di rotazione nazionale.

Risorse finanziarie

Risorse proprie		
Risorse europee	x	Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Francia Marittimo 2014-2020 Missione 9 – Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente Programma 2 – tutela e valorizzazione ambientale
Risorse nazionali/regionali	x	Fondo di rotazione nazionale Missione 9 – Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente Programma 2 – tutela e valorizzazione ambientale
Capitali privati		-



2. QUALITÀ DELL'ARIA ED EFFICIENZA ENERGETICA

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

L'attività di ispezione e controllo degli impianti termici civili, svolta dalla Città Metropolitana, ha una duplice valenza positiva, sia in relazione al tema della tutela della qualità dell'aria, che al tema dell'efficienza energetica.

La Città Metropolitana di Genova, in veste di Autorità competente ai sensi della normativa di riferimento, Legge n. 10/91, D.P.R. n. 412/93, D.P.R. n. 551/1999, d.lgs. n. 192/2005, D.P.R. n. 74/2013 e ss.mm.ii., in forza dell'art. 31 comma 3 della legge 9.1.1991 n. 10 ha specifiche competenze, per il proprio territorio, nell'attività di accertamento documentale ed ispezione sugli impianti termici degli edifici, ai fini del controllo del rendimento di combustione e dello stato di esercizio e manutenzione, per la quale fa specifico riferimento alle recenti disposizioni regionali "*Disposizioni e criteri per l'esercizio, il controllo, la manutenzione e l'ispezione degli impianti termici*", approvate con D.G.R. n. 1673 del 22-12-2014 ed al "*Regolamento provinciale per l'esecuzione degli accertamenti e delle ispezioni sugli impianti termici degli edifici ai sensi del decreto legislativo 192/2005 ss.mm.ii. e del D.P.R. 74/2013*", approvato dalla Città Metropolitana di Genova con D.C.P. n. 31 del 25-06-2015.

In applicazione delle specifiche disposizioni normative, l'attività in argomento viene svolta senza oneri finanziari da parte dell'Ente; infatti la copertura dei costi per la gestione del catasto degli impianti nonché per l'attività di accertamento ed ispezione degli impianti, avviene con la ripartizione degli oneri tra tutti gli utenti, mediante la corresponsione, da parte dei Responsabili degli impianti, di un contributo articolato in base alla rispettiva potenza termica, secondo modalità e tariffe stabilite uniformemente a livello regionale. Le relative entrate sono, pertanto, vincolate alla specifica attività.

L'attività di controllo prevede in particolare l'accertamento documentale dei rapporti di efficienza energetica degli impianti termici trasmessi dagli operatori economici, nonché la successiva programmazione dell'attività ispettiva per il controllo sugli impianti, effettuata anche mediante affidamento del servizio ad organismi esterni accreditati. I controlli determinano ricadute positive oltre che in relazione alla efficienza energetica degli impianti, anche in termini di contenimento delle emissioni in atmosfera nonché di sicurezza degli impianti stessi.

In esito alle attività di accertamento ed ispezione, è inoltre compresa la riscossione delle tariffe dovute nei casi di controllo a titolo oneroso nonché l'erogazione delle eventuali sanzioni amministrative ove previsto dalla normativa.

Contestualmente, a seguito dell'avvio del nuovo Catasto regionale impianti termici l'Ente provvede inoltre, nell'ambito del territorio di competenza, all'aggiornamento del relativo data-base informatico nella gestione dell'anagrafe impianti in relazione alle prescritte comunicazioni di adeguamento, modifiche e ristrutturazioni degli impianti, cambi di titolarità, nomina/revoca del terzo responsabile e/o amministratore di condominio, disattivazione, sostituzione del generatore, inoltrate dai Responsabili di impianto.

Con l'applicazione del nuovo Regolamento in materia di controllo ed ispezione degli impianti termici introdotto con il D.P.R. n. 74/2013 ed a seguito dell'avvio del nuovo Catasto regionale impianti termici, l'Ente collabora con la Regione Liguria allo studio, definizione ed applicazione di procedure e modalità operative omogenee in ambito regionale, per l'attività di accertamento ed ispezione degli impianti.

Inoltre, a seguito della recente estensione delle norme anche agli impianti di condizionamento estivo, per i necessari adempimenti in relazione alle diverse tipologie impiantistiche l'Ente, dopo aver provveduto ad avviare una specifica campagna di censimento degli impianti di condizionamento, promuove appropriate iniziative di aggiornamento normativo degli operatori tecnici di settore nonché di informazione, sensibilizzazione ed assistenza a disposizione degli utenti.

Più specificatamente in ambito di normativa ambientale, svolge inoltre il ruolo di Autorità competente per il territorio metropolitano, in relazione al rispetto delle disposizioni del "Codice Ambiente" - d.lgs. n. 152/2006 - "Norme in materia ambientale" - con specifico riferimento alla Parte Quinta - "*Norme in materia di tutela dell'aria e di riduzione delle emissioni in atmosfera*" - Titolo II - "*Impianti termici civili*" - che disciplina le emissioni degli impianti termici aventi potenza nominale inferiore a 3 MW. Svolge specifiche competenze nel controllo delle caratteristiche degli impianti termici civili in relazione alle emissioni in atmosfera, mediante accertamento della rispondenza tecnica degli impianti, nonché dei combustibili impiegati in relazione a quelli consentiti.

L'attività in questione, oltre all'accertamento delle prescritte dichiarazioni ed alle verifiche ispettive laddove necessarie, comprende i procedimenti per l'erogazione delle eventuali sanzioni amministrative stabilite dalla norma nazionale.

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni): avvio del nuovo catasto regionale impianti termici, in affiancamento al preesistente data-base provinciale, con graduale integrazione dei dati anagrafici degli impianti, con estensione a tutte le quattro tipologie impiantistiche introdotte dalla recente normativa nazionale e regionale. Esecuzione del numero di ispezioni stabilite in relazione a potenzialità, tipologia ed età degli impianti nonché alla loro distribuzione sul territorio di competenza. Aggiornamento normativo degli operatori economici di settore nonché informazione, sensibilizzazione ed assistenza all'utenza.

obiettivi a medio lungo termine (3-10 anni): superamento del data-base provinciale e gestione integrata delle anagrafiche impianti, nonché delle attività di accertamento ed ispezione e delle successive azioni in esito alle stesse, incluse:

- relazioni di valutazione dell'efficienza dei generatori, con particolare riferimento alla fascia di età superiore a 15 anni, con stima del corretto dimensionamento ed individuazione dei possibili interventi di miglioramento energetico;
- raccolta degli elementi necessari per l'elaborazione di relazioni biennali sulle caratteristiche e sullo stato di efficienza e manutenzione degli impianti termici sul territorio.

Partners e attori coinvolti: Regione Liguria, Enti locali, Provincie e Comuni, Associazioni degli Operatori economici del territorio, Associazioni consumatori.

Indicatori per il monitoraggio :

Obiettivi a breve termine :

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Esecuzione delle di ispezioni stabilite ai sensi dell'art.11 del Regolamento Impianti Termici della CM in relazione a potenzialità, tipologia ed età degli impianti nonché alla loro distribuzione sul territorio di competenza.	%	100*	100	100

* nel 2017 sono programmate circa 4.300 ispezioni

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Riduzione emissioni in atmosfera e riduzione consumi energetici	%	Definito di concerto con Regione Liguria

Direzione responsabile: Direzione Ambiente.

Costi: per quanto riguarda l'esecuzione del servizio di accertamento ed ispezione degli impianti, in corso di assegnazione per il triennio 2017 – 2019 mediante gara di appalto, l'importo presuntivo del relativo computo estimativo prevede, per l'intero triennio, una somma pari a € 2.400.000, oneri fiscali inclusi, che potrà essere diminuita in relazione al ribasso d'asta.

Per quanto concerne le attività di gestione del data-base e relative anagrafiche impianti nonché di aggiornamento normativo ed informazione, sensibilizzazione ed assistenza agli utenti, queste vengono svolte in parte dal personale della Città Metropolitana stessa ed in parte saranno ricomprese all'interno del contratto di servizio di cui sopra, per il triennio 2017 – 2019.

Per quanto attiene gli importi di minore entità legati alla manutenzione hardware e software del sistema operativo di gestione in uso e degli strumenti in dotazione, si può quantificare approssimativamente, per il prossimo triennio, un costo dell'ordine di circa € 12.000.

Risorse finanziarie

I costi di cui sopra trovano copertura finanziaria nelle entrate dei contributi a carico dell'utenza stabiliti per la trasmissione dei rapporti di efficienza energetica impianti termici, da versare mediante il nodo nazionale dei pagamenti on-line; tuttavia il flusso in entrata finalizzato alla copertura degli oneri di cui sopra avrà un andamento annuale non costante che configurerà per alcune annualità entrate in eccedenza e per altre annualità entrate in difetto.

Risorse proprie	x	Bilancio di previsione 2017-2019 Missione 9 – Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente Programma 8 – qualità dell'aria e riduzione dell'inquinamento
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali		-
Risorse comunali		-
Capitali privati		-



3. RUMORE: GESTIONE “ACUSTICA” DELLA RETE STRADALE METROPOLITANA

108

La Città Metropolitana di Genova, in qualità di Ente gestore della viabilità già provinciale, è soggetta ai relativi adempimenti stabiliti dal D.Lgs 194/2005 (recepimento della Direttiva europea sul rumore ambientale), inerenti il rumore originato dal traffico sulle strade provinciali principali (cioè con flusso veicolare annuo superiore a 3.000.000 di veicoli). Nel caso della Città Metropolitana di Genova le strade principali sono le seguenti:

- 1) SP 33: strada di S. Salvatore (parte da Lavagna e attraversa Cogorno e Carasco)
- 2) S.P. 35: Giovi (Mignanego, Busalla, Ronco Scrivia, Isola del Cantone)
- 3) S.P. 333: di Uscio (Recco, Avegno, Uscio, Tribogna)
- 4) S.P. 225: Valle Fontanabuona (da Lumarzo a Chiavari)
- 5) S.P. 226: Valle Scrivia (da Busalla a Montoggio)
- 6) S.P. 227: Portofino (S. Margherita Ligure e Portofino)
- 7) S.P. 523: Cento Croci (Sestri Levante, Casarza Ligure, Castiglione Chiavarese).

La Città Metropolitana di Genova ha regolarmente adempiuto alle disposizioni di cui al D. Lgs 194/2005 in materia di mappatura acustica e piano di azione, infatti la Provincia di Genova aveva provveduto a elaborare e a trasmettere, entro i termini stabiliti dal decreto, sia la **Mappatura acustica** (adottata con atto n. 23/83747 del 28.06.2012) sia il **Piano di azione** (adottato con atto n. 17/73465 in data 09.07.2013).

Entrambi gli elaborati erano stati sviluppati all'interno del progetto LIFE 09 ENV IT 000102 NADIA (www.nadia-noise.eu), progetto concluso positivamente con l'approvazione della Commissione Europea.

Il piano di azione vigente è attualmente disponibile sul sito istituzionale della Città Metropolitana di Genova al seguente link: <http://dati.cittametropolitana.genova.it/dataset/pianificazione-governo-del-territorio>

Il piano di azione ha già visto la realizzazione di tre interventi pilota di risanamento acustico, cofinanziati in ambito del progetto Life NADIA, relativi a un asilo nido (Ronco Scrivia, S.P. 35) e a due tratti stradali (Neirone, S.P. 225, e Avegno, S.P. 333). Sono state realizzate anche attività di educazione ambientale, con interventi presso il liceo Primo Levi di Borgo Fornari, un Laboratorio didattico presso il Festival della Scienza

2013 e quindi negli anni successivi presso il Muvita ad Arenzano, distribuzione in numerose scuole di un e-book divulgativo e un gioco sul rumore ambientale (entrambi realizzati da Città Metropolitana insieme a Fondazione Muvita).

Sempre in ambito di cronoprogramma di piano di azione sono stati effettuati numerosi interventi fonometrici atti a verificare e quantificare le effettive criticità di siti sensibili e zone abitate già individuate quali zone critiche nel piano, in vista di una revisione della graduatoria delle priorità da effettuarsi con il primo aggiornamento del piano stesso.

Con gli anni 2017 e 2018 sono previste due importanti scadenze relative all'aggiornamento della mappatura acustica e del piano di azione, previsti dalla normativa ogni cinque anni.

Per quanto riguarda l'adeguamento della mappatura (entro il 30.06.2017), il settore Viabilità ha verificato che i flussi di traffico sono rimasti sostanzialmente invariati rispetto al quadro già considerato, pertanto la mappatura già adottata è ancora valida e non necessita di aggiornamento tecnico.

Per quanto riguarda il piano di azione, invece, esso dovrà essere necessariamente aggiornato e riadottato formalmente (entro il 18.07.2018): questo necessiterà per parte del 2017 e i primi mesi del 2018 la costituzione di un gruppo di lavoro comprendente le necessarie professionalità trasversali e multidisciplinari, come già precedentemente fatto per la prima predisposizione del piano.

L'aggiornamento del piano di azione si riferisce in primo luogo ai seguenti temi: revisione della graduatoria di priorità, aggiornamento della individuazione di massima degli interventi e stima dei relativi importi economici, approfondimento sulle zone quiete, predisposizione del nuovo cronoprogramma quinquennale, redazione della documentazione aggiornata, consultazione pubblica, adozione formale, redazione di file informatici predisposti da Ministero / CE, trasmissione di tutti gli elaborati al Ministero dell'Ambiente e alla Regione Liguria.

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni): aggiornamento dell'elaborato del piano di azione, prosecuzione delle attività di verifica fonometrica, prosecuzione delle attività di educazione ambientale e approfondimento del tema delle zone quiete da sottoporre a particolare tutela.

obiettivi a medio lungo termine (10 anni): aggiornamenti periodici della mappatura acustica e del piano di azione, individuazione di possibili interventi di mitigazione acustica a basso impatto economico da attivare prioritariamente, reperimento di risorse economiche per la realizzazione di nuovi interventi di tipo strutturale (asfalti fonoassorbenti, barriere acustiche e finestre fonoisolanti), realizzazione di attività previste dal cronoprogramma di piano.

Partner e attori coinvolti: Nella procedura di formazione del piano di azione (e anche, sebbene in misura minore, della mappatura acustica) e dei suoi aggiornamenti periodici vengono coinvolti, in momenti di condivisione e confronto sugli elaborati, diversi stakeholder fra i quali: Amministrazioni Comunali, associazioni presenti sul territorio, esperti a livello locale e nazionale, cittadini.

Diagramma di GANTT :

FASI ATTIVITA'	2017		2018		2019	
	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
relazione sulla mappatura acustica in vigore e trasmissione a Ministero e Regione						
elaborati di aggiornamento del Piano di Azione e avvio della consultazione pubblica						
adozione aggiornamento del Piano di Azione 2018 e trasmissione a Ministero e Regione						

Indicatori per il monitoraggio :*Obiettivi a breve termine :*

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Nuovi casi pilota individuati dal Piano d'Azione	n.	-	1	2

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Riduzione della popolazione esposta a valori di LeqD e Lden superiori al valore limite nei casi pilota	%	100

Direzione responsabile: Direzione Mobilità e Territorio, quale gestore della viabilità, con il supporto della Direzione Ambiente per gli aspetti di fisica acustica.

Costi : per quanto riguarda gli eventuali interventi di risanamento acustico, la stima già effettuata con il precedente piano di azione va riaggiornata con la revisione quinquennale del piano già calendarizzata per il 2018; la stima precedente relativa a tutti i 25 casi a maggiore priorità aveva stimato un intervallo costo minimo ÷ costo massimo, a seconda delle diverse soluzioni strutturali, approssimativamente pari a 28.000.000 ÷ 39.000.000 €. Per quanto riguarda le attività di educazione ambientale, essendo svolte in parte dal personale della Città Metropolitana e in parte da Fondazione MUVITA i quali costi sono ricompresi all'interno del contratto di servizio già in essere per l'anno 2017 e eventualmente da quantificare per le prossime annualità; le attività strettamente fonometriche, infine, sono svolte direttamente da personale della Città Metropolitana.

Per quanto riguarda gli importi di minore entità legati alla manutenzione strumentale e all'aggiornamento per il personale tecnico acustico della Direzione Ambiente, si può quantificare approssimativamente, per il prossimo quinquennio, un costo dell'ordine di circa 10.000 €.

Per quanto riguarda gli aggiornamenti di mappatura acustica e piano di azione sul lungo periodo, infine, l'evoluzione normativa e tecnica imporrà l'utilizzo di nuovi software di simulazione della propagazione acustica, indispensabili per la redazione della mappatura, con relativo hardware compatibile, per un costo presuntivamente e approssimativamente stimabile dell'ordine di 20.000 €.

Risorse finanziarie

Risorse proprie	x	Bilancio di previsione 2017-2019 Missione 9 – Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente Programma 2 – tutela, valorizzazione e recupero ambientale
Risorse europee		-
Risorse comunali		-
Risorse nazionali/regionali		-
Capitali privati		-

E. Tema dei servizi pubblici

Servizio idrico integrato

Quadro di riferimento:

Il servizio idrico integrato è costituito dall'insieme dei servizi pubblici di capitazione, adduzione e distribuzione di acqua ad usi civili, di fognatura e depurazione delle acque reflue e deve essere gestito secondo principi di efficienza, efficacia ed economicità, nel rispetto delle norme nazionali e comunitarie. Le presenti disposizioni si applicano anche agli usi industriali delle acque gestite nell'ambito del servizio idrico integrato (art. 141 D.lgs. 152/2006).

Per quanto riguarda la gestione del Servizio idrico integrato, La Regione Liguria con L.R. 1/2014 "Norme in materia di individuazione degli ambiti territoriali ottimali per l'esercizio delle funzioni relative al servizio idrico integrato e alla gestione integrata dei rifiuti", in attuazione delle disposizioni nazionali e comunitarie, ha dettato, tra l'altro, le norme relative alla individuazione degli ambiti territoriali ottimali per l'esercizio delle funzioni concernenti il servizio idrico integrato.

La L.R. 1/2014, modificata dalla L.R. 12/2015, apporta decisi cambiamenti nel ruolo della Città Metropolitana per quanto attiene il governo dell'ambito, in particolare individua sul territorio ligure gli ambiti territoriali ottimali di seguito denominati ATO, ai fini dell'organizzazione del servizio idrico integrato; l'articolo 6, comma 10, lett. a) della L.r. 1/2014 e ss. mm. e ii. affida la funzione di Autorità d'Ambito dell'ATO Centro-Est alla Città Metropolitana di Genova.

Sono stati individuati n° 5 A.T.O. Ambito Territoriale Ottimale - uno per ogni Provincia (ad eccezione di quella di Savona che ne ha due) - o Città Metropolitana che è il territorio sul quale occorre organizzare il servizio idrico integrato. Nel territorio dell'A.T.O. Centro – Est della Città Metropolitana di Genova sono compresi tutti i 67 Comuni facenti parte della ex Provincia, per una popolazione complessiva di 851.283 residenti.

L'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico con deliberazione n. 471 del 4 agosto 2016 471/2016/r/idr ha approvato i valori massimi delle tariffe ai sensi dell'articolo 2, comma 17 della legge 481/95 per il periodo 2016-2019, proposti dall'Ente di Governo dell'Ambito Città Metropolitana di Genova. Infatti, in data 20 luglio 2016, l'Ente di Governo dell'Ambito Città Metropolitana di Genova ha trasmesso la proposta di modifica dell'articolazione tariffaria e lo specifico schema regolatorio relativo al gestore d'ambito IRETI S.p.a. che svolge una funzione di coordinamento a supporto delle gestioni operative [la stessa IRETI S.p.a., AM.TER. S.p.a., E.G.U.A. S.r.l., IdroTigullio S.p.a., Mediterranea delle Acque S.p.a. e Società dell'Acqua Potabile S.r.l.].

Il **Piano d'Ambito 2009/2032** è stato approvato decisione n.9 del 7 agosto 2009 della Conferenza dei Sindaci della Provincia di Genova.

In tale contesto, l'Ente di Governo dell'Ambito Città Metropolitana di Genova, a partire dall'analisi degli precedenti livelli di servizio, aveva rilevato sul proprio territorio criticità principalmente riconducibili ai seguenti aspetti:

- con riferimento all'approvvigionamento idrico e alla fornitura di acqua potabile:
 - inadeguatezza del sistema delle fonti di approvvigionamento;
 - obsolescenza di alcuni tratti delle condotte di adduzione e di distribuzione e dei relativi impianti, nonché elevati livelli di perdite idriche;
 - casi di inadeguatezza delle apparecchiature meccaniche ed elettromeccaniche degli impianti di potabilizzazione distribuiti sul territorio;
 - parziale copertura del servizio di misura di utenza e vetustà dei misuratori esistenti;
- con riferimento al servizio di fognatura:

- parziale copertura del servizio di raccolta e collettamento dei reflui;
- inadeguate condizioni fisiche di alcuni tratti delle condotte fognarie e dei relativi impianti;
- con riferimento al servizio di depurazione:
 - parziale copertura del servizio di depurazione;
 - presenza di impianti di depurazione vetusti, ovvero caratterizzati da potenzialità di trattamento insufficiente;
 - presenza di scarichi non adeguati alla normativa vigente.

Alla data odierna sono state risolte le criticità relative a:

- inadeguatezza del sistema delle fonti di approvvigionamento;
- parziale copertura del servizio di misura di utenza e vetustà dei misuratori esistenti;
- riduzione sensibile di scarichi non adeguati alla normativa vigente.
- Autorizzati alcuni significativi impianti di depurazione – Sestri Ponente, Punta Vagno – e, a parziale copertura del servizio di depurazione, messa in funzione degli impianti di Quinto e Recco, nonché collettamento del Comune di Camogli al sistema depurativo di Recco.

In ragione della durata quadriennale del metodo tariffario idrico, con Deliberazione del Consiglio Metropolitano N. 18/2016 del 27/04/2016 è stato approvato il programma degli interventi 2016 – 2019, confermato con successiva deliberazione n. 33 del 29/6/2016.

Strategia

Il Piano strategico, con l'aggiornamento dei grandi servizi a rete, che facevano già parte delle competenze delle province e che ora, con la Legge 56/2014 hanno assunto carattere e valenza metropolitana, in materia di organizzazione del servizio idrico, intende sviluppare una politica volta ad aumentare il grado di copertura del servizio di collettamento dei reflui, a migliorare lo stato delle condotte fognarie, ad adeguare il sistema di trattamento dei reflui e degli scarichi alla normativa vigente, nonché a diminuire le perdite in rete.

Le strategie sono improntate al raggiungimento, nel medio periodo (2017-2022), di obiettivi connessi alla realizzazione di poli impiantistici di interesse strategico; sono infatti da ricondurre alla norma, alcune situazioni che hanno comportato rilievi da parte della Unione Europea. In particolare la massima attenzione è posta nell'adeguamento di tutto il sistema depurativo del Tigullio risolutivo rispetto ad ogni criticità rilevata (impianti a servizio di Rapallo, di Chiavari, Lavagna e parte della Val Fontanabuona, di Sestri Levante e Val Petronio) e della Valle Trebbia (impianto a servizio di Torriglia), nonché all'ammodernamento con dotazione del sistema terziario (per il trattamento di fosforo e azoto) dell'impianto già esistente di Ronco Scrivia, all'efficientamento di quello di Rossiglione ed alla realizzazione del nuovo sistema depurativo nei Comuni di Arenzano e Cogoleto. Riconosciuta la strategicità e urgenza anche per la realizzazione del depuratore Area centrale Genovese.

Ulteriormente è prioritaria la riduzione delle perdite in rete, principalmente nella zona Levante, avvicinando tale dato a quello fisiologico.

La riduzione delle perdite mira al raggiungimento di una percentuale fisiologica omogenea su tutto l'Ambito attraverso la distrettualizzazione che ha già dato esiti altamente positivi in Comune di Rapallo.

A tale scopo, relativamente al territorio del Comune di Genova è stata stipulata una convenzione con i Dipartimenti D.I.C.C.A. e D.I.M.E. dell'Università degli Studi di Genova per l'esame dei cedimenti delle tubazioni e la relativa prevenzione.

Lo sviluppo della strategia avviene attraverso specifici progetti, che traducono in termini operativi gli obiettivi sopra enunciati. La scheda di progetto sarà implementata nei successivi aggiornamenti annuali del Piano Strategico.

Scheda di progetto:



1. CICLO IDRICO SOSTENIBILE

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

Il progetto è strutturato su tre linee di azione:

- **realizzazione impianti di depurazione strategici**

Gli agglomerati di Rapallo, Recco, Lavagna e Sestri Levante (Riva Trigoso) devono dotarsi di appropriato sistema depurativo.

Il depuratore di Recco é entrato in funzione nel maggio 2016.

Per il depuratore di Rapallo sono stati avviati i lavori.

Per la zona del Tigullio - Lavagna e Sestri Levante (Riva Trigoso) sono state individuate due aree in località Ramaia per Sestri Levante e Lido di Chiavari per Lavagna e Comuni limitrofi.

- **realizzazione trattamento terziario impianti di depurazione per salvaguardia area bacino padano**

Per il depuratore di Ronco Scrivia, in quanto recapitante in area sensibile, ossia il bacino padano del fiume Po, sono in corso i lavori per la realizzazione del trattamento terziario, ossia per l'abbattimento dell'azoto e del fosforo. Per il depuratore di Rossiglione si sta avviando un intervento di efficientamento.

- **diminuzione perdite rete idrica e ricerca causa cedimento condutture con Università degli Studi di Genova**

La zona levante é da tempo soggetta ad elevate perdite nella rete di distribuzione dell'acqua potabile con percentuali molto al di sopra (35/40%) della media A.T.O. (20%).

La distrettualizzazione del Comune di Rapallo ha evidenziato una netta diminuzione delle perdite in rete (-20% con un recupero in rete di circa mc 1.200.000).

Sulla base dell'esperienza di cui sopra, si attende una notevole diminuzione delle perdite in rete dalla distrettualizzazione dei restanti Comuni del levante

Anche per alcune zone del Comune di Genova si sta procedendo alla distrettualizzazione, unitamente a quanto sopra già evidenziato in collaborazione con l'Università degli Studi di Genova

113

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni):

L'obiettivo è conseguire il miglioramento del sistema di approvvigionamento, dello stato di conservazione delle condotte relative alle reti di adduzione e distribuzione, il contenimento del livello di perdite idriche, attraverso i seguenti interventi:

- Ammodernamento con trattamento terziario del depuratore di Ronco Scrivia ed efficientamento di quello di Rossiglione
- Realizzazione e autorizzazione all'esercizio del depuratore a servizio Comune di Torrighia in Val Trebbia
- Diminuzione perdite zona levante con allineamento a media A.T.O.
- Ultimazione progettazione depuratori di Chiavari e di Sestri Levante.

obiettivi a medio - lungo termine (3-10 anni):

Aumentare il grado di copertura del servizio di collettamento dei reflui e migliorare lo stato delle condotte fognarie, adeguare il sistema di trattamento dei reflui e degli scarichi alla normativa vigente con conseguente miglioramento della situazione ambientale:

- Diminuzione perdite A.T.O. con allineamento a media fisiologica
- Realizzazione e autorizzazione all'esercizio dei nuovi impianti di Chiavari, Sestri Levante, nuovo impianto ponente (Arenzano e Cogoleto) e del depuratore dell'area centrale genovese.

Partner e attori coinvolti: Comuni, Regione Liguria, gestori servizio e impianti

Diagramma di GANTT :

FASI ATTIVITA'	2017		2018		2019	
	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
depuratore di Rapallo						
depuratore Sestri Levante (Ramaia)						(*)
depuratore Chiavari (Zona Lido)						(*)
depuratore Torriglia						
Efficientamento depuratori esistenti (Ronco Scrivia e Rossiglione)						

(*) conclusione intervento programmata per il 2022

114 Indicatori per il monitoraggio :*Obiettivi a breve termine :*

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Riduzione perdita rete idrica zona levante (dato annuo confrontabile da schede Ministero A09 o rapporto tra A09/A015)	%	2%	2%	5%
Realizzazione sistema depurativo Val Trebbia e trattamenti terziari Ronco Scrivia e Rossiglione	Numero impianti autorizzati	1	3	3

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Riduzione perdita rete idrica intero A.T.O. (dato annuo confrontabile da schede Ministero A09 o rapporto tra A09/A015)	%	- 5%
Realizzazione sistema depurativo completo Tigullio, Ponente, Area centrale genovese	Numero impianti autorizzati	4

Direzione responsabile: Direzione Ambiente

Risorse finanziarie:

Risorse proprie		
Risorse europee		
Risorse nazionali/regionali		
Risorse comunali		
Capitali privati		
altro	x	IREN - Risorse da tariffa

Il ciclo dei rifiuti

Quadro di riferimento:

Con il Piano regionale di gestione dei rifiuti, approvato con DCR n. 14 del 25 marzo 2015, la Regione Liguria ha definito le strategie e le politiche gestionali che intende sviluppare per raggiungere gli obiettivi individuati dalla legislazione vigente in materia di rifiuti (Direttiva 2008/98 CE, Codice dell'ambiente D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e L.R. n. 1/2014 e s.m.i.).

Sulla base della LR n. 1/2014, ai fini dell'organizzazione dei servizi di gestione integrata dei rifiuti urbani ed in attuazione delle disposizioni nazionali vigenti in materia, la Regione individua l'ambito regionale unico, corrispondente all'intero territorio regionale, articolato in quattro aree, coincidenti con il territorio della Città metropolitana e delle tre province liguri. La Città metropolitana provvede, ai sensi dell'art. 1, comma 44, lettera b), della Legge Delrio (L. n. 56/2014) alla strutturazione ed organizzazione dei servizi relativi alla raccolta e al trasporto dei rifiuti, alla raccolta differenziata e all'utilizzo delle infrastrutture al servizio della raccolta differenziata, definendo i bacini di affidamento, nonché alla gestione dei rifiuti residuali indifferenziati ed al loro smaltimento, tramite uno specifico Piano metropolitano che, in coerenza con le decisioni assunte nel Piano regionale, definisce il programma degli interventi, il modello gestionale ed organizzativo ed il piano economico finanziario.

In esito all'attribuzione delle funzioni di cui alla L.R. 12/2015, nella seconda metà del 2015 la CM ha provveduto ad eseguire la ricognizione delle gestioni esistenti in ogni Comune, da cui sono emerse le seguenti criticità: carenza di impianti, estrema frammentazione delle gestioni esistenti, elevata variabilità nella scadenza dei contratti, esistenza di gestioni in economia.

Le scelte effettuate dal Piano metropolitano dei rifiuti (DCM n. 25 del 19 maggio 2016) e dai corrispettivi Piani d'area redatti dalle province liguri troveranno recepimento e coordinamento nel Piano d'ambito (art.15 LR 1/2014), che costituisce lo strumento operativo per l'applicazione degli indirizzi regionali e delle decisioni della Città Metropolitana e delle province.

Strategia

Il Piano Strategico, in materia di organizzazione dei servizi relativi alla gestione dei rifiuti, intende sviluppare una politica centrata sul principio del superamento del concetto di "rifiuto" per giungere al "recupero di materia", attuando una pacchetto di misure orientate verso la "circular economy" che prevede l'obiettivo di recupero materia pari al 65% (70% al 2030) e pari al 75% (80% al 2030) per gli imballaggi, la promozione dell'ecodesign, una forte spinta verso la raccolta differenziata della frazione organica.

La città metropolitana imposta le strategie del proprio piano metropolitano dei rifiuti, in termini di organizzazione del ciclo dei rifiuti e definizione del sistema impiantistico, su principi innovativi:

dare valore al rifiuto a concepirlo non più come una criticità prettamente ambientale, ma come una risorsa ed una opportunità di sviluppo economico. La sfida consiste nella riprogettazione del ciclo del rifiuto orientandolo al recupero di materia in attuazione dell'Agenda europea dell'economia circolare: per superare la forte dipendenza dall'esterno nella importazione di materie prime occorre puntare sulla "miniera" delle materie prime secondarie.

Gli strumenti essenziali per la strategia sono il piano metropolitano di gestione dei rifiuti che riporta obiettivi quantitativi di recupero e i mezzi attraverso i quali supportare le scelte operative, e la definizione dei sistemi gestionali che passano attraverso i Comuni per arrivare ad individuare i soggetti cui il servizio è affidato, con l'obiettivo di arrivare proprio a tale definizione entro il 2020.

Lo sviluppo della strategia avviene attraverso specifici progetti, che traducono in termini operativi gli obiettivi sopra enunciati. Le seguenti schede di progetto saranno implementate nei successivi aggiornamenti annuali del Piano Strategico.

Schede di progetto



1. APPROVAZIONE DEL PIANO METROPOLITANO DEI RIFIUTI

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

Il Piano metropolitano tra le opzioni alternative per l'assetto impiantistico proposte dal vigente piano regionale dei rifiuti individua come adeguata l'opzione 2, sia in relazione alle discariche esistenti sul territorio, sia al fine di ottimizzare le percorrenze finalizzate allo smaltimento; tale opzione prevede:

116

- 2 impianti di trattamento meccanico biologico/CSS e precisamente:
 - 1 impianto di trattamento meccanico biologico/CSS (rifiuto residuo = 114.000 t/anno) per comuni di prossimità comune capoluogo;
 - 1 impianto di trattamento meccanico biologico/CSS (rifiuto residuo pari a 37.000 t/anno) per tutti i comuni che si affacciano sul golfo del Tigullio e sul Golfo Paradiso;
- 2 impianti di digestione anaerobica per la frazione organica e precisamente:
 - 1 impianto di trattamento di digestione anaerobica (rifiuto organico = 70.000 t/anno) per comuni di prossimità al comune capoluogo;
 - 1 impianto di trattamento di digestione anaerobica (rifiuto organico pari a 16.000 t/anno) per comuni che si affacciano sul golfo del Tigullio e sul Golfo Paradiso;
- da 20 a 34 impianti di compostaggio di prossimità (rifiuto organico = 3.100 t/anno) per i comuni dell'entroterra con bassa produttività (< 50 t/kmq anno);
- 2 discariche di servizio.

Contenuti progettuali ed elementi per l'attuazione della strategia

Il Piano è impostato sui principi di flessibilità dei sistemi, come richiesto dagli sviluppi della Agenda UE sull'Economia Circolare; l'opzione adottata per il trattamento del rifiuto residuo (RUR) è il trattamento a freddo con recupero di materia, in quanto questo sistema è adattabile a scenari di aumento della RD e di diminuzione del RUR.

Il Piano prevede inoltre un approccio non prescrittivo sulle opzioni di valorizzazione dello scarto organico: mentre l'opzione tecnologica per il trattamento della frazione organica per il bacino genovese è risolta verso la digestione anaerobica (n. 1 impianto di valorizzazione dell'organico integrato anaerobico-aerobico da 70.000 t/anno per Genova e comuni limitrofi), per quanto concerne il Tigullio, in ragione della difficoltà

di approvvigionamento dello strutturante necessario, della necessità di minimizzazione degli ingombri, e tenuto conto dei volumi in gioco sensibilmente inferiori (n. 1 impianto da 16.000 t/anno per i Comuni che si affacciano sul Golfo Tigullio e Golfo Paradiso), la scelta fra anaerobico e aerobico viene demandata al soggetto attuatore, che dovrà effettuarla sulla base di una serie di elementi valutativi che il Piano specifica. Il Piano individua i criteri di individuazione dei Comuni vocati ad ospitare sistemi di compostaggio di prossimità (da n. 20 a n. 36 impianti di compostaggio di prossimità a copertura di un fabbisogno di 3.100 t/anno).

Il Piano metropolitano dovrà essere “integrato” nel Piano d’Ambito insieme, con il Piani di Area adottati dalle Province, di competenza regionale attraverso passaggi amministrativi fortemente influenzati dal processo di Valutazione Ambientale Strategica. L’approvazione del Piano d’Ambito, prevedibile per la fine del 2017 darà corso agli interventi successivi. È da tenere presente, tuttavia, che anche prima dell’approvazione di tale ultimo documento di pianificazione, si sta dando corso ad attività consistenti, amministrative e tecniche, per l’adozione di atti propedeutici al raggiungimento degli obiettivi già previsti per il 2020. In particolare, il sistema discariche sta arrivando al suo assetto definitivo, con la chiusura di quelle esaurite, e il rilascio delle necessarie autorizzazioni e all’approvazione dei necessari adeguamenti dei due impianti previsti dal Piano Metropolitano e di servizio al sistema integrato di gestione dei rifiuti.

Naturalmente il sistema stesso, come già indicato nella presentazione precedente, implica la realizzazione di poli tecnologici per il trattamento del RUB al fine di valorizzare il rifiuto anche per la sua potenzialità energetica e la ulteriore limitazione dell’impiego della discarica.

Questa impostazione potrebbe riguardare anche il RUR (rifiuto urbano residuo, a valle della raccolta differenziata, del recupero di materia e della fase di recupero energetico dalle frazioni biodegradabili), con il trattamento per la produzione di combustibile CCS, la cui ipotesi di realizzazione è ancora non consolidata e da mettere in relazione alla disponibilità, diffusione e adeguatezza delle tipologie di impianti (assenti sul territorio regionale) che possano impiegarlo come combustibile alternativo.

Obiettivi:

Obiettivi a breve termine (1 -3 anni)

Conclusione iter per l’approvazione del piano d’Ambito. Partecipazione a riunioni e consultazioni, adeguamento del Piano metropolitano per l’integrazione del piano d’ambito secondo le risultanze della Valutazione Ambientale Strategica.

Approvazione progetti per la realizzazione di impianti previsti dal piano Metropolitano e dal Piano d’ambito.

Conclusione procedimenti per il riassetto del sistema “discarica”.

Obiettivi a medio lungo termine (10 anni)

Completa realizzazione del sistema impiantistico per la gestione integrata dei rifiuti nell’ambito metropolitano.

Perseguimento graduale degli obiettivi di RD e di recupero di materia e energia in linea con la pianificazione approvata.

Limitazione dell’uso della discarica in ossequio agli standard europei con la tempistica definita dall’Unione.

Partner e attori coinvolti: Comuni, Regione Liguria, AMIU, Esperti

Indicatori per il monitoraggio :*Obiettivi a breve termine :*

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Polo impiantistico di Scarpino 3: realizzazione invaso	Fatto/non fatto	fatto		
Studio di fattibilità impianto trattamento RUR	Fatto/non fatto	fatto		
Approvazione definitivo impianto trattamento RUR	Fatto/non fatto		fatto	
Chiusura Scarpino1 e 2	Fatto/non fatto	fatto		
Conclusione iter approvativo Piano Metropolitano	Fatto/non fatto	fatto		

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Completamento polo Scarpino 3		x

Direzione responsabile: Direzione Ambiente**Risorse finanziarie :**

118

Risorse proprie	x	Bilancio di previsione 2017-2019 Missione 9 – Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell’ambiente Programma 3 – Rifiuti
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali		-
Risorse comunali		-
Capitali privati		-



2. AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI RACCOLTA E TRASPORTO RIFIUTI NEL PERIODO TRANSITORIO (FINO AL 2020) ED A REGIME (POST 2020)

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

In esito all’attribuzione delle funzioni di cui alla L.R. 12/2015, nella seconda metà del 2015 la C.M. ha provveduto ad eseguire la ricognizione delle gestioni esistenti in ogni Comune. L’indagine svolta ha

evidenziato le seguenti criticità: carenza di impianti, estrema frammentazione delle gestioni esistenti, elevata variabilità nella scadenza dei contratti, esistenza di gestioni in economia.

Contenuti progettuali ed elementi per l'attuazione della strategia.

La struttura contrattuale dell'affidamento prevede la possibilità di ricorrere allo strumento dell'Accordo Quadro (art. 54 del D.Lgs. 50/2016) oppure al contratto unico sottoscritto dal Comune capofila.

Terminato il periodo transitorio si procederà ad affidare unitariamente il servizio di gestione dei rifiuti nell'area omogenea ai sensi dell'art. 202 del D.Lgs. 152/2006, salvaguardando fino alla scadenza le gestioni esistenti, legittimamente consolidate sulla base di norme nazionali e comunitarie in materia.

I criteri per il graduale superamento delle frammentazioni esistenti e delimitazione dei bacini di affidamento, nel periodo transitorio, sono: omogeneità territoriale (contiguità territoriale, orografia, infrastruttura viaria, densità abitativa, impatto turistico, sviluppo urbano, salvaguardia delle unioni di Comuni esistenti); analoga scadenza contrattuale; criteri omogenei per affidamenti; impianti di conferimento.

Obiettivi

obiettivo a breve termine (1-3 anni)

Supporto di Città Metropolitana quale stazione unica appaltante per le procedure di affidamento del servizio di raccolta e trasporto per bacini di affidamento attraverso lo strumento dell'accordo quadro.

obiettivi a medio lungo termine (10 anni)

Affidamento del servizio di raccolta e trasporto in ambito metropolitano

Partner e attori coinvolti: Comuni, Regione Liguria, gestori servizio raccolta e trasporto, gestori impianti

Indicatori per il monitoraggio :

Obiettivi a breve termine :

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Supporto di Città Metropolitana quale stazione unica appaltante per le procedure di affidamento del servizio di raccolta e trasporto per bacini di affidamento attraverso lo strumento dell'accordo quadro.	Fatto / Non fatto	fatto	fatto	fatto

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Affidamento del servizio di raccolta e trasporto in ambito metropolitano.	Fatto / Non fatto	x

Direzione responsabile: Direzione Ambiente /Direzione Amministrazione (per le procedure di affidamento)

Risorse finanziarie

Risorse proprie	x	Bilancio di previsione 2017-2019 Bilancio di previsione 2017-2019 Missione 9 – Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell’ambiente Programma 3 – Rifiuti
Risorse europee		
Risorse nazionali/regionali		
Risorse comunali		
Capitali privati		

Trasporto pubblico**Quadro di riferimento:**

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, la Città Metropolitana di Genova riveste il duplice e distinto ruolo nell’essere uno degli azionisti di A.T.P. S.p.A. proprietaria dell’azienda che esercisce il servizio ed essere l’Ente di governo dell’ATO metropolitana così come stabilito dalla L.R. 19/16 di modifica della L.R. 33/13.

Attualmente il servizio viene esercito, in ottemperanza a quanto previsto dall’art.1 comma3 della L.R. 18/14, in proroga fino al 31/12/17 da A.T.P. Esercizio.

Dal punto di vista della gestione Aziendale è sempre molto complesso il mantenimento dell’equilibrio economico di A.T.P. S.p.A. e della sua controllata A.T.P. Esercizio.

120

In data 15 aprile 2016 il Tribunale Fallimentare di Genova ha emesso il decreto con il quale dichiara positivamente concluso il concordato preventivo per ATP Esercizio s.r.l., nonostante ciò, con le risorse disponibili per il contratto di servizio in continua diminuzione è sempre molto complesso mantenere l’equilibrio tra costi e ricavi.

Grazie al percorso seguito nell’ambito concordatario ATP Esercizio s.r.l. è riuscita a risanare tutto il pregresso e contemporaneamente è stato garantito il mantenimento del servizio di trasporto pubblico locale pressoché invariato per tutto il periodo.

La procedura concordataria ha altresì comportato la modifica degli assetti societari che vede sempre la Città Metropolitana quale azionista di maggioranza di ATP S.p.A. ma con l’aggiunta di AMT S.p.A. tra i soci di minoranza. Analoga modifica degli assetti societari è avvenuta in ATP Esercizio s.r.l. nella quale ad ATP S.p.A. socio di maggioranza è affiancato un socio privato di minoranza (partecipazione prima in capo a S.M.C. passata poi ad Autoguidovie).

In tale contesto, tra Città Metropolitana di Genova, che ha mantenuto la gestione del Contratto di Servizio in essere ed A.T.P. Esercizio s.r.l., si è cercato di trovare un nuovo equilibrio tra le risorse disponibili ed il servizio reso tale da garantire il mantenimento del difficile l’equilibrio conseguito a valle della procedura concordataria.

L’impegno della Città Metropolitana è porre la società ATP Esercizio s.r.l. nelle condizioni economiche, patrimoniali e finanziarie tali da potere, almeno in associazione con altri soggetti, partecipare alla gara per la gestione del servizio di TPL.

La Città metropolitana di Genova con la DCM n. 53 del 21/12/2016 ha, a tal fine, approvato gli indirizzi per la partecipazione ad una aumento di capitale di ATP spa e ATP Esercizio srl che si fondano sul mantenimento dell’attuale assetto societario a maggioranza pubblica e sulla necessità di un piano industriale che garantisca investimenti, efficienza del servizio ed equilibri economici.

Dal punto di vista normativo, la Giunta Regionale in data 16 novembre 2015 ha approvato il DDL n°10/2015 “Modifiche alla Legge Regionale 7/11/2013 n°33 (Riforma del sistema di trasporto pubblico regionale e

locale) e alla Legge Regionale 5 agosto 2014 n°18 (Disposizioni urgenti di prima applicazione della Legge Regionale 7 novembre 2013, n°33)” con la quale, tra l’altro, una volta approvata si disporrà la proroga degli attuali affidamenti fino al 31 dicembre 2017.

In data 9 agosto 2016, è stata approvata dalla Regione Liguria la L.R. n. 19 “Modifiche alla legge regionale 7 novembre 2013, n. 33 (Riforma del sistema di trasporto pubblico locale) ed altre modifiche normative in materia di trasporto pubblico locale”, che recando nuove disposizioni sul trasporto pubblico locale, impone, fra l’altro, alla Città metropolitana di Genova, quale ente di governo dell’Ambito Territoriale Ottimale ed omogeneo (ATO), di espletare le procedure per l’affidamento dei servizi di trasporto previste dalla normativa comunitaria e statale entro il 31 dicembre 2017 e gestire il relativo contratto di servizio stipulato (articolo 9, comma 1).

Ciò, per la Città Metropolitana in particolare, comporterà il maggior onere di dover procedere all’affidamento in un unico bacino sia del servizio extraurbano, di cui ha storicamente sempre avuto competenza, che di quello urbano del Comune di Genova.

Nelle sue funzioni di Ente di governo dell’ATO di competenza, così come disposto dalla normativa regionale, la Città Metropolitana prosegue le proprie attività legate al Trasporto Pubblico Locale e garantire lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico sul territorio di competenza, ovvero sul bacino di traffico extraurbano TG, fino alla conclusione delle procedure della gara.

Con determinazione del Sindaco Metropolitan n°113/2016 del 20/07/2016 avente ad oggetto “linee di indirizzo per la gara di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale, nel bacino metropolitano, di cui al d.d.l. regionale n° 93 del 08/06/2016” è stato avviato l’iter per poter tutti gli atti propedeutici all’affidamento dei servizi nell’ambito di competenza.

Vista l’integrazione dell’ATO metropolitano dei due bacini TG extraurbano e G urbano genovese, è stato innanzi tutto predisposto un accordo con il Comune di Genova per costituire un gruppo di lavoro il cui protocollo operativo è stato approvato con determinazione del Sindaco Metropolitan n° 212/16.

Con delibera del Consiglio Metropolitan n°45 del 25/11/2016 avente ad oggetto: l.r. 33/13 - gara di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale dell’ambito territoriale ottimale di competenza della città metropolitana di Genova - definizione preliminare dei lotti di gara.

In data 13/01/17 è stata pubblicata la procedura negoziata per l’affidamento di servizi di progettazione e di supporto alla gara per l’affidamento del servizio di trasporto pubblico locale di persone nell’Ambito Territoriale Ottimale di competenza della Città Metropolitana indirizzata all’individuazione di un soggetto in grado di supportare l’Amministrazione in tutte le fasi di preparazione della gara.

Contestualmente, la Regione Liguria in data 14 febbraio 2017 ha presentato la versione preliminare del Programma dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale, documento che sarà propedeutico sia alla redazione dei piani di bacino del trasporto pubblico locale che della gara di affidamento dei servizi.

Strategia

Nell’immediato l’impegno sarà volto a mantenere lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico sul territorio di competenza fino alla conclusione delle procedure per l’affidamento dei servizi di trasporto previste dalla normativa comunitaria e statale entro il 31 dicembre 2017 e comunque fino al completamento di tutte le procedure indispensabili all’insediamento del nuovo gestore.

L’obiettivo strategico consiste nella predisposizione del bando di gara che preveda livelli prestazionali del servizio corrispondenti agli obiettivi di efficienza, efficacia ed equilibrio finanziario.

Propedeutica la preparazione dell’affidamento del servizio, sarà la fase di sottoscrizione del nuovo Accordo di Programma con tutti i Comuni dell’area metropolitana, atto necessario al fine di definire l’entità della provvista economica utile all’affidamento dei servizi.

Per quanto riguarda l’aspetto legato alla proprietà, saranno da adottare le misure per porre la società ATP Esercizio s.r.l. in condizioni economiche, patrimoniali e finanziarie tali da poter, almeno in associazione con altri soggetti, partecipare alla gara.

A seguito della conclusione della procedura di gara per l’affidamento del servizio e dell’insediamento del gestore risultato vincente nella procedura di gara e la gestione del contratto di servizio comporterà un

attento controllo del rispetto degli impegni a carico del soggetto affidatario. L'Ente dovrà quindi dotarsi di una struttura atta alla gestione del Contratto di Servizio e tutti gli oneri connessi.

La strategia generale dovrebbe far evolvere il trasporto pubblico a più elevati livelli prestazionali, dovrebbe tendere a servire tutta la domanda potenziale di spostamenti sistematici (casa-lavoro e casa-studio), puntando anche sulle opportunità di innovazione nella gestione del servizio basate su strumenti ICT, alla integrazione tra la rete urbana e quella extraurbana, alla integrazione del TPL con il servizio ferroviario in termini sia di orario che tariffari.

La strategia di rafforzamento e rinnovamento del parco mezzi per il TPL è sostenuta anche attraverso i finanziamenti, messi a disposizione dal Governo per il Patto di Genova (Delibera CIPE n.56/2016), siglato nel novembre 2016, che prevede un investimento pari a 5 mln/€.

Lo sviluppo della strategia avviene attraverso specifici progetti, che traducono in termini operativi gli obiettivi sopra enunciati. Le seguenti schede di progetto saranno implementate nei successivi aggiornamenti annuali del Piano Strategico.

Schede di progetto



1. L'ORGANIZZAZIONE E GESTIONE UNITARIA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL TERRITORIO METROPOLITANO

L'attuazione del progetto è articolata nei seguenti punti fondamentali :

- **Prosecuzione dell'affidamento del servizio di TPL fino al 31/12/2017;**
- **Predisposizione del piano di bacino per il trasporto pubblico locale;**
- **Predisposizione del bando per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico sul territorio di competenza;**
- **Predisposizione del progetto di rete e del programma di esercizio a base dell'affidamento;**
- **Definizione dell'Accordo di Programma con tutti i Comuni dell'area metropolitana di competenza.**

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

Il servizio di trasporto pubblico locale garantisce i collegamenti in tutto il territorio dell'ambito di competenza della Città Metropolitana di Genova.

L'Ente, nelle sue funzioni di governo dell'ATO Genovese di cui alla L.R. 33/13, deve provvedere all'espletamento della gara ad evidenza pubblica per l'assegnazione del servizio di TPL e successivamente all'applicazione ed al monitoraggio del relativo Contratto di Servizio.

Obiettivi:

obiettivi a breve termine (1-3 anni)

L'obiettivo nel breve termine è quello di completare le procedure di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale.

Predisporre il piano di bacino.

Affidare il servizio di TPL al nuovo gestore.

obiettivi a medio/ lungo termine (3 - 10 anni)

Lo scopo dell'Ente è quello di poter raggiungere, nel medio-lungo periodo, una situazione di equilibrio tra qualità dei servizi resi e disponibilità di risorse pubbliche significativamente migliore dell'attuale.

Completare l'integrazione tra il servizio urbano di Genova ed extraurbano.

Partner e attori coinvolti: Regione Liguria, Comuni dell'ATO di Genova, Comune di Genova

Indicatori per il monitoraggio :

Obiettivi a breve termine :

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Gara per la progettazione del servizio di predisposizione del capitolato	Fatto/ Non	Fatto		
Predisposizione e approvazione del piano di bacino del trasporto pubblico	Fatto/ Non fatto	fatto		
Gara per l'affidamento del servizio di TPL e Affidamento del servizio	Fatto/ Non fatto	Fatto Pubblicazione del bando di gara	Fatto Espletamento della gara	Fatto Affidamento del servizio di TPL

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Avvio dell'attività da parte del vincitore della gara; Monitoraggio Contratto di Servizio;	Fatto/Non fatto	Chiusura dell'affidamento effettuato, completato il monitoraggio dell'efficacia dell'affidamento; Avvio delle procedure per la predisposizione di un nuovo bando per la seconda tornata di affidamenti

123

Direzione responsabile: Direzione Territorio e Mobilità, per la parte riguardante l'affidamento e la gestione del contratto di servizio; Direzione Generale, per la parte riguardante la proprietà dell'Azienda.

Costi: il costo per il servizio TPL per il bacino G e T è per l'anno 2017 euro 21.035.350.

Risorse finanziarie

Risorse proprie	x	Bilancio di previsione 2017-2019 Missione 10 – Trasporti e diritto alla mobilità Programma 2 – trasporto pubblico locale
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali	x	Accordo di Programma per il Trasporto Pubblico Locale Missione 10 – Trasporti e diritto alla mobilità Programma 2 – trasporto pubblico locale
Risorse comunali	x	Accordo di Programma per il Trasporto Pubblico Locale Missione 10 – Trasporti e diritto alla mobilità Programma 2 – trasporto pubblico locale
Capitali privati		-

Viabilità di livello metropolitano

Quadro di riferimento:

La funzione della Città Metropolitana in materia di viabilità, confermata dalla Legge Delrio, art.1 comma 44, deve essere rivista sulla base del ruolo affidato alle Città Metropolitana in materia di infrastrutture ed integrata con le tematiche della mobilità, dei trasporti, della resilienza del territorio.

Questo importante ruolo di servizio al territorio, ereditato solo in parte dalla Provincia di Genova si scontra con la scarsità di risorse economiche che, a fronte di un indicatore di riferimento ricavato dal DPCM 22/12/2000 pari a km.€/ anno 69.000 circa, attualizzato, per la gestione della manutenzione ordinaria e straordinaria della viabilità, nel corso degli anni sono state via via ridotte alle attuali circa km.€/anno 2.400 circa comprensivo delle attività invernali, di emergenza.

Ad oggi la viabilità di competenza della Città Metropolitana è di km 1.035 circa.

Nell'ottobre 2016 il consiglio metropolitano ha approvato una convenzione fra Città metropolitana di Genova, Province di Savona, Imperia e La Spezia, Regione Liguria ed ANAS per affidare a quest'ultima la gestione delle ex Strade Statali.

Le problematiche dell'attuale rete stradale sono dovute alla crescente inadeguatezza funzionale e manutentiva di parte delle strade, determinate principalmente dalla mancata continuità e quantità delle risorse assegnate, oltre al fisiologico degrado strutturale delle diverse componenti costitutive della strada, quali ad esempio le opere di disciplinamento delle acque, i manufatti principali quali ponti e muri, le barriere di sicurezza.

Sono da evidenziare anche le criticità dovute al degrado del fondo stradale con ripercussioni sul comfort di guida, sulla sicurezza del transito e sull'impatto acustico del traffico ed al degrado delle scarpate per la presenza di specie vegetative infestanti con conseguenti impatti sulla visibilità di guida, pericolo di caduta alberi e rischio incendi.

124 L'obiettivo della sicurezza delle persone deve essere raggiunto sia in rapporto agli utilizzatori delle strade, sia per quanto attiene agli insediamenti attraversati ed alle fasce deboli; l'azione, quindi deve essere orientata sia al miglioramento delle strade (asfaltature, consolidamenti strutturali ecc.), che alla manutenzione ordinaria (taglio erba, attività invernale, segnaletica orizzontale e verticale ecc.), che al controllo tecnico (sono presenti, tra l'altro, quasi 1.200 ponti e oltre 4 km di gallerie).

L'impostazione programmatica è coerente con il dettato normativo che riserva alle manutenzioni il maggior indice di priorità degli interventi.

Strategia

La strategia è, quindi, quella di ripensare in modo innovativo i temi della viabilità e della mobilità, con obiettivi di efficienza e di equità, con conseguente selezione delle priorità, al fine di utilizzare le risorse economiche, strumentali e del personale complessivamente assegnate, nel modo migliore per la collettività, con ricadute positive sia sul trasporto pubblico che privato.

La principale attività strategica consiste nell'ottimizzare il governo dei processi di pianificazione e la gestione della rete stradale in modo tale da:

- 1) Garantire l'efficienza dei collegamenti tra i piccoli Comuni, tra questi e i grandi centri e tra la costa e l'entroterra;
- 2) Migliorare le strade di collegamento tra valli e valli e quelle che possono costituire percorsi alternativi alla viabilità principale (autostrade e strade statali);
- 3) Salvaguardare e presidiare, attraverso le azioni preventive di manutenzione, il territorio anche da un punto di vista idrogeologico e contribuire ad "ancorare" la popolazione all'entroterra in modo da corrispondere al concetto di "campagna abitata";

4) Adottare i provvedimenti ritenuti necessari concernenti il controllo tecnico e la tutela del patrimonio stradale e in attuazione di leggi e regolamenti.

Conseguentemente la definizione della programmazione e delle priorità di intervento viene effettuata, in coerenza con il quadro della pianificazione territoriale vigente, in base a ai seguenti elementi:

- Esigenza di manutenzione e realizzazione di opere di difesa del corpo stradale ed idrogeologico lungo la viabilità provinciale;
- Manutenzione programmata delle pavimentazioni;
- Fattibilità tecnico-economica per l'anno successivo.

La programmazione è, altresì, condizionata dalla struttura del quadro delle competenze e dalla necessità di assicurare le basi conoscitive propedeutiche, garantendone, per questo ultimo aspetto, la concreta fattibilità con la previsione annuale delle necessarie risorse economiche e strumentali.

Il quadro delle necessità dipende anche dall'esito della fase conoscitiva, che è costituita da:

- studio delle caratteristiche strutturali delle infrastrutture ove sono state individuate le maggiori criticità;
- monitoraggio e segnalazioni da parte del personale tecnico;
- segnalazioni che pervengono dal territorio e dalle istituzioni (stakeholders).

Questa impostazione di fondo per la programmazione degli interventi su tutto il territorio esplicita la volontà di migliorare la sicurezza delle infrastrutture esistenti, salvaguardando nel contempo l'esigenza di garantire risposte sempre più rapide ed efficaci alla legittima domanda di sicurezza dell'utenza e trova una ulteriore e ampia giustificazione anche nell'ottica del miglior inserimento nel contesto territoriale e paesaggistico interessato in quanto, senza modifiche sostanziali all'assetto plano-altimetrico della viabilità, viene traguardato anche l'obiettivo di "zero consumo di suolo".

Rimane peraltro tra le strategie dell'Ente la risoluzione, almeno nel medio termine, delle criticità che in alcune realtà del territorio metropolitano sono dettate dall'effettiva carenza dell'infrastrutturazione viabilistica esistente e che determinano una reale criticità dei transiti e della sicurezza del trasporto, attraverso l'integrazione delle infrastrutture viarie:

- nel **fondovalle della Valle Scrivia**, la SP 226 di Vallescrivia e la SP 35 dei Giovi, in particolare tra gli abitati di Isorelle (Savignone) e Borgo Fornari (Ronco Scrivia);
- nel **fondovalle del Fiume Entella** (interventi di cui all'Accordo di programma già sottoscritto dagli Enti interessati in data 27/11/2013);
- nella **Val Petronio** con il miglioramento ed integrazione della SP 523 (puntuali varianti del percorso, loc. Missano e Castiglione Chiavarese).

In ultimo e a completamento si dovranno anche prendere in considerazione le prospettive di innovazione e rinnovamento delle attuali modalità gestionali della viabilità attraverso idonei interventi sia organizzativi che di rinnovo ed adeguamento delle attrezzature, dei mezzi operativi e dei sistemi di e per il controllo del patrimonio stradale e della circolazione.

La strategia per la viabilità metropolitana orientata all'incremento della "resilienza" in termini di sicurezza della circolazione e miglioramento della mobilità complessiva, viene declinata nel Progetto "Periferie di Genova Metropolitana - Riqualificazione integrata delle scuole e dei servizi nei sistemi insediativi periferici della Città Metropolitana di Genova", come già sopra detto, con riferimento alle Valli Polcevera, Scrivia e Stura. Nel medio termine il campo di intervento sarà esteso a tutte la viabilità del territorio metropolitano, utilizzando i finanziamenti che si renderanno successivamente disponibili.

L'incremento della resilienza, in termini di lotta al dissesto idrogeologico e miglioramento della sicurezza della rete stradale metropolitana, viene perseguito anche attraverso le risorse, pari a circa 11 mln/€, messe a disposizione dal Governo per il Patto di Genova (Delibera CIPE n.56/2016), siglato nel novembre 2016, che

saranno destinate ad interventi prevalentemente localizzati nel territorio del levante metropolitano (Valli Fontanabuona, Aveto, Sturla, Graveglia, Entella, Petronio).

Lo sviluppo della strategia avviene attraverso specifici progetti, che traducono in termini operativi gli obiettivi sopra enunciati. La seguente scheda di progetto sarà implementata nei successivi aggiornamenti annuali del Piano Strategico.

Schede di progetto



1. LE STRADE COME FIL ROUGE DELLA CITTÀ METROPOLITANA

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

L'idea alla base del progetto è il miglioramento della mobilità sostenibile e della sicurezza della viabilità metropolitana collegata agli interventi di riqualificazione urbanistica, di aggregazione sociale ed edilizia che prendono avvio dalla riqualificazione delle scuole presenti in ambiti urbani disagiati del capoluogo e delle valli genovesi, individuati nel Progetto Periferie della Città Metropolitana di Genova.

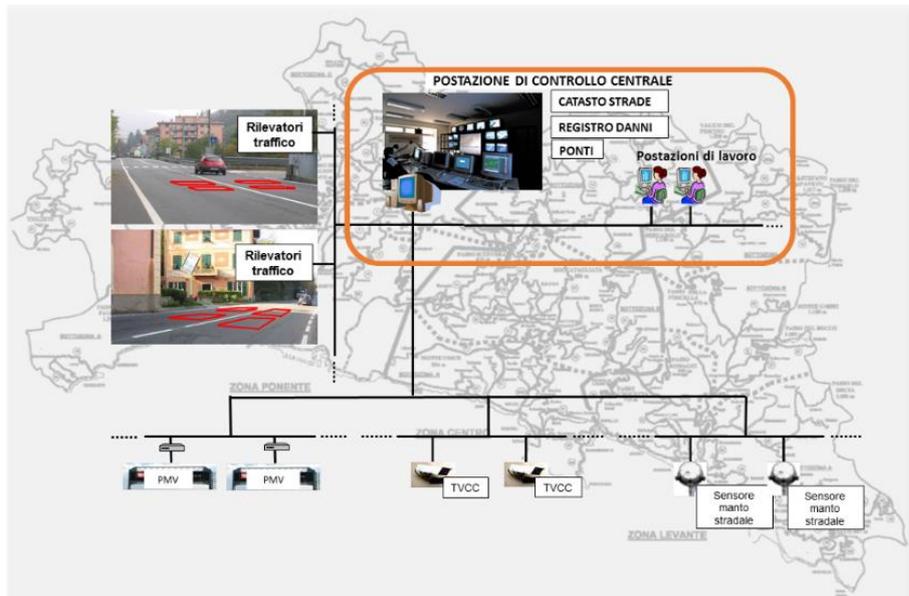
Il progetto è finalizzato al miglioramento della mobilità pubblica e privata mediante la riqualificazione e messa in sicurezza delle infrastrutture viarie della Città Metropolitana, mantenimento dei collegamenti tra i piccoli comuni e tra questi e i grandi centri urbani, promozione della fruibilità di tutto il territorio compresa l'entroterra. Le principali criticità nei collegamenti riguardano, infatti, l'entroterra della Città metropolitana ed in particolare le vallate caratterizzate da insediamenti abitativi di carattere sparso, che spesso gravitano giornalmente sui servizi dei centri urbani maggiori, utilizzando una rete stradale provinciale che svolge ruolo di collegamento a livello locale, di vallata, di connessione costa-entroterra.

126

Il progetto prevede la realizzazione degli interventi inseriti nel programma per il Bando Periferie 2016 "Progetto periferie di Genova Metropolitana - Riqualificazione integrata delle scuole e dei servizi nei sistemi insediativi periferici della Città Metropolitana di Genova", che riguarda la viabilità delle Valli Stura, Polcevera e Scrivia, ed una successiva implementazione nell'intero territorio, sulla base dei finanziamenti che saranno disponibili.

Il progetto individua strumenti che applicano tecnologie per monitorare la sicurezza, quali ad esempio l'utilizzo di "semafori" o di software di rilevamento delle condizioni stradali: il *Progetto pilota per lo Sviluppo di un Sistema di Supporto alle Decisioni per tempestivi interventi di manutenzione stradale in caso di ghiaccio sulle strade* (Progetto No - ghiaccio) si pone infatti l'obiettivo di realizzare un sistema sperimentale di rilevamento della formazione di ghiaccio sulle strade. Il sistema è finalizzato a fornire agli operatori del «Centro di Gestione della Viabilità Provinciale con compiti di Pianificazione e Monitoraggio della Sicurezza Stradale» della Città Metropolitana di Genova, messaggi in tempo reale sulle condizioni del manto stradale provinciale nella stagione invernale.

Questo consentirà al Servizio di Manutenzione stradale di mettere in atto interventi tendenti ad ottimizzare la sicurezza stradale, in particolare l'attività di spargimento sale e l'informazione all'utenza utilizzando, per esempio, i già installati pannelli a messaggio variabile dislocati sul territorio e/o altri mezzi di comunicazione.



Le ricadute in termini socio economici ed ambientali del progetto che vede la rete viaria come “fil rouge” del territorio metropolitano sono :

- Impatti positivi sui tempi di vita delle persone e diminuzione del “disagio abitativo” nelle aree periferiche e nelle vallate.
- Corretto e sostenibile uso del territorio.
- Valorizzazione turistica delle parti alte del territorio con l’accessibilità ai borghi storici e promozione di forme di turismo naturalistico nei parchi, e di turismo rurale
- Miglioramento dei servizi alle persone;
- Riduzione dell’inquinamento acustico con il rifacimento delle pavimentazioni;
- Incremento della resilienza del sistema viabilistico.

Obiettivi:

Obiettivi a breve termine (1-3 anni)

- Mantenere adeguati standard di sicurezza stradale e comfort di percorribilità. L’intervento costante sulle infrastrutture esistenti consente di operare nel tempo con costi contenuti ed evita il rischio di degrado spinto dei manufatti e crescita esponenziale dei costi di intervento;
- Mantenere in efficienza i collegamenti stradali per rispondere alle esigenze di mobilità della popolazione residente sia per spostamenti sistematici che occasionali;
- Concludere le progettazioni e l’esecuzione degli interventi, come previsto dal cronoprogramma del Progetto, coordinando anche le attività dei Comuni, al fine di utilizzare in toto i finanziamenti disponibili e conseguire la messa in sicurezza delle infrastrutture

Obiettivi a medio/ lungo termine (3 - 10 anni)

- Collaborare all’obiettivo europeo di diminuzione del numero delle “vittime” sulle strade
- Rendere partecipi i cittadini alla conservazione in buono stato delle strade, riconoscendo la viabilità come bene comune di tutti;
- Ottimizzare il rapporto fra la domanda di mobilità casa-lavoro e casa-studio
- Rendere accessibili i servizi presenti nei centri attrattori dell’area metropolitana;
- Agevolare la fruibilità del territorio in un contesto ambientale che presenta servizi e attrezzature di valore comune (scolastico, turistico, sportivo, religioso, sanitario e museale)
- Creare una comunità progettuale con i Comuni/ unioni dei Comuni capace di dare contributi operativi.

Elenco interventi:

Strada Provinciale		Titolo
2	di Sant'Olcese	Lavori di sistemazione, consolidamento del corpo stradale, del disciplinamento delle acque e delle delimitazioni marginali in Comune di Sant'Olcese. Lavori di risagomatura del piano viabile e di riqualificazione della scarpata prospiciente la strada provinciale in Comune di Sant'Olcese. Lotto funzionale 1 e lotto funzionale 2.
3	di Crocetta d'Orero	Lavori di sistemazione, consolidamento del corpo stradale, del disciplinamento delle acque e delle delimitazioni marginali in Comune di Serra Riccò. Lavori di risagomatura del piano viabile e di riqualificazione della scarpata prospiciente la strada provinciale in Comune di Serra Riccò. Lotto funzionale 1 e lotto funzionale 2.
43	della Torrazza	Lavori di sistemazione, consolidamento del corpo stradale, del disciplinamento delle acque e delle delimitazioni marginali in Comune di Sant'Olcese. Lavori di risagomatura del piano viabile e di riqualificazione della scarpata prospiciente la strada provinciale in Comune di Sant'Olcese. Lotto funzionale 1 e lotto funzionale 2.
8	di Vobbia	Lavori di sistemazione, consolidamento del corpo stradale, del disciplinamento delle acque e delle delimitazioni marginali in Comune di Vobbia e Isola del Cantone. Lavori di risagomatura del piano viabile e di riqualificazione della scarpata prospiciente la strada provinciale in Comune di Vobbia e Isola del Cantone. Lotto funzionale 1, lotto funzionale 2 e lotto funzionale 3.
9	di Crocefieschi	Lavori di sistemazione, consolidamento del corpo stradale, del disciplinamento delle acque e delle delimitazioni marginali in Comune di Crocefieschi e Vobbia. Lavori di risagomatura del piano viabile e di riqualificazione della scarpata prospiciente la strada provinciale in Comune di Busalla, Crocefieschi e Vobbia. Lotto funzionale 1 e lotto funzionale 2.
11	di Valbrevenna	Lavori di sistemazione, consolidamento del corpo stradale, del disciplinamento delle acque e delle delimitazioni marginali in Comune di Valbrevenna. Lavori di risagomatura del piano viabile e di riqualificazione della scarpata prospiciente la strada provinciale in Comune di Valbrevenna. Lotto funzionale 1 e lotto funzionale 2.
35	dei Giovi	Lavori di sistemazione, consolidamento del corpo stradale, del disciplinamento delle acque e delle delimitazioni marginali in Comune di Ronco Scrivia e Isola del Cantone. Lavori di risagomatura del piano viabile e di riqualificazione della scarpata prospiciente la strada provinciale in Comune di Mignanego, Busalla, Ronco Scrivia e Isola del Cantone. Lotto funzionale 1 e lotto funzionale 2.
226	di Valle Scrivia	Lavori di sistemazione, consolidamento del corpo stradale, del disciplinamento delle acque e delle delimitazioni marginali in Comune di Torriglia e Montoggio. Lavori di risagomatura del piano viabile e di riqualificazione della scarpata prospiciente la strada provinciale in Comune di Torriglia, Montoggio, Casella, Savignone e Busalla. Lotto funzionale 1 e lotto funzionale 2.

Strada Provinciale		Titolo
456	del Turchino	Lavori di sistemazione, consolidamento del corpo stradale, del disciplinamento delle acque e delle delimitazioni marginali in Comune di Mele. Lavori di risagomatura del piano viabile e di riqualificazione della scarpata prospiciente la strada provinciale in Comune di Rossiglione, Campoligure, Masone e Mele. Lotto funzionale 1 e lotto funzionale 2.
Progetto pilota per lo Sviluppo di un Sistema di Supporto alle Decisioni per tempestivi interventi di manutenzione stradale in caso di ghiaccio sulle strade.		

Partner e attori coinvolti: Comuni, Unioni di Comuni, Regione Liguria, Presidenza Consiglio dei Ministri, privati, frontisti strade, associazioni

Diagramma di GANTT :

FASI ATTIVITA'	2017		2018		2019	
	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
VALLI POLCEVERA/SCRIVIA - Riqualificazione e messa in sicurezza infrastrutture stradali della C.M. di Genova						
VALLI POLCEVERA/SCRIVIA - Progetto "Ghiaccio"						
VALLE STURA - Riqualificazione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali della C.M. di Genova						

Indicatori per il monitoraggio :

Obiettivi a breve termine :

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2018	2019	2020
Realizzazione degli interventi nel rispetto della tempistica prevista nell'ambito della convenzione da sottoscrivere per l'attuazione del Bando periferie 2016. (da crono programma)	%	30	70	100
Estensione dell'intervento in lunghezza	Km	50	100	140

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Risoluzione interventi infrastrutturali in variante per la quota di competenza della Città Metropolitana	%	50%
Aumento progressivo investimenti su viabilità come da indicatore derivato da DPCM 22.12.00	%	60%
Aumento indicatore di efficacia pavimentazioni e segnaletica	%	60%

Direzione responsabile: Direzione Territorio e mobilità

Costi: € 14.625.000,00 per investimenti + costo del personale coinvolto nel progetto.

Risorse finanziarie

Risorse proprie	x	Bilancio di previsione 2017 – 2019 - Risorse interne di personale Missione 10 – Trasporti e diritto alla mobilità Programma 5 – Viabilità e infrastrutture stradali
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali	x	Bando Periferie DPCM del 6 dicembre 2016 “Approvazione della graduatoria del programma di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie” Finanziamento con Delibera CIPE Missione 10 – Trasporti e diritto alla mobilità Programma 5 – Viabilità e infrastrutture stradali
Capitali privati		-

Istituti scolastici di livello superiore

Quadro di riferimento:

130

Il sistema dell’istruzione è un sistema complesso che vede al centro l’istituzione scolastica ed attorno ad essa gli enti locali. Il legame con il territorio e nello specifico con le Città metropolitane (che ai sensi della legge 56/2014 svolgono le funzioni di programmazione della rete scolastica nel rispetto della programmazione regionale, nonché di gestione dell’edilizia scolastica) è fondamentale e va ancor più valorizzato per poter contribuire come Città Metropolitana alla crescita culturale, sociale ed economica del nostro paese.

La funzione della Città Metropolitana in materia di scuole superiori, confermata dalla Legge Del Rio, art.1 comma 44, deve essere rivista sulla base del ruolo delle Città Metropolitane di impulso socio economico, tenuto conto anche delle innovazioni normative apportate con la legge 13 luglio 2015 n. 107, c.d. “La Buona Scuola”, finalizzata ad affermare la funzione centrale della scuola nella società, e con le direttive nazionali contenute negli indirizzi progettuali per la funzionalità urbanistica, edilizia e didattica degli istituti scolastici.

Nelle scuole di livello superiore di Genova, accedono studenti provenienti dai comuni costieri limitrofi, dalle vallate Stura, Polcevera, Scrivia e Trebbia, nelle quali è presente un solo plesso scolastico di livello superiore che raccoglie utenza scolastica proveniente anche da aree montane, utilizzando una viabilità spesso difficoltosa ed una mobilità pubblica economicamente poco sostenibile.

Nell’area del Levante gli istituti superiori di Recco, Rapallo, Chiavari, Sestri Levante e S. Colombano C. raccolgono il bacino di utenza scolastica della fascia costiera e delle vallate Fontanabuona, Sturla, Graveglia, Aveto, Petronio. L’accessibilità è critica soprattutto in rapporto ai tempi di percorrenza ed al trasporto pubblico su gomma.

Le scuole di diretta competenza della Città Metropolitana presentano criticità dovute a fattori differenti che possono essere così riassunti

- Età delle costruzioni e difficile adattabilità dei fabbricati all'uso scolastico: oltre l'85% degli edifici è stato costruito precedentemente al 1971 e oltre il 25% è sottoposto a vincolo monumentale della Soprintendenza
- Adeguatezza normativa degli edifici: pur in una sostanziale ed intrinseca sicurezza degli edifici, garantita soprattutto da una attività costante di manutenzione ordinaria gestita con i servizi di facility management, ancora per numerose attività scolastiche è necessario provvedere ad effettuare forti investimenti per raggiungere il pieno e formale adeguamento normativo
- Reperimento di spazi ad uso scolastico: risulta particolarmente difficile dare risposte alle richieste derivanti dalle esigenze didattiche in un tessuto urbano saturo ed antropizzato quale quello della Città Metropolitana che obbliga sovente ad una frammentazione ed articolazione degli istituti scolastici

Tuttavia si deve tenere presente che dal punto di vista del dimensionamento della rete scolastica esiste una situazione di sostanziale stabilità ed equilibrio dove, anche a seguito degli interventi adottati nel recente passato, non è stato necessario sino ad oggi provvedere a generali modifiche degli attuali assetti; è evidente che nell'immediato futuro, visto il decremento anagrafico, la presenza di scuole superiori sottodimensionate, nonché la prevista riforma degli Istituti professionali, sarà necessario provvedere, nel rispetto della programmazione regionale, ad una revisione del vigente piano attuando puntuali interventi che tengano conto dei mutamenti intervenuti.

Strategia

La scelta strategica operata, fin dall'anno 1998 e che proseguirà con il nuovo appalto, della gestione integrata dei servizi di facility management relativi agli immobili attraverso un contratto di Global Service, si è dimostrata particolarmente efficace, a fronte dei sempre più pesanti tagli delle risorse destinabili alle manutenzioni straordinarie e agli adeguamenti, per assicurare la funzionalità di tutte le attività presenti negli edifici garantendo il rispetto degli standard minimi di sicurezza ed il mantenimento in efficienza degli impianti e delle strutture, aumentando l'efficienza del sistema edificio impianto con conseguente riduzione del fabbisogno energetico e migliorando lo stato conservativo e manutentivo degli immobili

In un orizzonte ancor più ampio di potenziamento delle strutture scolastiche quale fulcro di socialità, scambio di culture, relazioni intergenerazionali e servizio alla collettività le strategie saranno improntate ad ottenere, nel breve/medio tempo, una scuola che sia "buona" nel senso dell'adeguatezza degli involucri edilizi, delle dotazioni impiantistiche e didattiche, della funzionalità ed accessibilità; "bella" nel senso di rappresentare un luogo riconoscibile anche in termini di qualità edilizia ed architettonica e di lotta al degrado/vandalismo; "sicura" al suo interno ed all'esterno, in termini di corrispondenza alle normative antincendio, strutturalmente adeguata, adeguatamente presidiata e vissuta dagli utenti e dalla collettività, anche in termini di sicurezza nel tragitto casa – scuola.

In sintesi, le attività operative di pianificazione per la attuazione della strategia sulle strutture scolastiche come sopra descritta dovranno prevedere:

- la prosecuzione delle attività di manutenzione ordinaria programmata e a guasto, in un'ottica di gestione integrata di servizi di facility management, volte al mantenimento delle condizioni di sicurezza e funzionalità degli edifici e degli impianti;
- gli interventi di adeguamento normativo e di riqualificazione con messa in sicurezza dell'intero complesso degli edifici scolastici di competenza della Città Metropolitana;
- l'integrazione dei servizi annessi alle scuole con potenziamento di impianti sportivi e aree comuni;
- la riorganizzazione del sistema dei poli scolastici, anche attraverso l'individuazione di possibili nuove sedi nelle vallate e nelle periferie più critiche per dimensione dell'utenza ed per disfunzioni presenti.

Nell'ambito delle tematiche da affrontare un'attenzione particolare deve essere rivolta anche allo sviluppo delle infrastrutture virtuali e dei servizi in rete:

- scuole in rete con le principali biblioteche;
- impianti sportivi pluriuso in rete a servizio delle scuole;
- impianti a servizio delle scuole, quali sistema di colonnine ricarica mezzi elettrici a due ruote;

- punti “antenna” di accesso virtuale a servizi urbani (prenotazioni, servizi on line, ..);
- servizi alla mobilità scolastica con strumenti digitali (infomobility per studenti);
- servizi informatici per favorire il rapporto scuola - lavoro.

In tal senso la strategia contenuta nel Piano è stata declinata nella redazione del “Progetto periferie di Genova Metropolitana - Riqualificazione integrata delle scuole e dei servizi nei sistemi insediativi periferici della Città Metropolitana di Genova”, per le Valli Polcevera, Scrivia e Stura, già in parte illustrato per quanto attiene ai contenuti relativi al tema della coesione territoriale e sociale.

Attraverso interventi più complessi ed integrati, in sinergia con i Comuni e le Unioni dei Comuni, alcuni istituti potranno assumere in pieno il ruolo di “civic center”, intesi come scuole aperte alla società, con spazi e servizi accessibili ad un’utenza intergenerazionale, soprattutto a quella disagiata, con funzioni non solo educative, ma riabilitative e di sviluppo sociale e culturale, di partecipazione alla vita dei quartieri.

Nel medio e lungo termine la strategia sperimentata con il Progetto periferie sarà estesa a tutte le scuole superiori del territorio metropolitano, utilizzando i finanziamenti che si renderanno successivamente disponibili.

Lo sviluppo della strategia avviene attraverso specifici progetti, che traducono in termini operativi gli obiettivi sopra enunciati. Le seguenti schede di progetto saranno implementate nei successivi aggiornamenti annuali del Piano Strategico.

Schede di progetto:



1. Progetto periferie di Genova Metropolitana - Riqualificazione integrata delle scuole e dei servizi nei sistemi insediativi periferici della Città Metropolitana di Genova.

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

L’idea alla base del progetto è innescare un processo ampio di riqualificazione edilizia, urbanistica e di aggregazione sociale partendo dalla riqualificazione delle scuole presenti in ambiti urbani disagiati del capoluogo e delle valli genovesi, al fine di formare una comunità più integrata, puntando su recupero di spazi ed attrezzature con finalità sociale, miglioramento della sicurezza della viabilità metropolitana collegata agli interventi e della mobilità sostenibile, incremento della resilienza urbana come mitigazione del rischio idrogeologico di carattere puntuale.

Il progetto è una sfida a replicare l’esperienza positiva costituita dall’inserimento della facoltà di Architettura alle spalle del porto nel centro storico di Genova negli anni 90, riproponendola in ambiti periferici più esterni dove il tessuto urbano compatto si sfrangia e dove le propaggini della città risalgono verso le valli interne del genovesato.

Il progetto interessa la periferia urbana genovese di ponente tra Sampierdarena e Voltri e i fondovalle urbani periferici dei torrenti Polcevera, Scrivia e Stura, dove sono presenti forti criticità dovute alla difficoltà di raggiungere gli edifici scolastici per una utenza distribuita sul territorio, alla mancanza di servizi e luoghi di aggregazione sociale e culturale specie per i giovani, alla vulnerabilità del territorio, alla sicurezza stradale.

Il Progetto è stato condiviso con i Comuni metropolitani interessati attivando un processo di coinvolgimento attivo che ha consentito di pervenire ad una strutturazione organica e si coordina con il

progetto proposto da Genova capoluogo per lo stesso Bando, centrato su interventi di riqualificazione urbana delle aree alla foce del Polcevera (quartieri di Sampierdarena, Campasso e Certosa).

Gli interventi sui plessi scolastici di livello superiore a Sestri Ponente e Sampierdarena (Lanfranconi, Calvino, Mazzini, Gobetti), Teglia e Bolzaneto (Gastaldi-Abba, Gaslini) e su quelli di livello comunale (Campomorone) costituiscono un sistema integrato di azioni che, attraverso innovazione tecnologica, messa in sicurezza, sistemazione degli spazi esterni, innescano processi di riqualificazione urbana fondati sull'idea di scuola aperta alle attività sociali e culturali di tutti i cittadini delle periferie, in primis delle fasce deboli.

A Mignanego è previsto l'inserimento di una succursale da assegnare alle scuole di secondo grado dell'ambito in un manufatto dismesso e la contestuale rivitalizzazione del quartiere adiacente, composto prevalentemente da edifici pubblici (municipio, teatro, società operaia, scuole primarie) attraverso la realizzazione di un viale urbano ed uno spazio pedonale pubblico, il rafforzamento del sistema della mobilità sostenibile di studenti e cittadini, un accesso più sicuro al trasporto pubblico su ferro.

Nell'area urbana di fondovalle dello Scrivia sono previsti: il rafforzamento delle dotazioni del polo scolastico superiore Primo Levi a Ronco Scrivia ed una nuova sede per la sua succursale in un edificio inutilizzato a Busalla, interventi a Savignone, Isola del Cantone, Vobbia, Busalla, che interessano poli scolastici comunali ed aree urbane adiacenti, strutture di servizio alla didattica e integrative per attività sportive, culturali e socio-assistenziali a favore non solo dell'utenza scolastica ma dell'intera comunità.

Il Progetto prevede una serie di interventi integrati: nel quartiere di Voltri viene previsto un intervento di adeguamento normativo dell'edificio e di riqualificazione degli spazi esterni del liceo scientifico e, nel quartiere di Pegli, interventi di riqualificazione del liceo classico e della struttura museale collegata. Per i due Poli sopra descritti si configura un sistema integrato di opere, dalla innovazione tecnologica alla messa in sicurezza dei fabbricati alla sistemazione degli spazi esterni, che potrà innescare processi di riqualificazione urbana, con l'apertura della scuola alle attività sociali e culturali per tutti i cittadini delle periferie, in primis per le fasce deboli.

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni):

Concludere le progettazioni e l'esecuzione degli interventi, come previsto dal cronoprogramma del Progetto, coordinando anche le attività dei Comuni, al fine di utilizzare in toto i finanziamenti disponibili e conseguire la messa in sicurezza impiantistica e di accessibilità agli edifici scolastici.

obiettivi a medio - lungo termine (3-10 anni):

Dare risposte ai bisogni dei cittadini ed in particolare dei giovani delle periferie, creando spazi urbani più vivibili in prossimità alle strutture scolastiche che loro frequentano, innescando così un processo di rivitalizzazione economica, sociale e culturale del contesto urbano di riferimento.

Recuperare immobili pubblici degradati o sottoutilizzati ed eliminare fattori di degrado urbano, favorendo possibili ulteriori interventi di recupero degli immobili degradati, da parte di soggetti privati, al fine della rigenerazione urbana delle periferie.

Creare una comunità progettuale capace di dare contributi operativi alle strategie della Città Metropolitana.

Partner e attori coinvolti: Comuni, Gruppo di monitoraggio della PCM, ANCI, Direzioni scolastiche, Associazioni, Studenti e corpo docente

Diagramma di GANTT:

ATTIVITA' \ FASI	2017		2018		2019	
	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
Liceo Scientifico "G. Mazzini" - Sampierdarena						
Liceo Scientifico delle Scienze Umane - Sampierdarena						
Liceo Scientifico "Enrico Fermi"- Sampierdarena						
IIS "Italo Calvino"- Sampierdarena						
Liceo scientifico Lanfranconi – Sestri Ponente						
IIS "Gastaldi/Abba" – Teglia						(*)
IPSIA "Meucci"- "Gaslini" – Bolzaneto						
IIS "Primo Levi" – Ronco Scrivia						(*)
Liceo Classico "G. Mazzini"- Pegli						
Liceo classico Lanfranconi – Voltri						

(*) conclusione intervento programmata per il 2020

Indicatori per il monitoraggio :

Obiettivi a breve termine :

134

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Realizzazione degli interventi relativi ad edifici scolastici di livello superiore nel rispetto della tempistica prevista dal cronoprogramma (SAL) del Progetto periferie	%	30%	60%	90%

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
ulteriori edifici scolastici di livello superiore coinvolti in interventi di valorizzazione del territorio metropolitano	n.	5
% di studenti incremento nei Distretti scolastici interessati	%	10
n. nuove iniziative sociali e culturali collegate, rivolte alle fasce deboli della popolazione	n.	10

Direzione responsabile: Direzione Sviluppo Economico e Sociale

Costi :

Denominazione intervento	Importi progetto
Rete dei "civic center scolastici" IIS-Calvino Italo-Sede-Via-Borzoli-21-16153-GENOVA	1.372.900,00
Rete dei "civic center scolastici" LSS-Lanfranconi Luigi-Sede-Via-ai Cantieri-2-16158-GENOVA	850.000,00
Rete dei "civic center scolastici" LSS-Lanfranconi Luigi-Succursale-Via-Antonio Negro-18-16154-GENOVA	774.700,00
Rete dei "civic center scolastici" LCS-Mazzini Giuseppe-Succursale-Piazza-Cristoforo Bonavino-6-16156-GENOVA	1.417.500,00
Rete dei "civic center scolastici" IIS-Levi Primo-Succursale-Corso-Trento e Trieste- 101 e 87 c-16019-RONCO SCRIVIA	3.944.300,00
Rete dei "civic center scolastici" IIS-Gastaldi Aldo / Abba Cesare-Succursale-Via-Teglia-12-16161-GENOVA	2.903.600,00
Rete dei "civic center scolastici" IPSIA-Gaslini Piero / Meucci Antonio-Sede-Via-Pasquale Pastorino-15-16162-GENOVA	500.000,00
Rete dei "civic center scolastici" LCS-Mazzini Giuseppe-Succursale-Via Paolo Reti, 25-16151-GENOVA	912.000,00
Rete dei "civic center scolastici" LSS-Fermi Enrico-Sede-Via-Walter Ulanowski-56-16151-GENOVA	1.450.000,00
Rete dei "civic center scolastici" Liceo-Gobetti Piero-Sede-Via-Spinola di San Pietro-1-16149-GENOVA	500.000,00
Totale Interventi	14.625.000,00

Risorse finanziarie
135

Risorse proprie	x	Risorse interne di personale bilancio di previsione 2017-2019 Missione 4 – istruzione e diritto allo studio Programma 2 – altri ordini di istruzione non universitaria
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali	x	Bando Periferie DPCM del 6 dicembre 2016 "Approvazione della graduatoria del programma di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie" Finanziamento con Delibera CIPE Missione 4 – istruzione e diritto allo studio Programma 2 – altri ordini di istruzione non universitaria
Risorse comunali		-
Capitali privati		-

F. Progettualità dai territori: indirizzi per l'esercizio delle funzioni dei Comuni e delle Unioni

La necessità di migliorare efficacia e efficienza nella definizione di politiche e progetti e nell'erogazione dei servizi a cittadini e imprese spinge i Comuni ad operare sempre più in forma cooperativa, cogliendo le nuove opportunità offerte dalla L.56/2014, a partire dall'assetto e dal ruolo conferito a Città metropolitana. L'istituzione delle Zone omogenee rappresenta dunque, per diverse ragioni, un'importante opportunità: disegnano un punto di equilibrio, in grado di mettere in relazione Città metropolitana e Comuni in una dimensione più agile e diretta rispetto alla Conferenza metropolitana; possono costituire la base di partenza per impostare o riorganizzare le diverse forme di cooperazione intercomunale esistenti e per la gestione in forma associata di diversi servizi.

In questa prospettiva, l'attività di costruzione del Piano strategico ha fin da subito spinto sul coinvolgimento diretto dei Comuni, delineando una prima ipotesi di organizzazione in Zone omogenee, alle quali attribuire successivamente funzione di rappresentanza e funzione propositiva, nei termini indicati dalla legge Delrio e dallo Statuto della Città metropolitana di Genova.

Le Zone omogenee possono di fatto configurarsi come luogo di rappresentanza degli interessi territoriali, innanzitutto a partire da progettualità condivise.

Questa sezione del Piano strategico è organizzata quindi per aree territoriali, che potranno assumere le funzioni di Zone omogenee, al fine di contribuire a valorizzarne il ruolo e, soprattutto, di declinare le strategie generali del PSM per aree omogenee e iniziare a costruire una agenda della progettualità di livello strategico a partire dalle specificità dei territori che compongono la Città metropolitana.

136

In tal senso questo approccio per territori omogenei costituisce anche una anticipazione delle linee strategiche che, coerentemente, saranno recepite nel documento degli obiettivi del Piano territoriale generale (PTG) metropolitano.

Il lavoro è stato costruito con un approccio "dal basso", attraverso gli incontri sul territorio che si sono svolti nel periodo novembre 2016 – febbraio 2017, e gli strumenti di partecipazione online (portale web, questionari, form per contributi). Gli esiti di tale attività di coinvolgimento di Comuni e stakeholders sono alla base della individuazione per ciascuna Zona omogenea di:

- una sintesi degli elementi di contesto e di caratterizzazione dal punto di vista territoriale, economico e sociale; sono tenute in considerazione le principali criticità per il territorio di riferimento emerse nella fase di partecipazione;
- una possibile vocazione strategica, in ragione sia della storia sia delle propensioni al futuro; l'individuazione della vocazione tiene conto delle maggiori potenzialità di sviluppo evidenziate nella fase di partecipazione; le linee strategiche sono inoltre fondate sulle indicazioni della pianificazione territoriale metropolitana, in particolare con riferimento alla individuazione dei Sistemi Territoriali Strategici (Variante approvata con DCP n.2/2016), che anticipano temi di rilevanza strategica per il PTG metropolitano, forniscono strumenti per lo sviluppo sostenibile, inclusivo e intelligente dell'area vasta metropolitana, e corrispondono ai requisiti della programmazione europea di cui alla Strategia Europa 2020.

- azioni, politiche e progetti che possono essere praticati dai Comuni in forma cooperativa/partenariale. Anche in questo caso vengono prese in considerazione le tematiche segnalate come prioritarie per il PSM nell'ambito dei tavoli di partecipazione e dei questionari, nonché i contributi progettuali pervenuti, che risultino coerenti con le strategie generali del PSM.

Per il Comune di Genova, in ragione del ruolo che svolge alla scala metropolitana, si individuano temi progettuali che, pur insistendo sul capoluogo e pur essendo inseriti nelle politiche della civica amministrazione, investono in realtà l'intera dimensione metropolitana. Il capoluogo, infatti, alla luce del mutato quadro istituzionale è chiamato insieme agli altri Comuni e con il coordinamento della Città metropolitana, a individuare e praticare in forma cooperativa/partenariale politiche e progetti di scala metropolitana, come già ben evidenziato nell'immagine diagrammatica di strategia in cui il territorio metropolitano si sviluppa come un "reticolo" costituito dal Comune di Genova, dagli altri Comuni del territorio – anche rappresentati dalle zone omogenee - e tutti partecipano alla governance dell'intero territorio metropolitano con il coordinamento della Città metropolitana.

La Città metropolitana recepisce nel Piano come contributi sostanziali le proposte fornite dai Comuni, le seleziona al fine del loro coordinamento all'interno delle strategie complessive individuate per l'area metropolitana, riconosce le vocazioni e le agende di policy e progetti dei Comuni e delle Unioni, rappresentati nelle Zone omogenee

La Città metropolitana può concorrere allo sviluppo delle proposte provenienti dal territorio attraverso un complesso di attività, a partire dal sostegno all'azione politica-amministrativa, di concerto con i Comuni, fino a sollecitare gli adeguamenti alle normative regionali di settore e ai relativi atti di pianificazione affinché Città metropolitana e i Comuni rappresentati nelle Zone omogenee, possano pienamente far fronte alle attribuzioni conferite dalla L. n.56/2014 e dalla Legge regionale di riordino delle competenze.

Può assumere, compatibilmente con le priorità definite nei diversi atti di programmazione e pianificazione dell'Ente, iniziative a favore dell'attuazione dei progetti coerenti con gli indirizzi del Piano strategico. In tal senso può conferire priorità di finanziamento ai progetti promossi dai Comuni, dalle Unioni e dalle Zone omogenee, o almeno in forma intercomunale, che siano in attuazione o esito delle attività proposte dagli stessi per il Piano strategico, pur nei vincoli di bilancio e in linea con la programmazione dell'Ente;

Per favorire l'attuazione delle progettualità dai territori la città metropolitana può anche svolgere un ruolo attivo di supporto tecnico, amministrativo e comunicativo allo sviluppo dei progetti che saranno promossi dai Comuni, dalle Unioni e dalle Zone omogenee in attuazione o esito delle attività proposte dagli stessi per il Piano strategico;

Tale ruolo può esplicarsi anche in forma di partenariato in caso di partecipazione a bandi per il finanziamento dei progetti o per la realizzazione delle opere/attività previste in attuazione o esito delle proposte dei territori inserite nel Piano strategico.



PONENTE GENOVESE

Un territorio “cerniera” tra Genova e Savona: la ‘città del ponente’ e le valli interne verso l’integrazione dei servizi e delle opportunità di sviluppo e coesione.

La zona omogenea comprende la Riviera a ponente, le valli Stura, Orba e Leiro - Comuni di ARENZANO, COGOLETO, MELE, MASONE, CAMPOLIGURE, ROSSIGLIONE, TIGLIETO.

Il Ponente genovese è un territorio che si contraddistingue per una duplice vocazione, definita intorno ai due sistemi territoriali che lo compongono. Da un lato la Riviera a ponente, fascia costiera organizzata su una struttura policentrica imperniata sui due centri urbani costieri di Arenzano e Cogoleto, con una accentuata vocazione turistica e alla residenzialità di qualità, con una buona dotazione di servizi, ma pur sempre gravitante sul capoluogo genovese per i servizi di rango più elevato. Dall’altro le Valli interne connotate da una consolidata ed unitaria identità, che ha originato la prima Unione del territorio metropolitano (Stura-Orba-Leira), con problematiche di marginalità tipiche dei territori periferici, unite alla debolezza demografica e del sistema economico.

138

La valle Stura, infatti, condivide con i quartieri del ponente del capoluogo molte criticità di carattere sociale tipiche delle aree periferiche urbane, quali marginalità sociale, disagio giovanile, carenza di servizi. Condivide anche problematiche legate agli spostamenti di persone per motivi di studio, lavoro e fruizione di servizi, configurandosi come periferia residenziale più economica rispetto al capoluogo, ma rappresenta allo stesso tempo anche una risorsa per la presenza di alcuni servizi pubblici qualificati di valenza sovra comunale.

LE STRATEGIE PER LA ZONA OMOGENEA:

Rafforzare le relazioni con il capoluogo e l’area savonese: far nascere “la città del ponente”.

Stabilire azioni e sinergie comuni tra fascia costiera e fascia montana che contribuiscano alla realizzazione di un sistema policentrico “cerniera” fra Genova e Savona.

Consolidare la vocazione turistica e favorire la destagionalizzazione: ampliare l’offerta turistica costiera integrandola con quella delle valli interne, valorizzare le produzioni locali e le eccellenze ambientali.

Migliorare l’integrazione tra i poli di servizi di rango superiore, sia all’interno della zona omogenea, sia con il capoluogo.

Individuare funzioni di rilevante interesse sovracomunale per i grandi “contenitori” dismessi presenti nella zona del Ponente.

Migliorare il sistema della mobilità e del trasporto pubblico, favorendo lo scambio intermodale, la mobilità dolce, forme collettive di trasporto turistico.

Nella zona omogenea sono già avviate e richiamate nella fase di partecipazione le iniziative e i progetti d'interesse strategico di seguito sinteticamente riportati.

Il progetto **“Periferie di Genova Metropolitana - Riqualficazione integrata delle scuole e dei servizi nei sistemi insediativi periferici del capoluogo della Città metropolitana”**, presentato nell'agosto 2016 dalla Città metropolitana di Genova in adesione al bando DPCM 25/5/2016, è stato costruito con la partecipazione dei Comuni ed integra l'idea guida della scuola come fattore di innesco di un processo virtuoso per il superamento del degrado sociale, con tematiche tra loro integrate: il recupero di spazi ed attrezzature con finalità sociale, il miglioramento della sicurezza della viabilità metropolitana collegata agli interventi e della mobilità sostenibile, l'incremento della resilienza urbana come mitigazione del rischio idrogeologico di carattere puntuale. Nel Ponente Genovese il progetto prevede interventi di riqualficazione urbana (Mele, Rossiglione, Tiglieto), di efficientamento energetico di impianti sportivi di vallata (Campoligure), di adeguamento sismico di edifici scolastici (Masone), di manutenzione e messa in sicurezza della viabilità sovracomunale (SP 456).

La riconversione area ex Stoppani Val Lerone: è stato avviato un percorso di informazione e ascolto della comunità locale promosso dalla Provincia di Genova, con il supporto di Muvita, e dai Comuni di Arenzano e Cogoleto, in collaborazione con la struttura del Commissario Delegato alla bonifica. Nel Protocollo di intesa siglato nel luglio 2008 tra la Regione Liguria, la Provincia di Genova, i Comuni di Arenzano e Cogoleto e il Commissario Delegato per l'emergenza Stoppani è stata evidenziata la necessità di integrare il piano di bonifica e gli sviluppi futuri dell'area, e sono stati individuati i criteri sui quali basare la riqualficazione “nel rispetto dell'ambiente, dell'occupazione, dello sviluppo turistico”. La ex Stoppani può “diventare simbolo della riconversione di aree industriali dismesse”, operata secondo criteri di sostenibilità che tengano conto anche della presenza nei pressi dello sbocco del torrente Lerone di ampie praterie di Posidonia, una pianta acquatica molto importante per l'ecosistema marino. In via preliminare sono state quindi individuate alcune macro-attività da sviluppare nell'area una volta bonificata e sulle quali costruire una futura ipotesi progettuale. La strategia per l'area non può prescindere dalla predisposizione di un progetto integrato che sia in grado di promuovere sviluppo compatibile con il contesto ambientale.

Nuovo impianto di depurazione di Arenzano/Cogoleto: Completamento della costruzione dell'impianto di depurazione e del sistema di collettamento a servizio dei Comuni di Arenzano e Cogoleto, oltre che della località Vesima in Comune di Genova, attualmente gestita dalla Struttura Commissariale per la gestione dei fondi Haven. I lavori inerenti all'impianto di depurazione, riguardano principalmente la realizzazione della struttura civile.

Strategia Nazionale per le Aree Interne (Area interna Beigua - SOL): Il 14 novembre 2016 il Comitato Tecnico Nazionale Aree Interne (Dipartimento per le Politiche di Coesione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri) ha approvato la bozza di strategia dell'Area Interna Beigua – SOL, che delinea interventi nel campo della mobilità, della scuola e della sanità, lo sviluppo locale. Con il coordinamento tecnico di ANCI Liguria, l'Area Interna BEIGUA-SOL coinvolge otto Comuni: Campo Ligure, Masone, Mele, Rossiglione e Tiglieto (Città Metropolitana di Genova), Sassello, Stella e Urbe (Provincia di Savona). Sono coinvolti nel progetto l'Unione di Comuni SOL - Stura, Orba e Leira, l'Unione di Comuni del Beigua e l'Ente Parco del Beigua che partecipa direttamente alla fase di redazione della strategia d'area. L'obiettivo del partenariato BEIGUA-SOL è quello di costruire una strategia che, in ragione delle vocazioni e delle peculiarità rurali, naturalistiche, paesaggistiche, storiche e culturali del territorio, veda come idea guida la creazione di un distretto basato sulla qualità ambientale, sulla qualità dell'accoglienza e sulla qualità della vita per le comunità locali. Un progetto strategico capace di invertire la tendenza al calo demografico e di recuperare i servizi necessari al mantenimento della popolazione locale nel proprio territorio (istruzione, sanità, mobilità), innescando occasioni di lavoro e di reimpiego nel campo della green economy.

Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile (SEAP) delle ‘Valli del SOL’ (2012): il Piano d’Azione di comprensorio prevede che l’obiettivo del 20% di riduzione della CO2 sia raggiungibile in modo collettivo, introducendo così una forte condivisione delle responsabilità. Il Piano individua una serie di azioni concrete in ogni Comune volte alla riduzione della CO2, tra cui interventi di riqualificazione degli edifici di proprietà comunale e privata, realizzazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili (fotovoltaici, solari termici, eolici e a biomasse), interventi sull’illuminazione pubblica.

Nella zona omogenea sono state segnalate nella fase di partecipazione le seguenti proposte progettuali d’interesse strategico.

Una grande occasione di sviluppo per il Ponente è rappresentata dal **riuso dei grandi immobili dismessi (Ex Ospedale di Pratozanino, Ex Tubi Ghisa a Cogoleto)**; il Piano urbanistico di Cogoleto individua nella riconversione di tali immobili dismessi una significativa occasione di rilancio in chiave turistica, di servizi qualificati, di rigenerazione urbana.



GENOVA

Il capoluogo si apre al territorio metropolitano e si inserisce in una nuova dimensione di rete

Dal confronto con il territorio e con i portatori di interessi è emersa una criticità di carattere trasversale: la carenza di rapporti e di coordinamento delle politiche non solo fra le diverse parti del territorio metropolitano, ma anche all’interno dello stesso Comune di Genova, fra le diverse parti di territorio, fra centro e periferie.

L’appartenenza di Genova ad una più vasta area metropolitana ha, infatti, reso i suoi abitanti più consapevoli di vivere in una città policentrica che è essa stessa costituita da territori differenti, spesso non integrati e dialoganti fra loro.

Il ruolo di capoluogo dell’area metropolitana è visto dai genovesi come “responsabilità” nei confronti del territorio, ma anche come occasione per ripensare alla città stessa.

Dall’altra parte, i rappresentanti dei Comuni metropolitani hanno espresso chiaramente l’esigenza che il Capoluogo decida di “condividere con gli altri Comuni metodi e iniziative per promuovere lo sviluppo”, affidando all’Ente Città metropolitana, un ruolo di supporto alla collaborazione e di coordinamento per l’attuazione delle strategie.

Il tema del porto e delle infrastrutture è centrale per lo sviluppo del ruolo metropolitano dell’intero territorio e per costruire l’area del nord ovest, in un rapporto sinergico e paritario con le due metropoli di Torino e Milano. Una Genova più aperta, per essere competitiva ed in grado di comunicare con il mondo,

tenendo insieme le eccellenze della città (IIT, musei,) con quelle dell'area metropolitana (aree costiere di livello internazionale, castelli ed emergenze storiche e naturalistiche nelle aree interne).

Le criticità relative a temi specifici sono prevalentemente legate alla fragilità del territorio sui versanti ma anche in ambito urbano, al trasporto pubblico, alle carenze delle grandi infrastrutture e dei collegamenti, all'abbandono ed alla marginalità nelle aree più interne.

LE STRATEGIE PER LA ZONA OMOGENEA:

Fare rete con gli altri Comuni del territorio metropolitano, orientando le azioni su strategie condivise, finalizzate allo sviluppo coeso e solidale, sotto la regia della Città metropolitana. Tale strategia è trasversale agli interventi sia di carattere generale che settoriale.

Sviluppo economico improntato sulla ulteriore valorizzazione degli elementi di forza, quali il porto, il centro storico, i grandi servizi culturali e turistici, ma anche sul consolidamento della vocazione hi-tech e sulla sua estensione all'intero territorio metropolitano: dalla smart city alla smart area.

Riorganizzare il sistema della mobilità territoriale: trasporto pubblico integrato, sistemi di trasporto innovativi ed a basso impatto ambientale, interscambio modale per la selezione dei flussi veicolari privati provenienti dal territorio esterno, mobilità dolce.

Avviare percorsi innovativi per la riqualificazione/rigenerazione della città sotto i profili urbanistici, sociali, economici. La "scuola aperta" o la "strada condivisa" come fattori di innesco del processo di riqualificazione di aree urbane degradate, marginali, con problemi di sicurezza e vivibilità.

Riqualificare il sistema dei servizi e sviluppare nuove forme dell'abitare sociale. Nell'ambito dei processi di riqualificazione e rigenerazione urbana in atto occorre ricercare nuove soluzioni per l'abitare sociale contemporaneo, tenuto conto che la domanda è profondamente mutata: residenze temporanee (per lavoro, studio, emergenza), coabitazioni con servizi condivisi di carattere associativo (per culture comunitarie, sharing economy, pratiche abitative di condivisione), coabitazioni condivise di carattere assistenziale (per popolazioni fragili, condivisioni dell'assistenza, emergenza).

Superare le criticità del sistema di depurazione delle acque (depuratore dell'Area Centrale Genovese).

Ridefinire il ruolo e la struttura della Fiera di Genova: partnership con enti e istituzioni, anche private, internazionali.

Miglioramento della funzionalità logistica del porto e contestuale attenzione al rapporto con la città: elettrificazione delle banchine, risoluzione del problema dei fumi delle navi in sosta, migliore dislocazione delle attività poco compatibili con le funzioni urbane.

Valorizzazione del verde urbano e metropolitano anche in chiave turistica; individuare per i grandi sistemi di villa e parchi urbani di interesse territoriale nuove forme di gestione economicamente sostenibili, anche promuovendo forme di partenariato pubblico/privato .

Potenziamento del sistema dei forti e dei collegamenti per raggiungerlo.

Nella zona omogenea sono già avviate e richiamate nella fase di partecipazione le iniziative e i progetti d'interesse strategico di seguito sinteticamente riportati.

Progetto Periferie urbane (proponente Comune di Genova): interventi mirati al riuso di spazi ed immobili pubblici nelle aree urbane di Sampierdarena, Campasso e Certosa, con l'obiettivo di migliorare la vivibilità, la qualità urbana e di rivitalizzare il tessuto economico, sociale e culturale.

Progetto Periferie urbane (proponente Città metropolitana): riqualificazione urbanistica, sociale ed economica nella val Polcevera e nel Ponente, a partire dall'idea della "scuola aperta": alcuni plessi scolastici superiori di Voltri, Pegli, Sampierdarena, Teglia sia aprono alla città per diventare veri e propri "civic center".

Piano per le Città del Governo (2012): il Comune di Genova ha individuato come area di intervento la Val Bisagno sui temi del dissesto idrogeologico, della mobilità, del social housing.

#Italiasicura: dopo gli eventi alluvionali del 2014 grazie ai primi finanziamenti di #italiasicura, pari a 275 mln/€, che si aggiungono a quelli già stanziati dal Comune per il Fereggiano e per la progettazione di interventi su altri corsi d'acqua Genova è oggi la città italiana dove si stanno realizzando le più importanti opere di riassetto idrogeologico.

Patto per Genova (2016): le linee di sviluppo riguardano:

- Infrastrutture per la mobilità: acquisto di mezzi per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano ad alta efficienza, con la finalità di ridurre le emissioni inquinanti e di gas serra, con conseguente miglioramento della qualità dell'aria e di vita.
- Ambiente, Territorio e Sviluppo Turistico: interventi per la riqualificazione del territorio mediante azioni di riconversione di aree dismesse e di mitigazione del rischio idrogeologico.
- Sviluppo economico e produttivo Smart City : realizzazione di nuove polarità urbane destinate ad attrarre investimenti pubblici e privati. Interventi per efficientamento energetico e per la mobilità sostenibile. In particolare si evidenziano: il **Polo scientifico-tecnologico degli Erzelli**, un centro nazionale di alta tecnologia, mediante la realizzazione della nuova sede universitaria di Ingegneria, che consentirà un forte incremento delle attività dedicate alla ricerca e degli investimenti imprenditoriali; il **Progetto "Blueprint"** con la realizzazione delle opere propedeutiche al recupero del waterfront nell'area che si estende dal Porto Antico alla passeggiata a mare di Corso Italia.
- Cultura salute e benessere: adeguamento e riqualificazione delle strutture sportive anche funzionali allo svolgimento dei Giochi Europei Paralimpici Giovanili, nell'ambito di Genova Capitale Paralimpica.

La riorganizzazione dei sistemi infrastrutturali nel nodo genovese, con le grandi opere relative a **Terzo Valico ferroviario dei Giovi, Gronda di ponente, Porto di Genova/Blue Print**, riguarda il ruolo di Genova città portuale, che deve sviluppare le potenzialità connesse alla posizione geografica nella rete logistica, come fattore di competitività. Potenziare le reti di collegamento comporta vantaggi non solo per Genova ma anche, in primis, per tutto il nord ovest e quindi per il centro Europa.

Completamento linea metropolitana: il completamento ad est della linea metropolitana genovese, con stazioni nei quartieri San fruttuoso (Piazza Martinez) e San Martino, è un elemento strategico per la mobilità urbana e territoriale, che ha effetti sull'ambiente e sulla qualità delle aree urbane interessate, con ulteriore vantaggio costituito dal collegamento tra le Stazioni di Principe e Brignole e il Polo regionale dell'Ospedale S.Martino.

Riorganizzazione della rete dei poli ospedalieri: è attualmente in corso di definizione il nuovo modello organizzativo per il sistema sanitario e socio-sanitario ligure. Alcuni progetti strategici per la riorganizzazione della rete dei poli ospedalieri sono peraltro già in avanzato corso di progettazione e, in alcuni casi, è stato avviato l'iter di approvazione: il progetto del nuovo ospedale Galliera a Genova (Conferenza di servizi, febbraio 2016), il nuovo "Ospedale del Ponente", che dovrebbe sostituire gli ospedali esistenti di Villa Scassi a Sampierdarena e Padre Antero Micone a Sestri Ponente.

Valorizzazione del Parco delle Mura: il "Programma di Valorizzazione del sistema fortificato genovese e della cinta muraria seicentesca" volto a prevedere le attività finalizzate alla valorizzazione dei beni dell'intero sistema delle fortificazioni (Sistema Centrale e Sistema Orientale) e del relativo trasferimento dallo Stato al Comune, nell'ambito del federalismo demaniale culturale.

Il progetto per la prima fase di avvio ha focalizzato l'attenzione sui manufatti ricadenti nel Sistema Centrale, in quanto distribuiti lungo il percorso delle antiche mura seicentesche rendendo riconoscibile la loro funzione difensiva del centro cittadino. Alcuni di questi manufatti, in particolare Forte Begato e Forte Sperone, in relazione al loro affaccio sul mare e al loro alto valore panoramico, nonché ad una buona accessibilità anche carrabile, possono rappresentare un'occasione di investimento da parte di operatori privati anche internazionali.

Nel Sistema Orientale, invece, il più imponente dei forti è sicuramente Forte Ratti, ma è anche il più lontano dall'abitato e pertanto di più ardua soluzione progettuale e d'uso; il Sistema Centrale ha il suo apice nel Forte Diamante, di particolare pregio architettonico ed ambientale, collocato nel Comune di Sant'Olcese.

L'obiettivo primario della valorizzazione è quello di contribuire allo sviluppo culturale, sociale ed economico della città puntando sulla qualità delle risorse proprie della sua identità costituite dall'articolato sistema fortificato, risorse che possono differenziarla e garantirle un ruolo nell'ambito nazionale ed europeo.

Nella zona omogenea sono state segnalate nella fase di partecipazione le seguenti proposte progettuali d'interesse strategico.

Great Campus – Parco Scientifico tecnologico di Erzelli (comitato di promotori: Regione Liguria, Comune di Genova, Confindustria, Ght, lit e Università di Genova):

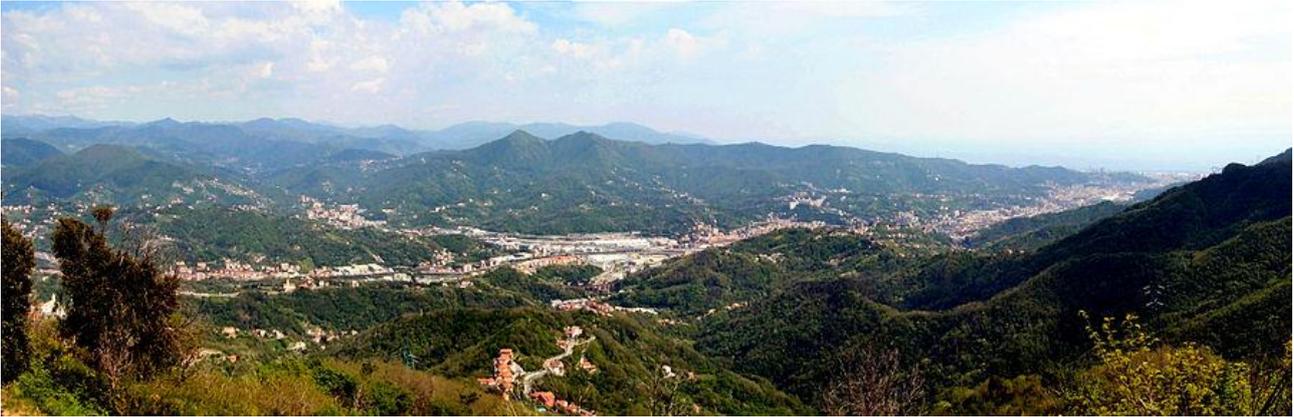
- attività core, con budget dedicato, risorse interne qualificate che andranno remunerate con il margine di attività profit e o con copertura a carico dei partner per i costi di gestione (animazione e networking interno, networking esterno, comunicazione, lobbying, marketing territoriale).
- attività da svolgere internamente o con possibile attivazione di un soggetto erogatore esterno, partner o fornitore del parco. Le attività possono essere svolte senza investimenti rilevanti in risorse proprie e generare margine in termine di fee per i servizi erogati grazie al networking del parco (spazi operativi, laboratori di ricerca, servizi di produzione, formazione, trasferimento tecnologico, tutela della proprietà intellettuale, marketing aziendale).
- attività accessorie potenzialmente da svolgere nel parco a rinforzo della gamma dei servizi offerti. Vanno esaminati gli specifici modelli di business e in considerazione delle opportunità presenti sul territorio (servizi alle startup, servizi alle pmi, centro studi, gestione amministrativa e finanziaria).

Proposta di rete tramviaria per la città di Genova (Proponente Comitato SiTram): viene proposta la realizzazione di una tranvia “alla francese” nella Val Bisagno. Per modello di rete tramviaria “alla francese” viene inteso non soltanto la tipologia di veicolo moderno a piano ribassato, ma anche la soluzione progettuale dei percorsi che privilegia questo vettore rispetto agli altri disponibili all'utenza, definendo la sua funzione primaria non solo in senso trasportistico ma anche come elemento “direttore” sul piano urbanistico. La scelta di pianificazione è quella di portare i binari del tram all'interno di zone popolate e ad edificato compatto, in ordine prioritario rispetto al traffico privato, e come unica possibilità di accesso nelle strade più strette, in convivenza con i pedoni e con gli sporadici mezzi di servizio, senza le segregazioni forti che interdicano i rapporti tra infrastruttura e territorio.

Questa soluzione di forte regolazione e limitazione del traffico privato ha già trovato applicazione in varie esperienze europee (es. Lione, Zurigo, Nizza, Strasburgo).

Shared Space: un nuovo approccio al design urbano: il Progetto di riqualificazione di Via Cornigliano rappresenta l'applicazione del modello dello Shared Space, spazio condiviso, ovvero il moderno approccio al design urbano già sperimentato in diversi Paesi nord-europei, basato sull'idea di integrare e far interagire i diversi utenti della strada nello stesso spazio, al fine di restituire alla strada non solo la funzione di transito, ma anche quella di luogo d'incontro e socializzazione.

Questo tipo di sperimentazioni consolida un modello di intervento che può diventare riproducibile non solo nelle grandi aree urbane ma anche in quelle di dimensioni medio-piccole. Le prime esperienze europee di Shared space mostrano la capacità di questi interventi di rivitalizzare e restituire le strade ad usi sociali, addirittura con il contributo finanziario degli operatori privati, tra i quali gli stessi proprietari degli immobili che si affacciano sulla via.



POLCEVERA E SCRIVIA

Un asse territoriale tra il porto di Genova e il nord ovest, dove qualità della vita e sviluppo sostenibile cercano un nuovo equilibrio tra produzione e fruizione.

La zona omogenea comprende le Valli Polcevera e Scrivia ed i Comuni di CERANESI, CAMPOMORONE, MIGNANEGO, SERRA RICCÒ, S. OLCESE, ISOLA DEL CANTONE, RONCO SCRIVIA, BUSALLA, SAVIGNONE, CASELLA, MONTOGGIO, VOBBLIA, CROCFIESCHI, VALBREVENNA.

La principale criticità che caratterizza le due valli è riconosciuta nella fragilità del territorio indebolito dalle recenti alluvioni; è forte l'esigenza di recuperare finanziamenti per agire sul fronte della prevenzione del dissesto e non in fase di emergenza. Nella fase partecipativa è poi emersa l'inadeguatezza dei sistemi infrastrutturali e del trasporto pubblico, che costituiscono limiti sia al miglioramento della qualità della vita, sia allo sviluppo sociale ed economico del territorio.

144

Alla Città metropolitana i territori delle due vallate chiedono un ruolo forte per il coordinamento del cambiamento e per l'attuazione delle strategie di interesse sovracomunale.

LE STRATEGIE PER LA ZONA OMOGENEA:

Ampliare le opportunità occupazionali e sviluppare la competitività del sistema economico in chiave sostenibile, puntando sulle forme più innovative di impresa e sulla dimensione specifica della micro e piccola/media impresa.

Incentivare e dare risalto, anche a livello internazionale, con azioni integrate di marketing territoriale alle attività economiche connesse alle produzioni agricole di nicchia ed a quelle che valorizzano le emergenze paesaggistiche ed ambientali, sviluppando ad esempio le potenzialità dell'outdoor e delle attività sportive correlate.

Avviare forme di partenariato pubblico/privato, anche finalizzate al reperimento delle risorse, per risolvere complesse criticità di sistema, quali la fragilità del territorio e la prevenzione del dissesto, l'abbandono e lo spopolamento, anche con l'ausilio di strumenti inclusivi di programmazione negoziata quali i contratti di fiume.

Migliorare la qualità della vita nelle "periferie urbane", attraverso servizi più efficienti ed accessibili, l'innalzamento della qualità urbana, l'incremento della resilienza, per favorire l'attrattività e contrastare l'abbandono e il degrado dei territori periferici.

Riequilibrare il rapporto tra il sistema infrastrutturale e il sistema insediativo, attraverso il superamento delle situazioni di commistione, interferenza e incompatibilità.

Riorganizzare la rete dei servizi scolastici, sportivi, sociali e culturali promuovendo l'ottimizzazione e la sinergia a livello sovra comunale, in modo da ridurre i costi di gestione e migliorare l'offerta complessiva.

Incentivare l'integrazione delle risorse pubbliche e private ai fini della manutenzione e della messa in sicurezza del territorio, attraverso strumenti di programmazione negoziata quali i contratti di fiume.

Intensificare il rapporto con l'Ente Parco dell'Antola, per supportare la tutela, la promozione e visibilità del territorio e l'attuazione del progetto aree interne.

Nella zona omogenea sono già avviate e richiamate nella fase di partecipazione le iniziative e i progetti d'interesse strategico di seguito sinteticamente riportati.

Progetto “Periferie di Genova metropolitana”: i Comuni della Val Polcevera e della Valle Scrivia hanno contribuito alla costruzione del progetto complessivo proponendo interventi di riqualificazione urbana integrata (Mignanego), di efficientamento energetico e di adeguamento sismico di edifici scolastici (Campomorone, Savignone, Isola del Cantone), di mitigazione del rischio idrogeologico (Cerano, S.Olcese), di manutenzione e messa in sicurezza della viabilità sovracomunale (SP35, SP226).

Nell'ambito degli **interventi previsti dalla “Variante complessiva degli Enti Liguri” per la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi**, regolati dalla convenzione quadro del 27 luglio 2012 e successivi aggiornamenti nei Comuni interessati – Campomorone, Cerano, Ronco Scrivia (oltre a Genova) - sono previsti interventi di adeguamento della viabilità di fondovalle (nodo di Pontedecimo, SP4 di Cerano, SP6 di Campomorone, SP7 della Castagnola) oltre a realizzazione di servizi pubblici (parcheggi, impianti sportivi).

Piano anticorruzione e ciclo della performance per l'Unione dei Comuni dello Scrivia (Protocollo operativo sottoscritto dall'Unione e CMGE rispettivamente con Deliberazione 1/2016 e Determinazione del Sindaco metropolitano 184/2016): la Città metropolitana mette a disposizione dei Comuni un modello di performance management integrata - che comprende la performance istituzionale/organizzativa, individuale e riferita all'attuazione del Piano anticorruzione e trasparenza.

Nella zona omogenea è stata segnalata nella fase di partecipazione la seguente proposta progettuale d'interesse strategico.

Prosecuzione del percorso di formazione del CONTRATTO DI FIUME SCRIVIA (proponente Comitato Valli delle Rose & Terra Vivente): viene richiesto l'avvio di processi rivolti ad una visione strategica della pianificazione della manutenzione del territorio, che non sia più una visione episodica, per singoli interventi, ma sempre più strutturata con attività programmate, preventive e periodiche, che integrino insieme e in maniera coordinata le diverse ottiche e le diverse competenze, contemperando le esigenze di messa in sicurezza, con le esigenze di mantenimento e salvaguardia degli habitat e degli ambienti naturali, le esigenze di sviluppo culturale, sociale ed economico del territorio, con la sostenibilità degli interventi.

In tal senso viene chiesto alla Città Metropolitana di Genova ed a Regione Liguria di impegnarsi per riattivare il percorso di formazione del “Contratto di Fiume dello Scrivia”, un processo avviato nel 2010 e interrottosi a giugno 2014 dopo i rispettivi atti di adozione da parte delle Province interessate, Genova e Alessandria, della proposta del “Piano d'Azione” ai fini della redazione della VAS - Valutazione Ambientale Strategica, non conclusa a causa della trasformazione istituzionale di questi enti. All'interno del Contratto di

Fiume il “rischio idraulico e la gestione dei sedimenti” costituisce uno dei temi fondamentali del “Piano d’Azione” insieme a bilancio idrico (tutela quantitativa della risorsa idrica) ed energia, qualità delle acque e biodiversità dell’ecosistema acquatico, paesaggio, corridoi ecologici, biodiversità del territorio, percorsi e testimonianze storico-culturali, fruizione attiva degli ambiti fluviali.



TREBBIA E ALTO BISAGNO

Le valli interne rinascono in chiave smart e green: servizi innovativi per favorire uno sviluppo economico sostenibile che punta sull’ambiente e parte dall’outdoor.

La zona omogenea comprende l’alta Val Trebbia e l’alta Val Bisagno ed Comuni di BARGAGLI, DAVAGNA, LUMARZO, TORRIGLIA, PROPATA, FASCIA, RONDANINA, MONTEBRUNO, FONTANIGORDA, ROVEGNO, GORRETO.

146

Un territorio di elevato valore naturalistico e ambientale, con emergenze di notevole interesse come l’area protetta dell’Antola e il lago del Brugneto, dove la mancanza di opportunità di lavoro e quindi di residenzialità stabile stanno portando inesorabilmente all’isolamento, all’abbandono e all’invecchiamento demografico. Nell’area dell’alta Val Bisagno si assiste ad una progressiva perdita di identità, ed una marcata tendenza a trasformarsi in periferia/dormitorio del capoluogo genovese. Le comunità rischiano di perdere la capacità di autoidentificazione nel proprio territorio perché, oltre alle opportunità lavorative, mancano i luoghi di relazione/ aggregazione e i servizi.

Alcune iniziative virtuose sono nate sulla spinta di una domanda sempre crescente di appassionati di sport all’aria aperta e di interesse per le testimonianze culturali, storiche, ambientali.

LE STRATEGIE PER LA ZONA OMOGENEA:

Valorizzare le potenzialità naturalistico-ambientali, in chiave economica e non solo turistica.

Migliorare la qualità della vita attraverso servizi più efficienti ed accessibili, organizzati anche con forme gestionali innovative e smart.

Ampliare le opportunità occupazionali per favorire l’attrattività del territorio, sviluppare la competitività del sistema economico in chiave eco-sostenibile, puntando sulle forme più innovative di impresa e sulla dimensione specifica della micro e piccola/media impresa.

Creare le condizioni favorevoli all'inversione di tendenza rispetto al calo demografico e alla debolezza dell'economia locale nelle valli interne, tramite l'attuazione della "Strategia nazionale per le Aree interne" sui temi della mobilità, della scuola, della sanità, dello sviluppo locale.

Incentivare le attività silvo-pastorali e agricole, le attività di sfruttamento della filiera del bosco (legno), della zootecnia, le attività agrarie di nicchia, che assumono una valenza di presidio del territorio e prevenzione del dissesto idrogeologico.

Costruire un "brand" unitario per la zona omogenea al fine di promuovere in modo efficace ed a livello internazionale il territorio, le attrattive turistiche e sportive, le produzioni locali.

Nella zona omogenea sono già avviate e richiamate nella fase di partecipazione le iniziative e i progetti d'interesse strategico di seguito sinteticamente riportati.

La **Strategia nazionale "Aree interne"** ha individuato l'area prototipale Antola-Tigullio, la cui idea guida è il turismo sportivo outdoor, come punto di innesco immediato di un processo che consenta di creare in poco tempo e con non troppe risorse movimento di persone sul territorio e di attivare alcune economie, come il bosco e l'agroalimentare, che in questo momento non trovano margini di competitività rispetto alle dinamiche del mercato. Le azioni previste sono: il potenziamento delle rete sentieristica; la creazione di un grande comprensorio per l'outdoor (MTB, pesca sportiva, trekking, turismo equestre, orienteering); la promozione turistica unitaria; il sostegno alle strutture ricettive per l'accoglienza del turista sportivo; il miglioramento delle competenze degli studenti del territorio nell'informatica (anche con utilizzo della robotica), nella lingua inglese con utilizzo di insegnanti madrelingua e nella conoscenza del proprio territorio, per poterlo poi raccontare al turista; il miglioramento dei trasporti interni all'area e di quelli di collegamento con la città; lo sviluppo di servizi infermieristici domiciliari e il potenziamento di quelli ambulatoriali per sostenere chi vive sul territorio.

Piani urbanistici coordinati (PUC-CO) della Val Trebbia: con i nuovi protocolli operativi per l'adeguamento dei PUC di Montebruno e Propata si completa l'attività di pianificazione urbanistica coordinata già realizzata dalla Città metropolitana con i Comuni di Fascia, Fontanigorda, Gorreto, Rondanina e Rovigno, conseguendo il risultato di mettere a sistema la pianificazione dell'intera val Trebbia in coerenza con la pianificazione territoriale di area vasta.

Nella zona omogenea sono state segnalate nella fase di partecipazione le seguenti proposte progettuali d'interesse strategico.

Progetto AQUAWORLD, "un lago da vivere": (proponente Comitato Brugneto Sport) la proposta è finalizzata alla valorizzazione dell'invaso del Brugneto e per promuovere un'azione integrata e multisettoriale imperniata sull'elaborazione e l'implementazione di una strategia territoriale di sviluppo sostenibile pertinente e adeguata al contesto locale. La valorizzazione ha finalità sportive, ricreative, turistiche, di educazione ambientale e promozionali, centrate sul tema dell'acqua.

Il Parco Naturale Regionale dell'Antola, il Comune di Torriglia, i Comuni di Propata e Rondanina, il CONI Comitato Regionale, il CONI Delegazione Genova, la Federazione Italiana Canoe e Kayak nazionale, la Federazione Italiana Canottaggio Comitato Regione Liguria, la Federazione Italiana Pesca Sportiva, Attività Subacquee e Nuoto Pinnato Sezione Provinciale di Genova, la Federazione italiana Vela-Comitato Prima Zona e l'Istituto Comprensivo Val Trebbia hanno aderito al Protocollo d'intesa per la valorizzazione dell'invaso del Brugneto al fine di promuovere un'azione integrata e multisettoriale imperniata sull'elaborazione e l'implementazione di una strategia territoriale di sviluppo sostenibile pertinente e adeguata al contesto

locale, con particolare riferimento alle finalità sportive, ricreative, turistiche, di educazione ambientale e promozionali, centrate sul tema dell'acqua, denominato progetto AQUAWORLD.

Progetto PA Green (proponente: Poggi Arredamenti s.n.c.): il progetto P.A Green intende sviluppare un polo per energie rinnovabili in Val Trebbia, il progetto è nato nel 2015 e ha già portato a un primo investimento in fonti alternative; attualmente è in corso la seconda fase incentrata su un impianto di cogenerazione a biomassa per produrre energia termica ed elettrica. Al polo si intendono associare oltre alle funzioni di produzione energetica, ulteriori funzioni di grande interesse, quali quelle di centro per l'Energy Tourism e per la sensibilizzazione degli studenti sulle energie rinnovabili.

Progetto "Tebbia CULT": il progetto è orientato allo sviluppo economico e occupazionale della val Trebbia, proponendo un modello di "cooperativa di comunità", a partire da temi culturali: storia, tradizioni, capacità maturate sul territorio e declinate su tre specificità, quella turistica, quella gastronomica, delle produzioni tipiche. La proposta prevede la realizzazione di un progetto pilota per un piccolo polo di innovazione / incubatore d'impresa.

Rete sentieristica e Progetto impianto sportivo di Sottocolle a Davagna (proponente Comune di Davagna): è un progetto di rete sentieristica sul territorio del Comune di Davagna connessa con la tappa dell'Alta Via che arriva a Scoffera e con l'impianto sportivo di Sottocolle, per il quale viene prospettata l'evoluzione a centro polisportivo in grado di accogliere diverse discipline sportive, tra cui le attività Outdoor (corsa campestre, orientering, mountain bike, trekking, trial su percorsi definiti). Tale centro può fare rete con i servizi presenti negli altri i Comuni dell'entroterra, costituendo polo di attrazione quale "porta su Genova" per le aree interne. Il progetto della Rete Sentieristica di Davagna e del nuovo impianto sportivo di Sottocolle possono quindi assumere un ruolo rilevante all'interno del progetto "Aree Interne" e del PSR 2014/2020.

Centro polifunzionale Torriglia, progetto di riqualificazione dell' edificio già sede della scuola dell'infanzia di Torriglia (proponente: Associazione Principessa Maria Letizia, onlus, gestore della scuola paritaria dell'infanzia di Torriglia): la proposta è finalizzata a creare una struttura polifunzionale attualmente assente sull'intero territorio dell'alta val Trebbia in grado di erogare i seguenti servizi alla persona: servizio di doposcuola, servizi ricreativi per la terza età, servizi di ufficio pubblico (l'Ente Parco Antola trova nella realizzazione del progetto nuovi spazi per i propri uffici, per le proprie esposizioni e per lo svolgimento di tutte le attività attualmente svolte presso un'altra sede); servizio di ricettività (almeno 6 posti letto nella zona del sottotetto da adibire ad ostello o rifugio escursionistico).

Expo Alta Val Trebbia Commerce (proponenti Associazione Pro Web Emotion, Comitato Expo Alta Val Trebbia, Isola che non c'è S.r.l.): il progetto intende consolidare e innovare un evento "storico" di promozione del territorio della Val Trebbia quale appunto Expo Alta Val Trebbia. Trasformando il "brand" Expo Alta Val Trebbia, legato a un evento specifico, in un brand che "venda la valle" e le relative attività commerciali presenti, per tutto l'anno, con una visione trans-regionale, nazionale ed internazionale.

L'obiettivo strategico è infatti quello di rendere la Val Trebbia un'area di interesse per turisti e cittadini creando valore economico diretto alle attività locali, per rafforzare e sviluppare le attività commerciali e quindi con una ricaduta positiva su tutta la popolazione locale. Sotto il profilo operativo viene proposto di sviluppare un'operazione di marketing capace di trasformare un brand già conosciuto in un brand forte attraverso la creazione di un sito di vendita online e di promozione del territorio, creando opportunità commerciali per gli operatori e favorendo lo sviluppo futuro di nuovi insediamenti professionali.

Gli elementi che compongono il progetto sono: social media marketing, sito web, comunicazione istituzionale, eventi e offline. L'ordine di priorità vedrà quali prime azioni quelle di definizione di un piano di

marketing e di proposta ai soggetti da coinvolgere sia operatori economici sia sponsor. Conseguentemente verrà sviluppato il sito web e relative azioni. Infine avverrà il lancio del sito e dell'azione nel suo complesso.



PARADISO

Costruire una rete di eccellenza che coopera e punta su: ambiente, turismo, servizi e produzioni locali per esportare il brand “Paradiso”.

La zona omogenea comprende i Comuni di BOGLIASCO, PIEVE LIGURE, SORI, RECCO, CAMOGLI, AVEGNO, USCIO.

Il territorio della costa genovese di levante si connota per l'elevato valore paesaggistico e per il compiuto ma fragile equilibrio tra sistema insediativo e sistemi naturalistico-ambientali. Si caratterizza per la qualità del suo territorio, la presenza di valori paesaggistici diversificati, dal mare all'entroterra, per valori storici e culturali, per l'eccellenza nello sport e nella gastronomia.

Le criticità sono principalmente connesse al dissesto idrogeologico, alla crisi del trasporto pubblico in particolare quello su rotaia e quello verso gli insediamenti frazionali, alla scarsa capacità di attrarre operatori economici o di fare restare i giovani talenti sul territorio.

LE STRATEGIE PER LA ZONA OMOGENEA:

Sviluppare una offerta turistica di eccellenza a partire dalle peculiarità ambientali, storiche, gastronomiche e dalle produzioni locali. Integrare l'offerta della costa con l'ambito di retrocosta e l'interno. Rafforzare la componente turistico – sportiva e dei servizi connessi, recuperare la rete dei sentieri e sviluppare il relativo indotto economico, le forme sostenibili di ricettività, in particolare l'agriturismo.

Far conoscere il territorio costruendo legami e sinergie con Genova; ampliare il sistema turistico genovese facendo conoscere ai turisti cosa possono trovare percorrendo brevi distanze dal capoluogo (il mare, la gastronomia, le produzioni e il commercio locale).

Puntare sulle piccole e medie imprese e micro-imprese orientate all'innovazione. Recuperare le attività tradizionali, legate alla filiera del mare e all'agricoltura locale di nicchia, sviluppando alcune buone pratiche in atto.

Privilegiare la mobilità sostenibile, integrando il trasporto pubblico su gomma e su ferro. Potenziare i collegamenti ferroviari e del TPL con i centri del golfo Paradiso, soprattutto nel periodo estivo, per favorire i flussi turistici limitando l'utilizzo del mezzo privato.

Completare l'attuazione degli interventi di adeguamento del sistema della depurazione delle acque.

Superare le logiche campanilistiche, anche grazie alla presenza diffusa dell'associazionismo, per coordinare e gestire in rete le iniziative di sviluppo sociale ed economico, con la regia della Città metropolitana.

Nella zona omogenea è stata segnalata nella fase di partecipazione la seguente proposta progettuale d'interesse strategico.

Recupero strutturale e funzionale del complesso di Villa Speroni - ex Istituto Suore Maestre Pie a Recco: le iniziative proposte per il recupero dell'immobile e del parco sono orientate a dare impulso allo sviluppo produttivo e occupazionale dei Comuni del golfo Paradiso, privilegiando attività economiche con alto valore innovativo e sperimentale. L'utilizzo del parco, restaurato, consentirà di mettere a disposizione un polmone verde fruibile dai cittadini metropolitani.



TIGULLIO

Servizi qualificati e innovativi che si concentrano sui temi della salute, del benessere, dello sport e dell'ospitalità per consolidare l'alta qualità della vita per residenti e turisti

La zona omogenea comprende la fascia costiera del Tigullio occidentale ed i Comuni di PORTOFINO, S.MARGHERITA LIGURE, RAPALLO, ZOAGLI.

Il Tigullio occidentale è connotato da un contesto litoraneo di elevato pregio e noto a livello internazionale per i suoi caratteri di unicità, bellezza e valore paesaggistico ambientale, con una economia in larga misura legata alla storicamente forte attrattività turistica e di residenzialità secondaria.

Alcune rilevanti criticità che interessano tale fascia costiera derivano proprio dalla forte pressione edificatoria che, nel passato, ha determinato la formazione di agglomerati urbani densamente edificati ed un rilevante consumo di suolo nel territorio di versante, a fronte della insufficienza dell'armatura infrastrutturale viaria e della carenza dei servizi di urbanizzazione, in particolare dei parcheggi, specie in rapporto alla sensibile variabilità della domanda nei periodi di maggior afflusso turistico.

Sotto il profilo socio economico si rileva che una struttura demografica che nel tempo ha portato ad una progressiva “senilizzazione” sia della popolazione residente sia di quella fluttuante, evidenziando la difficoltà ad attrarre le giovani generazioni sia per la scarsa offerta di lavoro qualificato, sia per la difficoltà a competere con altre mete turistiche.

Negli anni più recenti si registra una inversione di tendenza che ha portato alla realizzazione di interventi mirati alla riqualificazione urbana ed al potenziamento dei servizi, con un ritorno del turismo, anche escursionistico da parte delle fasce più giovani, e degli stranieri.

Si evidenzia anche una maggiore attenzione ai temi ambientali, specie per quanto attiene alla tutela delle aree collinari, con la presenza di associazioni, cooperative, gruppi di cittadini organizzati che promuovono azioni positive per il recupero delle fasce, degli oliveti, delle colture agrarie tipiche, sviluppando alcune iniziative virtuose già attivate nell’area del monte di Portofino.

LE STRATEGIE PER LA ZONA OMOGENEA:

Integrare tra loro le politiche dei Comuni e degli enti pubblici e privati interessati per migliorare l’offerta turistica e la sua attrattività a livello internazionale al fine di sviluppare la sua competitività.

Superare la dimensione meramente promozionale, per dare vita alla commercializzazione di prodotti turistici del territorio, che vedano una forte collaborazione tra costa ed entroterra, attivando a tal fine sinergie pubblico-privato.

Innovare le attività ittiche e quelle legate al mare storicamente consolidate, nell’ottica dell’attenzione all’ambiente marino e della valorizzazione in senso turistico e didattico.

Migliorare il sistema dei servizi in termini di standardizzazione delle prestazioni a garanzia della qualità e della competitività. Investire sulle infrastrutture materiali e non, anche in termini di marketing territoriale e di attrazione di investitori esterni.

Sviluppare prodotti e servizi innovativi per il turismo e la ricettività sia tradizionale che per le nuove forme di accoglienza turistica.

Avviare la predisposizione di un Programma per la mobilità sostenibile del Tigullio (PUMS), finalizzato a delineare un modello di mobilità sostenibile sotto i profili ambientali, economici e funzionali, che integri tra loro le diverse componenti modali gomma/ferro/mobilità dolce, coinvolgendo i territori e gli enti gestori del servizio.

Completare l’attuazione degli interventi di adeguamento del sistema della depurazione delle acque, superando i deficit e le criticità che comportano il rischio di infrazione europee.

Intensificare il rapporto con l’Ente Parco di Portofino, per supportare le azioni di tutela, promozione e visibilità del territorio a livello nazionale e internazionale.



ENTECCA

Un progetto unitario per la città dell'Entella: una smart-community per condividere problemi e opportunità, una smart-economy per crescere insieme

La zona omogenea comprende la fascia costiera centrale del Tigullio e i Comuni di CHIAVARI, LAVAGNA, LEIVI, COGORNO.

L'area dell'Entella è connotata da un buon livello complessivo di qualità della vita in ragione sia della dotazione di servizi – scolastici, sanitari, sportivi, verde pubblico – sia della elevata qualità ambientale e paesaggistica. Pur essendo riconosciuta in modo unanime dalle comunità locali come un ambito unitario ed omogeneo per i valori ambientali presenti e per le criticità di sistema da risolvere, resta ancora in embrione la costruzione di una vera e propria “città dell'Entella”, per la mancanza di una regia strategica riconoscibile e di forme efficaci di governo e di cooperazione intercomunale.

152

Le principali criticità riguardano il rischio idrogeologico che interessa le piane alluvionali densamente abitate, le inefficienze del sistema delle infrastrutture, la congestione della fascia costiera e i collegamenti con l'entroterra, i collegamenti con Genova e aeroporto. Il trasporto pubblico risulta critico, soprattutto nelle relazioni con l'interno, ma anche in rapporto alla necessità di rispondere adeguatamente alla domanda turistica. Sia la le comunità residenti che i turisti evidenziano, nonostante alcuni interventi già avviati, una ancora insufficiente attenzione alla mobilità sostenibile.

In relazione alle criticità del sistema della depurazione delle acque viene richiesto alla Città Metropolitana di svolgere un ruolo di cabina di regia per superare le difficoltà nell'instaurare un dibattito critico ed un'analisi sulle scelte da effettuare.

LE STRATEGIE PER LA ZONA OMOGENEA:

Coordinare e concertare le politiche e le azioni dei Comuni dell'Entella sui grandi temi del riassetto idrogeologico e della riorganizzazione infrastrutturale, superando frammentazione e separatezza, sulla base di un progetto unitario e integrato, per evitare duplicazioni di interventi e dispersione di risorse.

Integrare l'offerta turistica costa-entroterra, con l'obiettivo di consolidare a rafforzare il “prodotto” turistico anche in una ottica di destagionalizzazione.

Incrementare la resilienza della comunità dell'Entella attraverso azioni integrate per la prevenzione, informazione, diffusione delle conoscenze sui temi dell'ambiente e del territorio, sensibilizzazione e responsabilizzazione dei cittadini.

Incentivare l'integrazione delle risorse pubbliche e private ai fini della manutenzione e della messa in sicurezza del territorio, attraverso strumenti di programmazione negoziata quali i contratti di fiume.

Favorire la blue economy e l'innovazione in tutti i settori produttivi, anche a partire dalle risorse locali e dalle produzioni di filiera. Dare sostegno alle attività economiche, all'agricoltura, all'artigianato, all'industria. Parallelamente occorre porre attenzione alla formazione: non abbandonare i saperi storicamente sedimentati nel territorio (es. l'artigianato chiavarese), evitando che siano sostituiti da una formazione generalista. Avviare attività di partenariato e cooperazione con Enti e Associazioni locali finalizzate allo sviluppo economico (Società Economica, Osservatori aspetti economici e territoriali OFE/OFU, Associazioni di categoria e sindacali, ecc.).

Integrare il sistema della mobilità leggera, con valenza sia di mobilità sostenibile sia turistica; in particolare completare la rete di collegamento ciclopedonale, cogliendo la potenzialità del collegamento ciclopedonale sia nella fascia costiera tra la Collina delle Grazie a Chiavari fino a Sestri Levante e a Casarza Ligure, sia verso le valli interne (ciclovía dell'ardesia in val Fontanabuona), in quanto volano di sviluppo economico (ricettività, ristorazione, attività economiche, ecc.).

Superare le criticità del sistema della depurazione, attraverso la realizzazione del depuratore comprensoriale.

Nella zona omogenea sono già avviate e richiamate nella fase di partecipazione le iniziative e i progetti d'interesse strategico di seguito sinteticamente riportati.

Depuratore comprensoriale del Tigullio centrale: la scelta di localizzazione del depuratore per la valle dell'Entella a Chiavari, in zona Lido, a servizio di 140.000 abitanti equivalenti, è stata ratificata dal Consiglio metropolitano nel febbraio 2017 a seguito del parere favorevole della Conferenza dei sindaci e corrisponde all'obiettivo della Città Metropolitana di uscire dall'infrazione, riducendo al minimo i tempi. Tale scelta localizzativa consente inoltre vantaggi economici e risparmi idrici grazie alla possibilità di riutilizzare la produzione di acque depurate nell'area portuale e in quelle limitrofe.

L'area di trasformazione della colmata a mare di Chiavari: il Piano Urbanistico di Chiavari prevede nell'area di colmata a mare un distretto di trasformazione finalizzato alla creazione di un polo di servizi qualificato, con funzioni di rango territoriale per le attività produttive del terziario dei servizi pregiati, la riqualificazione del waterfront, la creazione di servizi per il tempo libero.

Città dell'Entella: l'idea della Città dell'Entella, come realtà urbana unica, ha ispirato il progetto di co-pianificazione intercomunale, avviato sulla base del protocollo d'intesa del 2004 siglato con i Comuni dell'ambito; tale ambito è stato anche individuato quale "area di concertazione" da parte del progetto di Piano Territoriale Regionale (PTR), con analoghi obiettivi orientati ad affrontare in modo integrato le problematiche di riassetto idrogeologico, infrastrutturali, urbanistiche ed ambientali.

Contratto di fiume dell'Entella: il Comune di Chiavari si è fatto promotore dell'elaborazione del Contratto di Fiume per l'Entella e il suo bacino imbrifero proponendosi quale Comune capofila e, ad oggi, insieme al Comitato promotore del Contratto, ha coinvolto diverse amministrazioni comunali, associazioni di categoria, l'Università di Genova, consorzi rurali, singoli professionisti, cittadini. Il Contratto di Fiume dell'Entella si pone non solo l'obiettivo di tutela del corso d'acqua e del tratto di mare antistante la sua

foce, ma di riqualificazione del territorio e mitigazione del rischio idrogeologico, in quanto volano per il rilancio economico e occupazionale dell'intero bacino.



PETRONIO

Dalla tradizione industriale e turistica tradizionale verso nuove forme di economia hi-tech e digitale, verso reti di servizi innovativi per il turismo integrato tra costa ed entroterra

La zona omogenea comprende la fascia costiera del Tigullio orientale e i Comuni di SESTRI LEVANTE, MONEGLIA, CASARZA LIGURE, CASTIGLIONE CHIAVARESE

154 Negli ultimi decenni si è assistito alla progressiva delocalizzazione dell'industria pesante presente nell'area urbana costiera di Sestri levante, che si è prevalentemente spostata nel fondovalle di retrocosta di Casarza ligure venendosi sempre più a delineare un percorso di specializzazione della fascia costiera verso la residenzialità primaria e la ricettività turistica di alta qualità, supportata da servizi di livello adeguato.

Nelle valli interne (Gromolo e Petronio) sono emerse nel percorso partecipativo alcune criticità tipiche dei territori "montani", seppur in forma più mitigata in ragione della loro relativa vicinanza con la costa, quali le carenze nei servizi e nelle infrastrutture a rete, mentre risulta piuttosto vitale l'economia di matrice rurale e agri-turistica.

Moneglia costituisce una "enclave" con caratteristiche territoriali e socio-economiche a se stanti che la rendono in larga misura assimilabile ai nuclei costieri della costa spezzina, con forti fluttuazioni stagionali della popolazione per la sua accentuata vocazione turistico-balneare, che va ancor più coniugata con un entroterra da valorizzare in relazione ad una forte tradizione agraria legata all'olivicoltura.

LE STRATEGIE PER LA ZONA OMOGENEA:

Sviluppare la capacità di attrarre interlocutori qualificati e creare occupazione favorendo l'insediamento di imprese smart, puntando sui fattori competitivi costituiti dal contesto paesaggistico e ambientale di pregio, dalla dotazione di servizi e collegamenti infrastrutturali.

Consolidare le attività produttive trainanti (siderurgia, cantieristica) e quelle legate all'economia del mare (pesca, balneazione, ricettività turistica, fruizione attiva)

Consolidare l'attuale livello di eccellenza dell'offerta turistica, sia sotto il profilo dell'integrazione tra costa ed entroterra, sia sotto il profilo dell'accessibilità per l'utenza debole.

Superare le criticità del sistema della depurazione, attraverso la realizzazione del depuratore comprensoriale della Val Petronio.

Nella zona omogenea del Petronio sono già avviate e richiamate nella fase di partecipazione le iniziative e i progetti d'interesse strategico di seguito sinteticamente riportati.

Nel giugno 2016, tramite asta pubblica bandita dal Comune di Sestri Levante, si è consolidato il **Polo Tecnologico nel complesso dell'ex convento dell'Annunziata e palazzo Cambiaso di Sestri Levante**, con 8 nuove imprese private per circa 80 addetti complessivi, che operano nel comparto tecnologia e innovazione. Tra le aziende insediate è anche presente un soggetto catalizzatore dedicato ad innovatori e start-up che ruotano intorno al mondo bancario per la digitalizzazione e la fornitura dei servizi finanziari attraverso l'impiego di tecnologie web.

Turismo accessibile: i servizi per il turismo costiero hanno registrato lo sviluppo recente di buone pratiche per migliorare l'accessibilità a spiagge, strutture turistiche e attività sportive nell'ottica dell'integrazione sociale delle persone con disabilità motoria, attraverso l'abbattimento di tutte le barriere culturali e architettoniche che possono limitare la libertà della persona disabile con problemi motori (es. a Sestri Levante il Progetto "NoiHandiamo").

Depuratore comprensoriale del Tigullio orientale: E' stato individuato il sito di Ramaia per la realizzazione del depuratore comprensoriale della Val Petronio, a servizio di 70.000 abitanti equivalenti.



VALLI DEL LEVANTE

Nuove opportunità per la produzione, l'agricoltura, la fruizione, il turismo nelle valli e nella montagna del levante metropolitano

La zona omogenea comprende le valli Fontanabuona, Aveto Graveglia, Sturla e i Comuni di CARASCO, CICAGNA, COREGLIA LIGURE, FAVALE DI MALVARO, LORSICA, MOCONESI, NEIRONE, ORERO, S.COLOMBANO CERTENOLI, TRIBOGNA, MEZZANEGO, NE, BORZONASCA, REZZOAGLIO, S. STEFANO D'AVETO.

L'area, alle spalle del Tigullio centrale, rappresenta il territorio interno del "chiavarese" su cui storicamente gravita per i servizi non solo di scala territoriale e per l'accessibilità alle infrastrutture ferroviarie ed autostradali. Il territorio è morfologicamente parte del bacino del fiume Entella, per quanto riguarda i torrenti Lavagna, Sturla e Graveglia, ma anche la parte appartenente al bacino padano, si è da sempre rapportata con i poli costieri del Tigullio centrale, oltre che con le province emiliane di Parma e Piacenza.

A fronte di queste relazioni storicamente consolidate, sussistono ancora criticità nei collegamenti, per i tempi di accesso ai servizi presenti nei poli costieri e la congestione della viabilità esistente. Criticità ancora maggiori, soprattutto per le aree non immediatamente poste nel retrocosta, ed in particolare il territorio della val d'Aveto, per i collegamenti con il capoluogo genovese e con le infrastrutture portuali ed aeroportuali.

Il tema dell'equità è ricorrente: viene percepita una grande disparità di opportunità, trattamenti, possibilità all'interno del territorio metropolitano. Questa disparità è associata ad un senso di perdita di competitività e di indebolimento dell'identità, specie negli ambiti più "lontani" di queste valli interne.

Le valli del levante, Fontanabuona e Graveglia in particolare, hanno una forte identità legata alle attività produttive storiche, di cave e produzioni tipiche locali, attività agrituristiche ed eno-gastronomiche, che necessitano oggi di un forte rilancio per affrontare le sfide di un mercato globale.

LE STRATEGIE PER LA ZONA OMOGENEA:

Attuare la Strategia nazionale per le aree interne, come già definita nell'area prototipale Antola-Tigullio, sui temi della mobilità, della scuola, della sanità, dello sviluppo locale.

Migliorare i collegamenti infrastrutturali con la fascia costiera per incrementarne la sicurezza e per ridurre i tempi di accesso alla rete autostradale e ferroviaria ed ai servizi di rango superiore (scolastici, sanitari, università, ecc.).

Potenziare le reti virtuali per l'accesso alle informazioni ed ai servizi di interesse pubblico.

Sviluppare l'economia nelle valli interne attuando un adeguato mix produttivo, anche operando per segmenti, ma in una logica di integrazione a rete soprattutto per quanto riguarda i servizi all'impresa.

Favorire forme di turismo sostenibile, di qualità, innovative, integrate in una rete che struttura l'offerta complessiva costa-entroterra, in sinergia con la città di Genova. Sviluppare il sistema di ricettività diffusa da associare alla valorizzazione e promozione dell'itinerario dell'Alta Via dei Monti Liguri in rete con gli itinerari costieri.

Ricerca un nuovo equilibrio nell'offerta turistica, residenziale e produttiva, oggi decisamente sbilanciato a favore dei territori costieri, valorizzando le risorse dell'entroterra in sinergia e collaborazione con la costa; individuare possibili punti di connessione per attivare sinergie che portino benefici al sistema territoriale costituito dalla collina e dall'affaccio a mare possono essere per esempio le filiere agroalimentari tipiche o le tradizioni artigiane.

Favorire le potenziali sinergie offerte dal rapporto di scambio tra giovani generazioni ed anziani.

Ridefinire il ruolo e la struttura del complesso dell'EXPO Fontanabuona: creare un polo multifunzionale, incrementare gli eventi e ampliare la partnership.

Intensificare il rapporto con l'Ente Parco dell'Aveto, a supporto alla visibilità del territorio e nell'attuazione del progetto aree interne.

Nella zona omogenea sono già avviate e richiamate nella fase di partecipazione le iniziative e i progetti d'interesse strategico di seguito sinteticamente riportati.

Strategia nazionale "Aree interne" (area prototipale Antola -Tigullio): v. descrizione nel paragrafo relativo alla zona omogenea "Trebbia e Alto Bisagno".

Contratto di fiume dell'Entella: v. descrizione nel paragrafo relativo alla zona omogenea "Entella".

Nella zona omogenea è stata segnalata nella fase di partecipazione la seguente proposta progettuale d'interesse strategico.

Centro multifunzionale – Parco esposizioni Fontanabuona EXPO (proponente: Comune di San Colombano Certenoli /Agenzia di Sviluppo GAL Genovese): la proposta progettuale "ripensa" le funzioni dell'attuale complesso e, oltre a rispondere alle esigenze di adeguamento dell'Istituto alberghiero già presente, intende costituire un vero e proprio "polo multifunzionale", fieristico - espositivo, congressuale e per eventi, sportivo con dotazioni per il wellness, palestre, campi di calcio, e altre strutture di completamento. L'idea progettuale prevede per la fase di attuazione e gestione anche un eventuale coinvolgimento di soggetti privati. La bozza progettuale presentata dal proponente prevede un quadro economico complessivo degli interventi previsti pari a circa 2,3 mln/€.



B. CITTÀ METROPOLITANA IN RAPPORTO CON I DIVERSI LIVELLI ISTITUZIONALI

La Città metropolitana è di fronte alla sfida decisiva di partecipare e contribuire attivamente a creare una *governance a rete* con lo Stato, le altre Amministrazioni e gli Enti.

Lavorare insieme per facilitare i processi decisionali, eliminare i conflitti, massimizzare le risorse ed attuare in senso cooperativo le riforme già in atto e quelle delineate per il futuro, è un compito trasversale che oggi si deve dare ciascuna Amministrazione; per la Città metropolitana che deve rafforzare la sua identità è particolarmente cruciale definire le proprie azioni secondo i principi della cooperazione e della sussidiarietà.

La Città Metropolitana di Genova, da subito, ha avviato processi di interazione sia con le altre Città Metropolitane, sia con i Comuni e con gli enti ed attori che operano sul territorio, riconoscendo che la complessità dei soggetti e la varietà degli interessi rappresentano un valore, soprattutto negli stadi iniziali della pianificazione strategica.

La ricerca di modalità di “accordo/intesa” costituisce, infatti, una forma efficace per definire strategie inclusive, coordinate, partecipate, tali da poter essere attuate attraverso diversi livelli di governo, evitando situazioni di contrasto, duplicazioni o di stallo.

Si richiamano di seguito, a titolo meramente esemplificativo, i principali strumenti di regolazione dei rapporti istituzionali: Accordo Quadro, Accordo di Programma, Accordo di Pianificazione, Programmazione negoziata, Intesa istituzionale, Contratto d’Area, Patto territoriale, Protocolli operativi.

A. Accordo quadro con i Comuni

La Città metropolitana di Genova con Delibera di Consiglio Metropolitan n. 53 del 2/12/2015 ha approvato uno strumento di carattere generale che inquadra in un’unica cornice i rapporti istituzionali con i Comuni e le Unioni di Comuni, le forme di collaborazione, le tematiche di applicazione.

Il documento, di seguito “Accordo Quadro” è stato conformato alle precedenti “Linee guida per l’assistenza e la collaborazione ai Comuni e alle Unioni di Comuni in settori determinati”, sulle quali la Conferenza Metropolitana aveva espresso parere favorevole con propria deliberazione n. 11 del 24/07/2105.

L’Accordo Quadro attua l’art. 1, comma 3 dello Statuto della Città Metropolitana che stabilisce che l’Ente coordini la propria attività con quella dei Comuni singoli o associati del suo territorio ed ispiri la propria attività ai principi di sussidiarietà orizzontale e verticale nonché di collaborazione con le istanze sociali ed economiche dell’area metropolitana.

L’Accordo Quadro consente alla Città metropolitana di perseguire lo sviluppo di un più stretto collegamento tra le attività che le sono proprie e le specifiche azioni sviluppate sul territorio dai Comuni, così come disciplinate dalla legge Delrio, nel pieno rispetto delle libertà ed autonomia e delle rispettive competenze.

Per i Comuni l’obiettivo è consolidare e sviluppare i rapporti con la Città metropolitana nell’ambito di un quadro unitario ed istituzionale, ottimizzando le azioni con particolare riferimento a :

- promozione e coordinamento dei sistemi di informatizzazione e digitalizzazione in ambito metropolitano, con specifico riferimento alle banche dati, alla gestione coordinata dei siti istituzionali, all'offerta di servizi ai cittadini e alle imprese, alla gestione e conservazione degli archivi su supporto informatico;
- ammissione e partecipazione congiunta a programmi e bandi di finanziamento comunitari e supporto per l'elaborazione di specifici piani di intervento che si rendano di volta in volta necessari;
- individuazione e sviluppo di metodologie di lavoro che sperimentate possano costituire best practices replicabili per progetti trasversali di interesse comune.

L'attuazione dell'Accordo Quadro, previa adesione deliberata dal Consiglio Comunale, si avvale della stipula di specifici Protocolli operativi finalizzati allo sviluppo di attività, progetti, azioni.

Protocolli operativi di collaborazione

I Comuni hanno aderito all'Accordo Quadro con copertura quasi integrale dell'intero territorio metropolitano. Sono già state avviate molteplici progetti in cooperazione, consolidando e migliorando attività già avviate dalla Provincia, ma anche in modo innovativo e più coeso.

Con i protocolli operativi è individuata la forma organizzativa di collaborazione istituzionale più idonea in base alle specifiche esigenze amministrative.

Le seguenti schede di progetto saranno implementate nei successivi aggiornamenti annuali del Piano Strategico.

Il Piano strategico intende sviluppare le attività già in corso ed innescare nuove sinergie finalizzate in particolar modo al conseguimento dei seguenti obiettivi:

- Reperire risorse attraverso la partecipazione con progetti sul territorio a bandi europei e nazionali;
- Implementare l'efficienza delle singole amministrazioni e la trasparenza nella gestione dell'attività amministrativa;
- Omogeneizzare le "norme" che si applicano sul territorio metropolitano, attraverso la graduale partecipazione alla pianificazione urbanistica dei Comuni;
- Potenziare il ruolo della centrale unica di committenza e della stazione appaltante, anche attraverso "accordi" di lavori, forniture e servizi, ...

Fra gli obiettivi vi è anche la verifica del grado di attuazione dell'Accordo Quadro ed una eventuale rimodulazione dei suoi contenuti.

Schede di progetto:



1. LA CITTÀ METROPOLITANA STAZIONE APPALTANTE QUALIFICATA E SOGGETTO AGGREGATORE

Descrizione del progetto in rapporto al contesto

La legge 7 aprile 2014, n. 56, prevede tra le funzioni fondamentali della città metropolitana l'attività di stazione appaltante, la predisposizione dei documenti di gara e il monitoraggio dei contratti di servizio.

La centralizzazione degli acquisti e delle gare è un tema strategico a livello nazionale.

L'articolo 9 del Decreto-Legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito in legge 23 giugno 2014, n. 89, prevede l'istituzione dell'elenco dei soggetti aggregatori, fino a un massimo di 35 per tutto il territorio nazionale. Il soggetto aggregatore è una centrale di committenza qualificata per l'acquisizione aggregata di beni e servizi per conto della pubblica amministrazione.

Sono soggetti aggregatori di diritto Consip S.p.A. e una centrale di committenza per ciascuna regione, costituita ai sensi dell'articolo 1, comma 455, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

Possono richiedere l'iscrizione nell'elenco dei soggetti aggregatori le città metropolitane, le province, le associazioni, le unioni e i consorzi di enti locali, ivi compresi le convenzioni tra comuni per la gestione associata della funzione acquisti, che abbiano i requisiti previsti dal D.P.C.M. 11 novembre 2014. La Città Metropolitana è stata qualificata ad inizio 2015 soggetto aggregatore.

Il Tavolo Tecnico dei Soggetti Aggregatori, istituito dal D.P.C.M. 14 novembre 2014, ha tra i suoi compiti principali la raccolta dei dati ai fabbisogni di acquisto di beni e di servizi delle amministrazioni, la pianificazione integrata e coordinata, l'armonizzazione delle iniziative di acquisto dei soggetti aggregatori, nonché l'individuazione delle categorie merceologiche e delle soglie di acquisto aggregato obbligatorio che saranno disciplinate con apposito decreto. Risulta quindi evidente l'importanza della presenza al Tavolo di un soggetto aggregatore del territorio per l'attenzione che può dare alle esigenze degli enti e del mercato locale.

La Legge di stabilità 2016 (Legge 28 dicembre 2015, n. 208) ha esteso a tutti i soggetti aggregatori la possibilità di stipulare le convenzioni di cui all'articolo 26, comma 1, della legge 23 dicembre 1999, n. 488, e ha ampliato a tutto il territorio regionale l'ambito di competenza di ogni soggetto aggregatore per le categorie merceologiche e le soglie obbligatorie. L'obbligatorietà significa che qualsiasi stazione appaltante, nazionale, regionale o locale non può acquistare se non tramite il soggetto aggregatore.

La nuova disciplina dei contratti pubblici (Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50), in attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE, ha regolato in modo organico la centralizzazione delle gare.

Le stazioni appaltanti, che comprendono le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti e gli altri soggetti aggiudicatori, ovvero tutti i soggetti che stipulano i contratti soggetti alla disciplina pubblica, possono procedere direttamente e autonomamente limitatamente all'acquisizione di beni e servizi di valore inferiore a 40.000 euro e per i lavori d'importo inferiore a 150.000 euro, anche attraverso l'effettuazione di ordini su strumenti di acquisto messi a disposizione dalle centrali di committenza.

Per acquisti di valore superiore le stazioni appaltanti devono essere qualificate ai sensi di quanto previsto dal Decreto legislativo n. 50 e dai decreti attuativi. Se non conseguono la qualificazione, devono procedere all'acquisizione di forniture, servizi e lavori ricorrendo a una centrale di committenza ovvero mediante aggregazione con una o più stazioni appaltanti aventi la necessaria qualifica.

La stazione appaltante qualificata è un soggetto in grado di eseguire il complesso delle attività che caratterizzano il processo di acquisizione di un bene, servizio o lavoro in relazione ai seguenti ambiti:

- A) capacità di programmazione e progettazione;
- B) capacità di affidamento;
- C) capacità di verifica sull'esecuzione e controllo dell'intera procedura, ivi incluso il collaudo e la messa in opera.

Il processo di qualificazione è basato sulla valutazione delle strutture organizzative stabili deputate a questa funzione, la presenza di specifiche competenze professionali, il sistema di formazione ed aggiornamento del personale, il numero di gare svolte nel triennio con riguardo a tipologia, importo e complessità, il numero di varianti approvate, lo scostamento tra gli importi posti a base di gara e consuntivo delle spese sostenute, il rispetto dei tempi di esecuzione delle procedure di affidamento, di aggiudicazione e di collaudo, il rispetto dei tempi previsti per i pagamenti di imprese e fornitori come stabilito dalla vigente normativa ovvero il rispetto dei tempi previsti per i pagamenti di imprese e fornitori, la valutazione positiva dell'ANAC in ordine all'attuazione di misure di prevenzione dei rischi di corruzione e promozione della legalità, la presenza di sistemi di gestione della qualità conformi alla norma UNI EN ISO 9001 degli uffici e dei procedimenti di gara, certificati da organismi accreditati per lo specifico scopo ai sensi del regolamento CE 765/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio, la disponibilità di tecnologie telematiche nella gestione di procedure di gara, il livello di soccombenza nel contenzioso, l'applicazione di criteri di sostenibilità ambientale e sociale nell'attività di progettazione e affidamento.

Per i comuni la disciplina è ancora più limitativa. I comuni non capoluogo di provincia non possono essere stazione appaltante qualificata e pertanto possono acquistare direttamente e autonomamente solo beni e servizi di valore inferiore a 40.000 euro e lavori d'importo inferiore a 150.000 euro. Per gli acquisti di valore superiore hanno tre soluzioni:

- 1) ricorrere a una centrale di committenza o a soggetti aggregatori qualificati;
- 2) costituire centrali di committenza nell'ambito delle unioni di comuni ovvero associandosi o consorziandosi nelle forme previste dall'ordinamento;
- 3) ricorrere alla stazione unica appaltante costituita presso gli enti di area vasta ai sensi della legge 7 aprile 2014, n. 56.

La Città Metropolitana risponde alle ipotesi 1 e 3. L'ipotesi 2 presuppone che la centrale di committenza comunale ottenga la qualificazione, cosa tanto più difficile quanto più estesa sarà la scelta di questa soluzione.

La Città Metropolitana di Genova è anche Stazione Unica Appaltante ai sensi di quanto previsto dall'articolo 13 della legge 13 agosto 2010, n. 136, con la sottoscrizione in data 18 luglio 2012 della convenzione con la Prefettura di Genova e i comuni del territorio, in attuazione di un progetto avviato il 6 febbraio 2012 unitamente a Regione Liguria e Comune di Genova, ciascun ente con ambiti operativi specifici e non sovrapposti.

Compito della Stazione Unica Appaltante è quello di assicurare la trasparenza, la regolarità e l'economicità della gestione dei contratti pubblici, la celerità delle procedure di affidamento, di prevenire il rischio di infiltrazioni mafiose e di promuovere il rispetto della normativa in materia di sicurezza sul lavoro.

I principali riferimenti normativi sono i seguenti:

Legge 13 agosto 2010, n. 136, Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia

D.P.C.M. 30 giugno 2011, Stazione Unica Appaltante, in attuazione dell'articolo 13 della legge 13 agosto 2010, n. 136 - Piano straordinario contro le mafie

Decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese, convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221

Decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, Misure urgenti per la competitività e la giustizia sociale, convertito con modificazioni dalla Legge 23 giugno 2014, n. 9.

D.P.C.M. 11 novembre 2014, Requisiti per l'iscrizione nell'elenco dei soggetti aggregatori, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89, insieme con il relativo elenco recante gli oneri informativi

D.P.C.M. 14 novembre 2014, Istituzione del tavolo tecnico dei soggetti aggregatori, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, terzo periodo, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89, unitamente ai relativi elenchi recanti gli oneri informativi

D.P.C.M. 24 dicembre 2015, Individuazione delle categorie merceologiche ai sensi dell'articolo 9, comma 3 del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89, unitamente all'elenco concernente gli oneri informativi

Legge 28 dicembre 2015, n. 208, Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)

Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50, Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture

Obiettivi

Lo scenario che si sta prospettando necessita la creazione di un sistema territoriale di affidamento e di gestione dei contratti pubblici nell'ambito del quale siano considerate tutte le attività richieste ad una stazione appaltante qualificata e che abbia i riferimenti principali nelle due centrali di committenza istituzionali presenti sul territorio regionale, la Regione e la Città Metropolitana.

Le centrali di committenza devono svolgere:

A) attività di centralizzazione delle committenze,

la Città Metropolitana deve innanzitutto acquistare in forma aggregata forniture o servizi destinati alle stazioni appaltanti, in ambito regionale come soggetto aggregatore, e in ambito provinciale come stazione unica appaltante, e deve curare l'aggiudicazione di appalti o la conclusione di accordi quadro per lavori, forniture o servizi destinati a stazioni appaltanti, comprendendo in queste attività tutte le fasi del processo, dalla rilevazione dei fabbisogni alla programmazione e progettazione degli interventi, dall'affidamento all'esecuzione e al collaudo

B) attività di committenza ausiliarie,

le attività di committenza ausiliarie consistono nella prestazione di supporto alle attività delle altre centrali di committenza e stazioni appaltanti, in forma di produzione di schemi e modelli standard, attività di formazione, realizzazione di infrastrutture tecniche per la gestione degli affidamenti, servizi di consulenza sullo svolgimento o sulla progettazione delle procedure di appalto, preparazione delle procedure di appalto in nome e per conto della stazione appaltante interessata, gestione delle procedure di appalto in nome e per conto della stazione appaltante interessata (gara su delega).

Il processo di centralizzazione degli acquisti e delle gare comporta una ridefinizione del ruolo della Città Metropolitana, sviluppando alcuni temi e obiettivi già presenti nel percorso iniziato nel 2002 dalla Provincia con il servizio di stazione appaltante, prima struttura dell'ente ad acquisire la certificazione di qualità:

- Promuovere la programmazione degli acquisti e l'aggregazione dei fabbisogni, anche in termini di green & sharing economy, riducendo i costi di approvvigionamento della pubblica amministrazione;
- Elevare la competenza e la specializzazione professionale del personale dedicato agli acquisti, non soltanto sotto il profilo giuridico ma anche tecnico merceologico;
- Valorizzare la competitività e la concorrenza promuovendo la visibilità e la qualità della domanda contrattuale della pubblica amministrazione;
- Realizzare economie di scala nell'organizzazione e nella gestione delle gare e dei contratti, anche attraverso l'innovazione e l'informatizzazione dei processi,
- Facilitare la partecipazione alle gare attraverso la semplificazione e l'informatizzazione delle procedure, prassi uniformi e modulistiche standardizzate;
- Promuovere l'accesso al mercato dei contratti pubblici abbattendo i costi di partecipazione alle gare e riducendo il contenzioso attraverso forme di assistenza e consulenza agli operatori economici, in collaborazione con le associazioni di categoria;
- Accrescere la trasparenza e rendere più efficaci i controlli sulla regolarità degli appalti, le misure anticorruzione e la lotta alle infiltrazioni mafiose; promuovere la cultura della legalità e circuiti virtuosi che sappiano coniugare capacità tecnica ed etica professionale nel rispetto dei principi della concorrenza, della trasparenza e dell'imparzialità.

Gli strumenti per attuare la strategia sono:

- ✓ Convenzione con gli Uffici Territoriali del Governo ai sensi dell'articolo 13 della Legge 13 agosto 2010, n. 136,
- ✓ Accordi di collaborazione con i soggetti aggregatori e le centrali di committenza del territorio,

- ✓ Convenzioni di servizio con le stazioni appaltanti
- ✓ Linee guida, protocolli operativi e modelli standard
- ✓ Piattaforme per la gestione informatica delle gare e dei contratti
- ✓ Sistemi dinamici di acquisizione e mercati elettronici.

Partner e attori coinvolti: Ministero dell'economia e delle finanze (MEF), Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), Consip S.p.A., Città Metropolitane soggetti aggregatori, Regione Liguria e Osservatorio dei contratti pubblici, comuni, amministrazioni aggiudicatarie, enti e soggetti aggiudicatori, centrali di committenza, stazioni appaltanti qualificate e comune capoluogo, associazioni di categoria degli operatori economici, Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) e altre autorità di controllo e di regolazione, Ministero dell'interno (MIT) e Uffici Territoriali del Governo (UTG).

Obiettivi a breve termine (1-3 anni)

Programmazione condivisa	Generare i flussi informativi per la programmazione di area vasta, acquisendo i fabbisogni degli enti del territorio in materia di acquisto di beni e servizi per conseguire valori di spesa ritenuti significativi con riferimento ad ambiti territoriali e ottimali ai fini dell'aggregazione e della centralizzazione della domanda.
Tavolo tecnico	Rappresentare le esigenze del territorio al Tavolo Tecnico dei soggetti aggregatori. Definire i livelli di aggregazione e le strategie di acquisto, in modo coordinato con la pianificazione dei soggetti aggregatori.
Convenzioni e accordi quadro	Progettare convenzioni e accordi quadro per acquisto di beni e servizi in forma aggregata: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Iniziative di acquisto richieste ai soggetti aggregatori ▪ accordi quadro per il servizio di raccolta dei rifiuti ▪ servizi socio-assistenziali ▪ servizi di tesoreria
Gare su delega	Assumere l'affidamento e la gestione di contratti per altre stazioni appaltanti o centrali di committenza: <ul style="list-style-type: none"> ▪ bando di riqualificazione delle periferie ▪ progetto aree interne ▪ trasporto pubblico locale

Obiettivi a lungo termine (10 anni) :

Convenzione UTG	Rinnovare l'accordo con la Prefettura di Genova per la SUA per rendere più efficaci i controlli in tema di legalità, le misure anticorruzione e la lotta alle infiltrazioni mafiose
Convenzioni di servizio	Definire lo schema di convenzione con la SUA che regola gli oneri a carico dei soggetti convenzionati, l'attività di committenza e il catalogo dei servizi di committenza ausiliari, quali: <ul style="list-style-type: none"> ▪ albo fornitori elettronico ed elenchi di selezione ▪ verifica dei requisiti di partecipazione ▪ assistenza nella progettazione delle iniziative di acquisto ▪ gestione della gara ▪ acquisti in forma elettronica

Piattaforme informatiche	Acquisire e condividere strumenti elettronici per la rilevazione dei fabbisogni, la programmazione degli acquisti, la pianificazione e gestione delle gare, l'esecuzione dei contratti; promuovere l'utilizzazione degli strumenti e dei mercati elettronici di Consip e dei soggetti aggregatori.
Linee guida e formazione	Condividere protocolli operativi e modelli standard con le stazioni appaltanti e le centrali di committenza; promuovere iniziative di formazione per gli operatori del settore.
Accordi di collaborazione	Condividere le esperienze con i soggetti aggregatori, le centrali di committenza e le stazioni appaltanti qualificate del territorio
Sportello degli operatori	Offrire servizi agli operatori economici, in collaborazione con le associazioni di categoria, per facilitare la partecipazione alle gare, promuovere la concorrenza e la trasparenza, limitare il contenzioso, promuovere un sistema premiante dei soggetti qualificati dal punto di vista etico professionale.

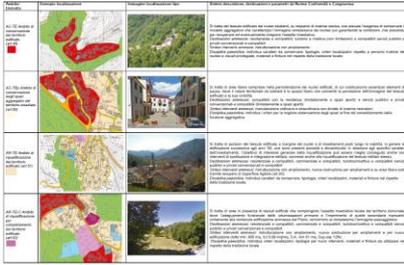
Direzione responsabile: Direzione Amministrazione

Risorse finanziarie

Risorse proprie	x	Bilancio di previsione 2017-2019 Missione 1 – Servizi istituzionali generali e di gestione Programma 5 – Gestione dei beni demaniali e patrimonio
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali		-
Risorse comunali	x	bilancio dei comuni partecipanti
Capitali privati		-

di seguito dettagliate :

ENTRATE		
Contributi soggetti aggregatori	€ 300.000,00	Variazione dopo assegnazione
Contribuzione enti convenzionati	Da quantificare	
Rimborso spese di gestione		Bilancio di previsione 2017-2019
SPESE		
Retribuzioni		Bilancio di previsione 2017-2019
Pubblicità legale		Bilancio di previsione 2017-2019
Spese contrattuali		Bilancio di previsione 2017-2019
Acquisto piattaforma gare	€ 100.000,00	Da stanziare



2. PIANIFICAZIONE URBANISTICA COORDINATA E INTERCOMUNALE

Descrizione del progetto in rapporto al contesto:

La L.R. Liguria n.36/1997, così come da ultimo modificata dalla L. R. n.29/2016, prevede forme di collaborazione della Città metropolitana alla formazione della pianificazione comunale. I protocolli operativi siglati con i Comuni per la predisposizione da parte della Città Metropolitana dei Piani Urbanistici Comunali o intercomunali congiuntamente con i Comuni, sono finalizzati anche a garantire trasparenza ed equità, attraverso la definizione di “regole” omogenee sul territorio. Il modello di protocollo, infatti, definisce gli obiettivi, il programma e le modalità di lavoro, la struttura organizzativa e quella di controllo.

La Città Metropolitana ha una esperienza pluriennale in tema di pianificazione urbanistica comunale; i primi PUC sono stati redatti dalla allora Provincia di Genova, in via sperimentale, a supporto dei piccoli Comuni delle aree interne, segnatamente con il PUC del Comune di Propata, in Val Trebbia, di Vobbia, in Valle Scrivia, di Lorsica e Coreglia Ligure, in val Fontanabuona.

L’esperienza è stata ripetuta con altri Comuni di dimensioni e/o caratteristiche analoghe (PUC per il Comune di Isola del Cantone) ed è stata ulteriormente ampliata con la redazione dei PUC coordinati (PUC CO) per 5 Comuni della Val Trebbia, come progetto pilota - non solo a livello provinciale ma anche regionale - che riguardava il tema della intercomunalità all’epoca non ancora individuato dalla Legge urbanistica regionale come è invece oggi con le recenti modifiche /aggiornamenti della stessa.

L’obiettivo, oggi, è quello di proporre un esempio positivo di PUC intercomunale.

La pianificazione intercomunale, pur avendo origine storiche, nasce già con la legge urbanistica 1140/1942, non ha trovato reale applicazione nel territorio nazionale.

Il tema del PUC intercomunale diventa attuale ed assume oggi nuovi contorni con l’avvio della pianificazione territoriale e strategica delle Città Metropolitane.

La Regione Liguria, in particolare, ha colto questa specificità dando evidenza alla Città Metropolitana di Genova come ente con potestà pianificatoria per i PUC dei Comuni e delle Unioni / aree omogenee, con la legge n. 11/2015 e con la più recente legge 29/2016, che hanno aggiornato in tal senso la legge urbanistica regionale n.36/1997.

Il progetto a breve / medio termine è quello di estendere l’esperienza dei PUC CO ai Piani intercomunali per aree omogenee.

In una materia così ad alto rischio di corruzione – così come definita da ANAC – merita sottolineare che tali protocolli operativi , nel favorire una compartecipazione di personale di enti differenti – tecnici dei Comuni e tecnici di CM - alle attività di uno stesso ufficio, producono come effetto ulteriore indiretto in materia anticorruzione, quello di attenuare il controllo esclusivo dei processi da parte del medesimo personale, conseguendo, di fatto, le finalità sottese all’istituto della rotazione del personale, come previsto dalla normativa in materia di anticorruzione.

E’ comunque obiettivo strategico sul tema della pianificazione di livello comunale, proseguire la già avviata attività di collaborazione nella formazione anche di singoli PUC per quei Comuni che ne facciano richiesta, in quanto anche in tali casi la Città metropolitana può portare il proprio contributo, non solo per il sostegno alle realtà locali, ma anche per la formazione di un disegno pianificatorio complessivo omogeneo sia per quanto attiene alla sua articolazione che alle relative discipline, in ragione proprio della lettura e delle conoscenze di area vasta.

A tal fine le attività già in corso sono:

- la stipula dell'accordo con i Comuni della Val Polcevera, che costituiscono l'area a cornice del Capoluogo della CM, dovendosi, quindi, anche confrontare e raccordare con il PUC di Genova, di recente approvazione;
- la formazione dei PUC Coordinati di Montebruno e Propata, al fine di costruire una lettura ed una normativa in linea a quella dei PUC CO della Val Trebbia già predisposti e recentemente approvati, così da completare il disegno pianificatorio dell'intera area omogenea della Val Trebbia, significativa porzione delle aree interne della Città metropolitana ;
- la formazione del PUC di Ronco Scrivia che, tenuto conto delle specificità del Comune, viene predisposto in coerenza con il disegno pianificatorio e con le discipline già definite per i comuni limitrofi (Isola del Cantone, Vobbia) o in corso di predisposizione / aggiornamento (Savignone, Busalla), per un disegno omogeneo di buona parte della Valle Scrivia, caratterizzata da elementi significativi nell'assetto della Città metropolitana e nelle connessioni tra le aree del genovesato e le aree del nord.

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni):

predisporre piani urbanistici intercomunali / coordinati di aree significative della CM

potenziare l'attività di collaborazione con l'Ordine degli Architetti, attraverso la prosecuzione della partecipazione di giovani architetti alla redazione dei PUC, seguendo le linee e le direttive disegnate con il nuovo Protocollo operativo sottoscritto con l'Ordine nel 2015, assicurando la duplice finalità di favorire la formazione professionale dei giovani architetti incaricati a far parte dei gruppi di lavoro integrati, garantendo loro l'acquisizione di conoscenze operative, metodologie e riferimenti tecnico-normativi, nonché l'apporto in termini di "freschezza di studio" dei giovani architetti.

uniformare la gestione informatica dei PUC metropolitani.

obiettivi a medio - lungo termine (10 anni):

166

estendere l'esperienza ad altre aree territoriali,

costruire una normativa unitaria di livello metropolitano per il territorio,

creare una comunità progettuale capace di dare contributi sulla materia urbanistica.

Partner e attori coinvolti: Comuni, Unioni di Comuni, Regione Liguria, Ordine Architetti, Ordine Geologi, Naturalisti, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, ANCI, Liberi Professionisti, Giovani Architetti.

Diagramma di GANTT :

FASI ATTIVITA'	2017		2018		2019	
	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
PUC INTERCOMUNALE VAL POLCEVERA (*)						
PUC COORDINATO VAL TREBBIA						
PUC RONCO SCRIVIA /VALLE SCRIVIA						

(*) approvazione programmata nel primo semestre 2020

Indicatori per il monitoraggio :
Obiettivi a breve termine :

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
PUC Intercomunale della Val Polcevera	FASI fatto / non fatto	Avvio	Conferenza pianificazione	Adozione
PUC CO di Montebruno e Propata - Val Trebbia	FASI fatto / non fatto	Conferenza pianificazione Adozione	Conclusione procedimento approvazione PUCO	
PUC di Ronco Scrivia - Valle Scrivia	FASI fatto / non fatto	Conferenza pianificazione Conclusione scoping / VAS	Adozione	Conclusione procedimento Approvazione

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Normativa tipo per i Comuni della Città Metropolitana	Fatto / non fatto	fatto

Direzione responsabile: Direzione Territorio e Mobilità / Direzione Generale

Costi : costo del personale di Città metropolitana di Genova pagato con risorse dei comuni beneficiari

167

Risorse finanziarie

Risorse proprie		-
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali		-
Risorse comunali	X	Compartecipazione economica dei Comuni per la collaborazione alla formazione dei PUC : Missione 8 – Assetto del territorio ed edilizia abitativa Programma 1 – urbanistica ed assetto del territorio
Capitali privati		-

B. Forme di Rappresentanza per la governance del territorio

TAVOLO PER LA DEFINIZIONE E L'AVVIO DELLE ZONE OMOGENEE

Lo Statuto della Città Metropolitana, prevede, anche su proposta della Regione e comunque d'intesa con la medesima, la costituzione di zone omogenee, *per specifiche funzioni e tenendo conto delle specificità territoriali, con organismi di coordinamento collegati agli organi della Città metropolitana, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica*. Stabilisce, altresì, che la mancata intesa possa essere superata con decisione della Conferenza metropolitana, a maggioranza dei due terzi dei componenti.

La definizione delle zone omogenee spetta al **Consiglio Metropolitan**, ma con la compartecipazione in varie fasi di altri livelli di governance:

- i **Comuni**, in primis, in forza dei principi di sussidiarietà, collaborazione e partecipazione di carattere generale che informano lo Statuto stesso (art.1) e negli specifici articoli dei Titoli IV e V;
- la **Regione Liguria** con la quale deve essere raggiunta una "intesa", ma la cui mancanza può essere superata con decisione della Conferenza Metropolitana, sulla base di una maggioranza di due terzi dei Comuni o della popolazione complessiva.
Il momento di confronto con la Regione ai fini di conseguire l'intesa non è predeterminato, ma sicuramente precede la proposta alla Conferenza Metropolitana, anche ai fini dell'eventuale scostamento per mancata intesa.
- La **Conferenza Metropolitan** come organo consultivo sulla proposta del Consiglio Metropolitan e, anche in termini successivi, sulla proposta di Regolamento delle zone omogenee.

Il Piano strategico contiene una proposta di articolazione territoriale in zone omogenee, rielaborata sulla base degli esiti degli incontri svolti sul territorio nel periodo da novembre 2016 a febbraio 2017 e del confronto diretto con ciascun Comune.

Con il Piano strategico si approva la proposta di articolazione del territorio in zone omogenee, demandando alla fase di attuazione delle strategie del Piano la loro costituzione vera e propria, con valore ed effetti di "zona omogenea" ai sensi della Legge 56/2014 e dello Statuto della Città metropolitana.

Tale fase di costituzione dovrà, infatti, seguire le procedure prescritte al comma 4 dell'art. 3 dello Statuto, che prevede preventiva intesa con Regione Liguria.

La Città metropolitana di Genova intende attribuire alle "zone omogenee" una funzione di rappresentanza del territorio in sede di Consiglio Metropolitan, definita "**diritto di tribuna**" che consente ai territori di partecipare ad attività istituzionali per le quali la legge non prevede diritto di voto. In questo modo si garantisce trasparenza e comunicazione delle attività stesse e partecipazione con possibilità di contribuire attraverso proposte, suggerimenti, osservazioni.

Le zone omogenee saranno operative a seguito dell'approvazione del relativo "Regolamento", di cui al comma 5 dell'art. 4 dello Statuto e con le eventuali modifiche che si renderà necessario apportare allo Statuto medesimo al fine di adeguarne le funzioni.

Obiettivi del PSM a breve termine:

- Definire uno schema di Regolamento per la funzionalità delle Zone Omogenee, determinate in modo condiviso con il territorio ed approvate con il Piano strategico.
- Definire una proposta di modifica dello statuto della CM per attribuire il ruolo "di rappresentanza" e "propositivo" alle zone omogenee.
- Approvare la costituzione delle zone omogenee ed il relativo Regolamento;
- Approvare la modifica dello Statuto della CM inerente le zone omogenee.

Obiettivi a medio/ lungo termine

- Monitoraggio del primo periodo di attività di rappresentanza e partecipazione, svolte dalle Zone omogenee, al fine di valutare l'eventuale necessità di revisione dell'articolazione e delle loro funzioni.

CONFERENZA METROPOLITANA E COMMISSIONI APERTE

La Conferenza metropolitana di Genova (art. 19 dello statuto) ha **poteri propositivi e consultivi**, secondo quanto disposto dallo statuto, adotta o respinge lo statuto e le sue modifiche proposti dal consiglio metropolitano con i voti che rappresentino almeno un terzo dei comuni compresi nella città metropolitana e la maggioranza della popolazione complessivamente residente.

La conferenza metropolitana é composta dal sindaco metropolitano, che la convoca e la presiede, e dai sindaci dei comuni appartenenti alla città' metropolitana.

La Conferenza metropolitana, in particolare:

- approva lo statuto metropolitano e le sue modifiche, su proposta del Consiglio metropolitano;
- esprime parere obbligatorio sugli schemi di bilancio previsionale annuale e pluriennale adottati dal Consiglio metropolitano nonché sul rendiconto annuale della gestione;
- esprime parere obbligatorio in ordine alla costituzione di zone territoriali omogenee
- formula pareri obbligatori in ordine all'approvazione della Pianificazione Strategica e la Pianificazione Territoriale della Città metropolitana;
- formula altresì parere obbligatorio in ordine agli accordi tra la Città metropolitana e i comuni non compresi nel territorio metropolitano;
- esprime pareri non vincolanti in relazione ad ogni oggetto di interesse della Città metropolitana, ad essa sottoposti, su richiesta del Sindaco o del Consiglio metropolitano.

Il regolamento per l'organizzazione e il funzionamento del Consiglio metropolitano di Genova prevede, inoltre, che le Commissioni – istituite per l'esame preventivo di atti e argomenti di competenza del Consiglio o per proporre nuove deliberazioni - garantiscono la partecipazione dei rappresentanti di ambiti e/o zone omogenee, dei Comuni e delle Unioni di Comuni individuati sulla base degli argomenti trattati e delle rispettive competenze. Possono procedere alla audizione di persone, enti e associazioni e acquisire all'esterno, nell'ambito delle materie di competenza, informazioni, dati atti e documenti.

COMITATO ATO

Gli organismi riconosciuti dalla normativa e dai regolamenti interni dell'ATO sono i seguenti:

- Conferenza Metropolitana Legge 56/2014 (soprattutto con funzioni consultive)
- Consiglio Metropolitano – Legge 56/2014 - con funzioni decisorie
- Comitato di coordinamento per il Servizio Idrico Integrato L.R. 1/2014

La Conferenza Metropolitana e il Consiglio Metropolitano sono organi istituzionali dell'ATO Centro Est che è stato incardinato nella Città Metropolitana a seguito della riforma di cui alla Legge 56/2014.

Un compito molto importante consultivo tra l'ATO e i Comuni è assolto dal Comitato ATO Acqua, composto da 11 rappresentanti di tutte le valli del comprensorio in rappresentanza dei 67 Comuni della Città Metropolitana di Genova.

Il Comitato previsto dal regolamento approvato dal 2002 fino all'anno 2015, è stato ripristinato nel febbraio 2017.

COINVOLGIMENTO ATTIVO DEL TERRITORIO NELLA GOVERNANCE

Il tema della *governance* multilivello coinvolge tutti gli attori sul territorio; è necessario definire modalità e tempi affinché coloro che rappresentano bisogni e valori siano ascoltati, possano esprimere condivisione o dissenso, ma soprattutto possano presentare istanze “dal basso” su argomenti di interesse generale.

Nella fase di formazione del Piano Strategico è stato garantito il coinvolgimento degli stakeholders, oltre che dei Comuni metropolitani, attraverso incontri strutturati con un programma di lavori sul territorio, strumenti di interfaccia on line (informazioni, questionari, form, ...), rapporti con le strutture interne dell’Ente (vedi Parte II – Obiettivi e strategie. Il percorso partecipativo per la formazione del PSM).

Ancora più importante è garantire il coinvolgimento della più ampia base possibile, nelle fasi attuative del Piano e nelle fasi di monitoraggio dello stato di attuazione, attraverso operazioni di controllo e di feedback, nella massima collaborazione e trasparenza da entrambe le parti, Amministrazione e portatori di interesse.

La Città Metropolitana, per individuare strumenti idonei e innovativi per includere nel coinvolgimento attivo il maggior numero di soggetti che operano sul territorio, intende avvalersi del supporto metodologico fornito dal Ministero per la semplificazione e la pubblica Amministrazione nelle recenti “Linee guida sulla consultazione pubblica in Italia” del 9 marzo 2017.

Il documento, presentato in occasione della Settimana dell’amministrazione aperta 2017, fornisce i principi generali affinché “*i processi di consultazione pubblica siano in grado di condurre a decisioni informate e di qualità e siano il più possibile inclusivi, trasparenti ed efficaci*” e fa riferimento alle “*raccomandazioni e alle migliori pratiche internazionali*”. Come dichiarato anche nel documento, alle linee guida devono essere affiancati documenti che “*approfondiscano i modelli di consultazione adatti a particolari casi (politiche di settore, pianificazione strategica, programmazione territoriale, valutazioni di impatto, ...)*”, indicando gli strumenti più idonei per ciascuna fattispecie.

La Città metropolitana di Genova intende effettuare il coinvolgimento attivo secondo i principi della chiarezza e trasparenza degli atti, garantendo inclusione, imparzialità, tempestività e rispetto della privacy, nei termini specificati nelle linee ministeriali.

170

Il processo di coinvolgimento che la Città metropolitana mette in campo prevede le seguenti fasi: individuazione e mappatura degli stakeholders, sulla base delle competenze e del grado di interesse, in relazione alle specificità delle tematiche / azioni / progetti; definizione delle modalità di ascolto e della tempistica più adeguate; rapporto equilibrato fra strumenti di coinvolgimento e consultazione frontale, *off line*, *on line*; strumenti per le successive attività di interazione costruttiva dopo aver effettuato l’ascolto.

La combinazione di modalità *on line* e *off line* deve garantire l’accesso a tutte le categorie di utenti, di qualunque condizione sociale, livello di istruzione, genere, età e salute. Il portale del Piano strategico sarà attrezzato e reso dinamico per fare ricorso alle soluzioni tecnologiche più innovative e veloci nella resa dei risultati.

Si richiamano, in quanto ancora valide, le seguenti raccomandazioni fornite dal Governo Italiano (2009):

- è opportuno approcciare gli stakeholder individuati attraverso una comunicazione semplice e comprensibile; occorre pertanto tradurre il linguaggio tecnico delle Amministrazioni declinandolo sulle conoscenze e sulle competenze dei partecipanti;
- occorre strutturare i processi partecipativi in un contesto spazio-temporale ben definito, dove siano esplicitate e condivise da tutti i partecipanti le regole (fasi, tempi e spazi) dell’attività;
- mettere a proprio agio i partecipanti favorendo l’informalità delle relazioni interne ai processi decisionali inclusivi;
- mettere a disposizione dei partecipanti tutti gli elementi e tutti gli aspetti della politica considerata.

Questo aspetto sottintende il concetto di massima trasparenza tra Amministrazione e stakeholder: l'obiettivo è quello di realizzare un rapporto di fiducia reciproca tra tutti i soggetti partecipanti al processo inclusivo.

Per un ente come Città metropolitana che deve realizzare un nuovo modello di amministrazione snella ma efficace, in grado di ottenere risultati concreti sulla base di strategie ed azioni, è decisiva la costruzione di un rapporto di reciproca fiducia e di collaborazione con tutti i soggetti che operano sul territorio.

L'importanza del coinvolgimento attivo dei singoli cittadini metropolitani e dei portatori di interessi in termini propositivi e collaborativi, deve essere comunicata anche attraverso forme di "educazione" della cittadinanza, in ambito scolastico o con azioni in collaborazione con associazioni di categoria.

Per consolidare una rete stabile di attori, Città metropolitana intende definire una metodologia per il coinvolgimento attivo, in coerenza con le linee guida ministeriali marzo 2017, sia in fase di consultazione che di rendicontazione dei risultati conseguiti e realizzare una piattaforma consolidata di strumenti e modalità di consultazione per la Città metropolitana.

C. Rapporto con Regione Liguria

La politica regionale dell'UE è la principale politica d'investimento per lo sviluppo regionale e metropolitano.

I fondi strutturali ad essa dedicati costituiscono il braccio finanziario della politica di coesione 2014-2020, volta a promuovere un uguale grado di sviluppo sociale ed economico in tutte le regioni.

L'UE spesso ha evidenziato la difficoltà di ottimizzare l'uso di queste risorse che si incardinano dentro le politiche nazionali e regionali e destinate ad attuare le strategie dei territori.

Con questo piano strategico, Città metropolitana di Genova diviene portavoce di una visione unitaria, e non particolaristica, dell'interesse pubblico da perseguire nell'intera area metropolitana e, pertanto, sulla scorta del percorso partecipativo appena concluso, intende aprire una nuova fase di dialogo e collaborazione con Regione Liguria.

Infatti, il piano strategico di Città metropolitana di Genova, con i suoi progetti e obiettivi, può:

- far in modo che le strategie dell'intera area metropolitana si incontrino con quelle di Regione Liguria;
- contribuire ad una politica regionale basata su obiettivi precisi e misurabili;
- contribuire a canalizzare tutte le risorse messe a disposizione dall'UE per l'attuazione delle strategie territoriali.

Per CMGE il Piano strategico, quindi, costituisce il punto di riferimento per accedere ai programmi operativi regionali (POR) FESR e FSE) della **nuova programmazione 2014-2020** di Regione Liguria.

L'obiettivo è quello di proseguire, così, la performante collaborazione tra Città metropolitana di Genova, in allora Provincia, e Regione Liguria nella passata programmazione in cui l'amministrazione è stata, per l'intera area metropolitana:

- soggetto proponente e attuatore di azioni di sistema (banda larga) e puntuali (CST - poli provinciali) legate all'Asse 1 "Innovazione e competitività" del FESR)
- soggetto proponente e coordinatore di progetti integrati attuati da molti soggetti pubblici del territorio (Comuni, Enti Parco, altri enti pubblici ecc) di promozione del patrimonio culturale e

naturale che hanno rafforzato lo sviluppo integrato del territorio ed elevato gli standard di qualità turistica a livelli più competitivi (asse 4 per la valorizzazione delle risorse naturali e culturali”).

Tale collaborazione istituzionale oltre a capitalizzare le soluzioni tecnologiche, consente di integrare, e quindi ottimizzare, le risorse di CMGE e degli altri enti del territorio, con quelle regionali e dell’Unione europea.

Consentirà, inoltre, di affrontare congiuntamente e in modo coordinato le nuove sfide territoriali che dovranno essere affrontate nella nuova programmazione.

Scheda di progetto



LIGURIA IN RETE

Liguria in rete è il progetto istituzionale della Regione Liguria per il coinvolgimento del territorio nello sviluppo della Società dell'informazione e del decentramento amministrativo. Strumento operativo del progetto è il portale unificato della pubblica amministrazione ligure <http://www.eliguria.it/>.

Il progetto è attuato sul territorio attraverso la stipula di convenzioni tra la Regione e gli altri enti tra cui enti locali, pubbliche amministrazioni e altri soggetti non appartenenti al Siir (Sistema informativo integrato regionale), con il fine di collaborare in iniziative specifiche di sviluppo della società dell'informazione in Liguria.

In data 13/06/2014 la Regione Liguria e la Città Metropolitana di Genova hanno rinnovato la Convenzione “Liguria in Rete”.

Nel quadro del processo di organizzazione e decentramento amministrativo, la convenzione mira all’interscambio di esperienze e di apporti conoscitivi, anche sotto il profilo organizzativo, applicativo e tecnico, nonché alla realizzazione dei comuni obiettivi di innovazione del ruolo della Pubblica Amministrazione.

172

Ai fini dell’attuazione di tale Convenzione, Regione Liguria e Città Metropolitana di Genova si sono impegnate affinché le rispettive strutture organizzative, competenti sull’informatizzazione (anche in forma congiunta con le strutture regionali competenti per lo specifico ambito tematico) mantengano rapporti continuativi, con l’obiettivo di:

- individuare le iniziative e i progetti da realizzare;
- identificare progetti comuni di sviluppo della Società dell’Informazione e di e-government, da inserire nei propri Piani;
- sottoporre i progetti e le iniziative di cui sopra all’approvazione delle rispettive Amministrazioni;
- monitorare le fasi di attuazione;
- rendere disponibili ad altre amministrazioni pubbliche quanto realizzato congiuntamente, nella logica del riuso.

All’Art. 5 di tale Convenzione, la Regione Liguria e la Città Metropolitana di Genova hanno altresì convenuto di adottare appositi Piani Attuativi per definire i dettagli di specifiche attività che di comune accordo si vorranno intraprendere.

Obiettivi:

obiettivo a breve termine (1-3 anni)

Continuare a mantenere le sinergie fra la Città Metropolitana di Genova, la Regione Liguria e gli altri Enti locali del territorio sul tema dell’innovazione del ruolo della Pubblica Amministrazione coinvolgendo sempre un maggior numero di attori e avviando progetti comuni.

obiettivi a medio lungo termine (10 anni)

Continuare a mantenere le sinergie fra la Città Metropolitana di Genova, La Regione Liguria e gli altri Enti locali del territorio sul tema dell'innovazione del ruolo della Pubblica Amministrazione coinvolgendo sempre un maggior numero di attori e avviando progetti comuni.

Partner e attori coinvolti: Regione Liguria, Comuni

Indicatori per il monitoraggio :

Obiettivi a breve termine :

descrizione	UDM	Risultato atteso		
		2017	2018	2019
Percentuale di Comuni del territorio metropolitano aderenti al Progetto "Liguria in rete"	%	91%	95%	95%

Obiettivi a lungo termine:

descrizione	UDM	Risultato atteso 2028
Mantenimento della percentuale raggiunta di Comuni del territorio metropolitano aderenti al Progetto "Liguria in rete"	%	95%

Direzione responsabile: Direzione sviluppo economico e sociale

Risorse finanziarie

Risorse proprie		
Risorse europee	X	FESR 2014 – 2020 (da definire)
Risorse nazionali/regionali	X	Pon Metro 2014 – 2020 (da definire)
Risorse comunali		
Capitali privati		

173

D. Rapporto con lo Stato

Patto per la Città di Genova.

Interventi per lo sviluppo economico, la coesione sociale e territoriale della Città di Genova.

Il Patto per la Città di Genova, sulla base dell'articolo 2, comma 203, della Legge 23 dicembre 1996, n. 662, è un accordo tra amministrazione centrale statale e la Città attraverso cui le Parti si impegnano a collaborare sulla base di una ricognizione programmatica delle risorse finanziarie disponibili, dei soggetti interessati e delle procedure amministrative occorrenti, per la realizzazione degli obiettivi d'interesse comune o funzionalmente collegati.

Il Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, di cui all'articolo 10, comma 2, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, cura il raccordo con le amministrazioni statali e regionali competenti, anche ai fini dell'adozione degli atti di

indirizzo e di programmazione relativi all'impiego dei Fondi strutturali dell'Unione europea nonché del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione.

La realizzazione dei Patti avviene attraverso le risorse assegnate dalla Delibera CIPE n. 56/2016 alle Regioni Lazio e Lombardia e alle Città metropolitane di Firenze, Genova, Venezia, Milano; a ciascuna Città è stato assegnato un finanziamento pari a 110 Mln/€.

Le principali Linee di Sviluppo e relative aree di intervento, concordate tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Città di Genova, sono le seguenti :

1. *Mobilità Infrastrutture*

L'intervento consiste nell'acquisto di mezzi per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano ad alta efficienza, con la finalità di ridurre le emissioni inquinanti e di gas serra, con conseguente miglioramento della qualità dell'aria e di vita dei cittadini e visitatori.

5 mln/€ sono destinati all'area metropolitana per rinnovare il parco mezzi TPL

2. *Ambiente – Territorio e Sviluppo Turistico*

In questa area tematica sono ricompresi interventi per la riqualificazione del territorio mediante azioni di riconversione di aree dismesse (Ex Caserma Gavoglio, Forti Begato e Sperone e realizzazione di nuove strutture sociali in alloggi nel centro storico genovese) e di mitigazione del rischio idrogeologico, tra cui la realizzazione della galleria scolmatrice del rio Vernazza e il completamento della sistemazione del torrente Chiaravagna nel tratto di valle.

11 mln/€ sono destinati all'area metropolitana per interventi diffusi finalizzati alla lotta al dissesto idrogeologico.

3. *Sviluppo economico e produttivo - Smart City*

Gli interventi strategici individuati per questa area tematica consistono nella riqualificazione urbanistica degli ambiti attraverso la realizzazione di nuove polarità urbane destinate ad attrarre investimenti pubblici e privati. Interventi per efficientamento energetico e per la mobilità sostenibile. In particolare si evidenziano: Polo scientifico-tecnologico degli Erzelli, Progetto "Blueprint"

4. *Cultura salute e benessere*

Per questa area tematica, gli interventi prioritari riguardano l'adeguamento e riqualificazione delle strutture sportive anche funzionali allo svolgimento dei Giochi Europei Paralimpici Giovanili, nell'ambito di Genova Capitale Paralimpica e interventi per la riqualificazione del patrimonio storico-artistico.

Progetto per la riqualificazione delle Periferie di Genova Metropolitana

Il "Programma straordinario di intervento" per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle Città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia è stato istituito dalla Legge di Stabilità 2016 (Legge 208/2015, commi da 974 a 978).

Il Bando, con DPCM del 25 maggio 2016, ha definito le modalità e procedure per la presentazione dei progetti da parte dei Comuni e delle Città metropolitane e con DPCM del 6 dicembre 2016 è stata approvata la graduatoria dei progetti presentati.

Le risorse statali a disposizione del Piano periferie 2016 sono una dotazione finanziaria iniziale di 500 milioni di euro per i primi 24 progetti in graduatoria, ed a seguire altri 1.600 milioni di euro indicati nella Legge di Bilancio 2017, da stanziare da parte del Comitato Interministeriale per la Programmazione

Economica (CIPE) (seduta del 3 marzo) a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020, e con DPCM successivo. Il progetto di Città Metropolitana di Genova è finanziato con le risorse disponibili nel 2017.

Le risorse statali a disposizione del Piano periferie 2016 sono una delle cifre più rilevanti messe a disposizione per programmi urbani "complessi".



Il Progetto della Città metropolitana di Genova, oltre che dagli interventi su istituti scolastici superiori e viabilità metropolitana, è costituito anche dai contributi dei Comuni in esito a un processo di coinvolgimento attivo che ha consentito di pervenire ad una strutturazione organica, come di seguito riportato in sintesi:

Cronoprogramma e Piano finanziario				
INTERVENTI	2017	2018	2019	2020
GE_Sampierdarena - Rete dei "Civic Center Scolastici" Liceo Scientifico "G. Mazzini" (succursale) via P. Reti 25	312.000,00	600.000,00		
GE_Sampierdarena - Rete dei "Civic Center Scolastici" Liceo Scientifico delle Scienze. Via Spinda di S. Pietro 1	200.000,00	300.000,00		
GE_Sampierdarena - Rete dei "Civic Center Scolastici" Liceo Scientifico "Enrico Fermi" via Ulanowski 56	330.000,00	1.000.000,00	120.000,00	
GE_Sampierdarena - Rete dei "Civic Center Scolastici" IIS "Italo Calvino" via Borzdi, 21	350.000,00	900.000,00	122.900,00	
GE_Sestri Ponente - Rete dei "Civic Center Scolastici" Luigi Lanfranchi	400.000,00	374.700,00		
GE_Teglia - Rete dei "Civic Center Scolastici" IIS "Gastaldi/Abba" via Teglia 12	300.000,00	1.500.000,00	1.103.600,00	
GE-Bolzaneto - Rete dei "Civic Center Scolastici" IPSIA "Meucci"- "Gaslini" via P. Pastorino 15	200.000,00	300.000,00		
RONCO SCRIVIA - Rete dei "Civic Center Scolastici" IIS "Primo Levi" via Trento e Trieste 101 e 87c	300.000,00	1.400.000,00	1.500.000,00	744.300,00
GE_Pegli - Rete dei "Civic Center Scolastici" Liceo Classico "G. Mazzini" piazza C. Bonavino 6	300.000,00	1.000.000,00	117.500,00	
GE_Voltri - Rete dei "Civic Center Scolastici" Liceo Scientifico "Luigi Lanfranchi" via ai Cantieri 2	350.000,00	500.000,00		
Totale annualità	3.042.000,00	7.874.700,00	2.964.000,00	744.300,00
TOTALE SCUOLE	€ 14.625.000,00			
VALLE STURA - Riqualificazione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali della C.M. di Genova.....	545.000,00	1.030.000,00		
VALLI POLCEVERA/SCRIVIA - Riqualificazione e messa in sicurezza infrastrutture stradali della C.M. di Genova	4.400.000,00	8.600.000,00		
VALLI POLCEVERA/SCRIVIA - Progetto "Ghiaccio"	50.000,00			
Totale annualità	4.995.000,00	9.630.000,00		
TOTALE VIABILITA'	€ 14.625.000,00			
MIGNANEGO - Progetto integrato di riqualificazione spazi, adeguamento viabilità ed efficientamento energetico	681.438,00	1.600.000,00		
CAMPOMORONE - Riqualificazione del polo scolastico comunale "Antonio e Caterina Dellepiane"	500.000,00			
CERANESI - Lavori per la mitigazione del rischio del rio Razeto presso il centro abitato di S. Marta	365.000,00			
SANT'OLCESE - Riqualificazione della viabilità mediante la mitigazione del rischio e sicurezza degli assi viari	1.368.435,00	10.000,00		
BUSALLA 1 - Adeguamento dell'immobile ex scuola media statale "Rinaldo Traverso" eriquific. aree adiacenti	200.000,00	370.000,00		
BUSALLA 2 - Riqualificazione dell'edificio scolastico sede della scuola primaria sita in via Martiri di Voltaggio	249.000,00	470.000,00		
SAVIGNONE - Riqualificazione sistema servizi scolastici e spazi sportivi e aggregativi della frazione di Isorelle	190.000,00	345.000,00		
RONCO SCRIVIA - Recupero e adeguam. funzionale.....per l'accessibilità e valorizzazione di "Palazzo Spinola"	370.000,00	50.000,00		
RONCO SCRIVIA - Sistemazione idraulica del torrente Scivia in località Campi Sportivi	980.000,00	20.000,00		
VOBBIA - Riqualificazione urbanistica dell'intero compendio e completamento funzionale dell'area verde.....	313.000,00			
ISOLA DEL CANTONE - Manutenzione straordinaria e miglioramento accessibilità edificio scolastico del capduogo	145.000,00	35.000,00		
MELE - Completamento riqualificazione abitato attraverso l'adeguamento della pavimentazione.....	204.175,00			
MASONE - Adeguamento sismico della scuola media, località Ronco	220.000,00			
CAMPOLIGURE - Riqualificazione energetica del palazzetto dello sport	927.130,00			
ROSSIGLIONE - Riqualificazione del tessuto urbano del borgo inferiore - Servizi scolastici e sociali, spazi	600.638,00	335.000,00		
TIGLIETO - Riqualificazione della piazza "Martiri per la Libertà"	149.800,00	50.000,00		
Totale annualità	7.463.616,00	3.285.000,00		
TOTALE COMUNI	€ 10.748.616,00			

I rapporti tra la Città metropolitana e la Presidenza del Consiglio dei Ministri sono regolati tramite un atto convenzionale che contiene gli obblighi per la fase attuativa degli interventi e gli aspetti correlati all'erogazione dei finanziamenti e al monitoraggio delle opere e dei servizi realizzati, per il quale è prevista la supervisione di un apposito Gruppo di Monitoraggio.

La Città metropolitana, tenuto conto dell'impegno assunto a livello nazionale di "stabilizzazione" del Bando per la riqualificazione delle periferie urbane, punta a replicare il progetto su altri assi periferici del suo territorio: il metodo può essere riproposto, sviluppando la capacità di governance maturata dalla Città metropolitana, per favorire le innovazioni del mondo scolastico, lo slancio del terzo settore ed in prospettiva, virtuose collaborazioni pubblico/private.

E. Rapporto con l'Europa

L'impiego adeguato ed efficace delle risorse messe a disposizione dall'Unione Europea è un parametro importante per valutare le capacità di intervento a livello locale dell'ente con competenze di area vasta.

Nel nuovo ciclo di programmazione 2014-2020 la Commissione Europea ha dato grande enfasi al ruolo delle città metropolitane nella gestione diretta delle risorse.

Anche lo Statuto della Città metropolitana di Genova – all’art. 7 - considera compito essenziale dell’ente concorrere al processo di integrazione europea attraverso: rapporti di collaborazione e cooperazione con le altre Aree metropolitane europee; forme di collaborazione idonee ad assicurare una costante partecipazione allo sviluppo di relazioni con gli altri enti territoriali degli Stati dell’Unione; forme di coordinamento tra le Città e le aree metropolitane dell’Unione.

Nell’ottica di una governance multilivello CMGE, inoltre, dovrà diventare il “collante” tra l’Europa e il territorio locale, grazie anche alla partecipazione dell’amministrazione alle reti attive e ai network europei di città ed enti pubblici per lo scambio di buone prassi e la diffusione di politiche urbane e metropolitane.

Per dare sistematicità a queste opportunità di sviluppo , il nuovo modello organizzativo dell’ente, pertanto, dovrà prevedere un nucleo operativo in grado di svolgere le seguenti attività principali:

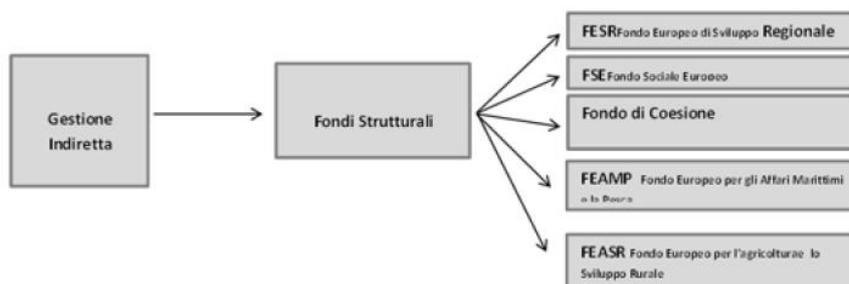
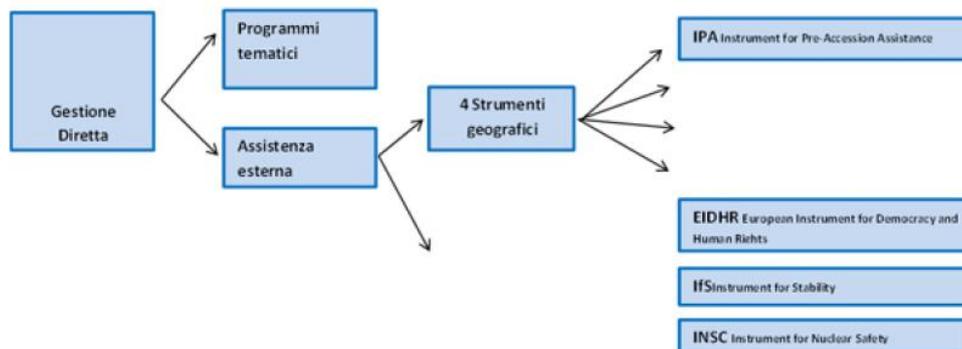
- curare la partecipazione dell’ente alle reti internazionali
- sviluppare una rete di relazioni a livello locale
- garantire un approccio integrato ai progetti europei

Per raggiungere gli obiettivi strategici di Europa 2020, l’Unione europea si avvale di diverse tipologie di strumenti finanziari, gestiti attraverso un sistema di “responsabilità condivisa” tra la Commissione europea e le autorità degli Stati Membri (gestione indiretta), o a livello centrale da parte della Commissione europea (gestione diretta).

A. I fondi a gestione indiretta comprendono i Fondi strutturali e di investimento europei

B. I fondi a gestione diretta comprendono i finanziamenti diretti UE noti anche come “programmi tematici” o “programmi comunitari” e gli strumenti finanziari per l’assistenza esterna.

Il contributo finanziario da parte dell’Unione europea viene in genere erogato tramite una procedura di selezione dei progetti. L’Unione europea, attraverso i diversi strumenti finanziari, promuove la cooperazione e la sinergia sia all’interno che all’esterno dell’Europa.



L'Agenda Urbana

Le città svolgono un ruolo chiave per lo sviluppo territoriale dell'Europa e l'**Agenda urbana**, assieme all'**Agenda digitale**, è parte integrante della **strategia Europa 2020**.

L'Unione Europea ha invitato – in relazione agli atti e proposte normative della Commissione europea in tema di politica di coesione 2014-2020 - tutti gli Stati membri a dotarsi di un'**Agenda Urbana nazionale** che permetta alle amministrazioni cittadine di essere direttamente coinvolte nell'elaborazione delle strategie di sviluppo.

In tal senso si prevede che, all'interno del **Fondo europeo dello sviluppo regionale (FESR)**, almeno il **5 %** delle risorse assegnate a livello nazionale debba essere destinato ad Azioni Integrate per lo Sviluppo Urbano Sostenibile delegate alle città.

L'Agenda Urbana promuove lo sviluppo delle reti tra città e lo scambio delle migliori pratiche nei vari campi, secondo moduli definiti per dimensione demografica, in modo che la selezione delle venti città che saranno indicate nel contratto di partenariato per attingere al 5 per cento dei fondi FESR possa realizzare benefici che si trasmettano anche alle altre.

I cinque punti fondamentali che costituiscono il nucleo dell'**Agenda Urbana**:

1. limitazione del **consumo di suolo** e **riqualificazione urbana**,
2. infrastrutture dei trasporti e **mobilità** sostenibile.
3. strategia europea in materia di **clima ed energia** (meno 20% delle emissioni di gas a effetto serra, più 20% di efficienza energetica, almeno il 20% dei consumi di energia da fonti rinnovabili entro il 2020).
4. **cultura, Università** e **smart cities**.
5. **lavoro** e **welfare**.

Più concretamente, la città di domani è una città accessibile a tutti, in cui gli spazi pubblici sono più centrati sulle persone che sulle automobili, i livelli di inquinamento sono bassi o vicini allo zero, le risorse vengono utilizzate in modo più efficiente con quasi zero rifiuti, le infrastrutture verdi svolgono un ruolo importante, la mobilità è dolce e il trasporto pubblico efficiente.

Occorre pertanto allineare le possibilità tecnologiche con la *governance* delle città, attraverso, per esempio, l'**innovazione nel settore delle ICT** che permette di ottenere servizi pubblici più efficienti, inclusivi e sviluppati in collaborazione con gli utenti, estendendo pertanto il concetto di città intelligenti per includere gli aspetti sociali e ambientali.

La visione della città europea di domani (secondo l'Agenda Urbana)

Gli obiettivi ed i valori della *città europea di domani*, per l'Agenda Urbana, sono:

- un luogo con un avanzato progresso sociale, con un elevato grado di coesione sociale, abitazioni confortevoli, istruzione ed accesso alla sanità per tutta la popolazione;
- una piattaforma per la democrazia, il dialogo e la diversità culturale;
- un luogo verde, rigenerato in maniera sostenibile;
- un luogo di attrazione ed un motore di crescita economica.
- Il futuro sviluppo urbano e territoriale europeo dovrebbe:
- basarsi su una crescita economica equilibrata e un'organizzazione territoriale delle attività, con una struttura urbana policentrica;
- costruirsi su forti regioni metropolitane e altre aree urbane che possono fornire una buona accessibilità ai servizi di interesse economico generale;
- caratterizzarsi con una struttura compatta degli insediamenti con limitata espansione urbana;
- godere di un elevato livello di protezione dell'ambiente e di qualità della vita.

F. Rapporto con Università e Ricerca

La Città Metropolitana ha come funzione fondamentale la promozione e il coordinamento dello sviluppo economico e sociale dell'area vasta. Ha anche il compito di progettare e organizzare sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici.

Per creare sviluppo è importante non solo il dialogo con il mondo dell'impresa e con gli operatori del sociale, il c.d. terzo settore, ma è necessario curare il rapporto con le istituzioni che hanno il ruolo di formare le nuove generazioni.

Costituisce quindi una dimensione fondamentale strutturare in modo stabile il rapporto con l'Università e con il mondo della Scuola, per costruire metodi e canali di facilitazione dell'incontro tra formazione, ricerca ed esperienza.

La Città Metropolitana ha la possibilità di individuare all'interno della propria organizzazione o nel sistema degli enti del territorio gli spazi nell'ambito dei quali i giovani possono fare esperienza, arricchire il bagaglio conoscitivo e formativo e incontrare il mondo del lavoro.

L'Università e la Scuola possono beneficiare di questi percorsi, come osservatorio privilegiato del territorio, per orientare i palinsesti formativi. L'Università può sviluppare capacità attrattiva sui giovani di altre realtà territoriali. La Scuola avere uno strumento di orientamento per gli studenti, sia per quelli che intendono proseguire gli studi, sia per quelli che puntano ad inserirsi nel mondo del lavoro.

Scheda di progetto



178

LA RICERCA E L'ESPERIENZA COME MOTORE DI SVILUPPO

Per la Città Metropolitana e gli enti del territorio che vorranno lasciarsi coinvolgere nel progetto un'occasione per arricchire le competenze professionali mediante l'inserimento ancorché temporaneo di giovani laureandi o laureati, dei ragazzi della scuola superiore e dei diplomati, e accrescere la qualità della propria organizzazione.

Possono dare valore aggiunto ed efficacia al progetto il ruolo che la Città Metropolitana può assumere quale ente di strategie in materia di concorsi e procedure selettive per i comuni del territorio e promotore di iniziative di aggregazione e di rete nella gestione dei servizi, quali occasioni per valorizzare le esperienze acquisite nell'ambito del progetto.

Il quadro normativo di riferimento è quello nazionale e regionale in materia di promozione del lavoro e del sistema educativo di istruzione e formazione fino alla recente riforma del sistema nazionale di istruzione e formazione e delega per il riordino delle disposizioni legislative vigenti (La Buona Scuola).

Obiettivi

L'obiettivo principale è mettere a sistema gli strumenti che attualmente consentono a studenti, laureati e diplomati, una prima esperienza nel mondo del lavoro, in modo tale da non creare soluzioni di continuità nei programmi di lavoro.

Per i giovani l'opportunità di misurarsi su un'esperienza strutturata e qualificata, di creare relazioni con il mondo economico e sociale, di rafforzare il proprio bagaglio conoscitivo e di competenze.

Per l'Università un "laboratorio" di ricerca applicata sull'organizzazione della pubblica amministrazione, sui servizi pubblici, sui temi dello sviluppo economico e sul sociale.

Per la Scuola la creazione di un sistema stabile di attuazione dell'alternanza scuola - lavoro e la possibilità di verificare la validità e l'adeguatezza dei percorsi formativi.

Per la Città Metropolitana e le pubbliche amministrazioni un'occasione di innovazione attraverso il rapporto con il mondo della ricerca e della scuola e la possibilità di una costante presenza stimolante di giovani motivati all'interno della propria organizzazione.

Gli **strumenti** per realizzare il progetto sono: l'alternanza scuola-lavoro, il tirocinio curriculare (o stage) per studenti universitari in corso di laurea (periodo massimo 1 anno), il tirocinio extra curriculare per laureati (periodo massimo 6 mesi) e diplomati (periodo massimo 1 anno), il tirocinio professionale.

Azioni a breve termine (1-3 anni)

ACCORDO QUADRO PER ALTERNANZA-SCUOLA LAVORO

- Individuare nell'ambito dell'organizzazione di CM dei settori funzionali all'alternanza scuola lavoro;
- Concordare con le scuole i contenuti didattici dell'esperienza lavorativa e le attività propedeutiche a rendere l'attività lavorativa più proficua;
- Definire ruoli e criteri di selezione dei diplomati per i tirocini

ACCORDO QUADRO CM - UNIGE

- Tirocini formativi e supporto specialistico
- Individuazione le aree di attività della pubblica amministrazione in cui possono trovare spazio di attuazione i progetti permanenti a carattere innovativo, che possano favorire il contatto dei giovani con le realtà economiche e sociali del territorio, che possano produrre esperienze virtuose e tradursi in percorsi d'inserimento lavorativo:
 - a) la pianificazione generale e territoriale, il marketing territoriale (AREA SOCIALE - ECONOMICA),
 - b) la finanza locale, i progetti di finanziamento (AREA ECONOMICA)
 - c) la centralizzazione degli acquisti e delle gare (AREA GIURIDICA - ECONOMICA)
 - d) i servizi in rete, sistema idrico integrato, gestione del ciclo rifiuti, il sistema dei trasporti (AREA TECNICA - ECONOMICA),
 - e) i servizi alla persona (AREA SOCIALE - ECONOMICA – GIURIDICA)
 - f) i lavori pubblici e il sistema delle manutenzioni (AREA TECNICA)
 - g) l'informatizzazione del territorio, i sistemi informativi in rete (AREA INFORMATICA – ECONOMICA)
- Definizione delle modalità di gestione, di monitoraggio dei progetti permanenti e di valutazione dell'efficacia.
- Previsione di un comitato guida paritetico.

Azioni a medio-lungo termine (10 anni)

PROGETTO ALTERNANZA-SCUOLA LAVORO

- dare continuità all'attività attraverso la pianificazione delle ore lavorative, la successione degli studenti e la preparazione dell'inserimento (condivisione scolastica degli interventi)
- esportare il modello città metropolitana nei comuni del territorio in modo tale da creare una rete di opportunità nei territori fuori capoluogo in funzione dell'ubicazione delle scuole o della residenza degli studenti

PROGETTI PERMANENTI DI ESPERIENZA E DI RICERCA

I progetti permanenti riguardano le attività della pubblica amministrazione che hanno caratteristiche innovative, che favoriscono il contatto dei giovani con le realtà economiche e sociali del territorio, che possano produrre esperienze virtuose e tradursi in percorsi d'inserimento lavorativo.

I progetti sono gestiti da gruppi misti di laureandi e laureati, ma possono prevedere anche l'inserimento dei giovani diplomati e di studenti in alternanza scuola lavoro.

La continuità è assicurata non solo dalla pianificazione degli inserimenti ma dalla presenza di un tutor della città metropolitana e da un docente referente per l'università.

I tutor forniscono le informazioni per il monitoraggio e la valutazione dei progetti.

Partner e attori coinvolti:

Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca (MIUR), Direzione Scolastica Regionale e Provinciale, Regione Liguria, Università degli Studi Di Genova (UNIGE), Scuole superiori di secondo grado, Ordini e Collegi professionali.

Direzione responsabile: Direzione Amministrazione, Direzione Sviluppo economico, Direzione Generale

Costi : 60.000 euro

Il costo del progetto è sostanzialmente determinato dall'assegno per i tirocini. Un intervento di 60.000 euro sul bilancio della Città Metropolitana, nell'ambito degli stanziamenti sul personale consente l'inserimento di 15 tirocinanti, laureati o diplomati. I progetti possono essere finanziati anche da soggetti privati mediante borse di studio-lavoro.

Risorse finanziarie

Risorse proprie	X	Bilancio di previsione 2017-2019: Missione 1 - Servizi istituzionali generali e di gestione Programma 10- risorse umane
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali	x	Risorse messe a disposizione dall'Università degli studi di Genova
Risorse comunali		-
Capitali privati		-



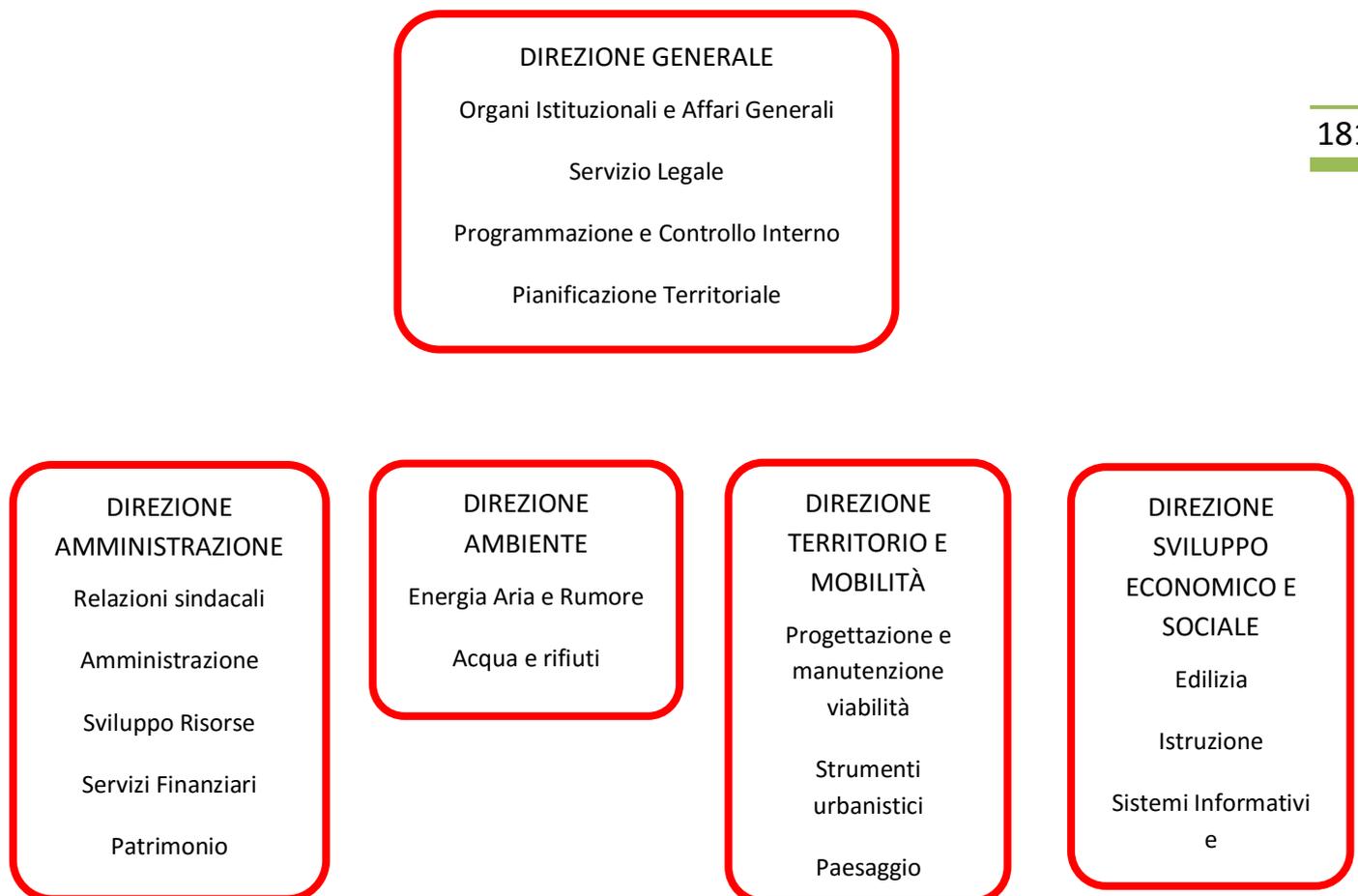
C. UN NUOVO MODELLO ORGANIZZATIVO IN FUNZIONE DELLE STRATEGIE

A. GESTIONE DELL'ESISTENTE E VALORIZZAZIONE E UTILIZZAZIONE OTTIMALE DEL PATRIMONIO

Per esercitare il suo ruolo di ente di governo del territorio metropolitano e di coordinamento dei Comuni che la compongono, Città metropolitana di Genova, coerentemente al nuovo contesto normativo, ha dato avvio al processo di riorganizzazione legato alla revisione delle funzioni dell'ente e preordinato al suo concreto funzionamento.

Il nuovo assetto organizzativo dell'Ente (determinazione del Sindaco metropolitano n. 156/2015), prevede una Segreteria e Direzione generale, una Direzione di staff che raccoglie tutte le funzioni di amministrazione e tre Direzioni di linea: Ambiente, Mobilità e territorio, Sviluppo economico e sociale.

Di seguito una rappresentazione:



E' stato ritenuto opportuno dare decorrenza alla nuova macrostruttura a far data dal 1° luglio 2015, data che segna il riassorbimento di alcune funzioni da parte della Regione Liguria (L.R. 15/2015), al fine di rendere coerenti gli strumenti di programmazione con il nuovo assetto delle funzioni della Città Metropolitana, separando i processi relativi alle nuove funzioni fondamentali da quelli gestiti in avvalimento secondo l'accordo sottoscritto da Regione Liguria, ARSEL, Agenzia In Liguria e Città metropolitana in data 30 giugno 2015.

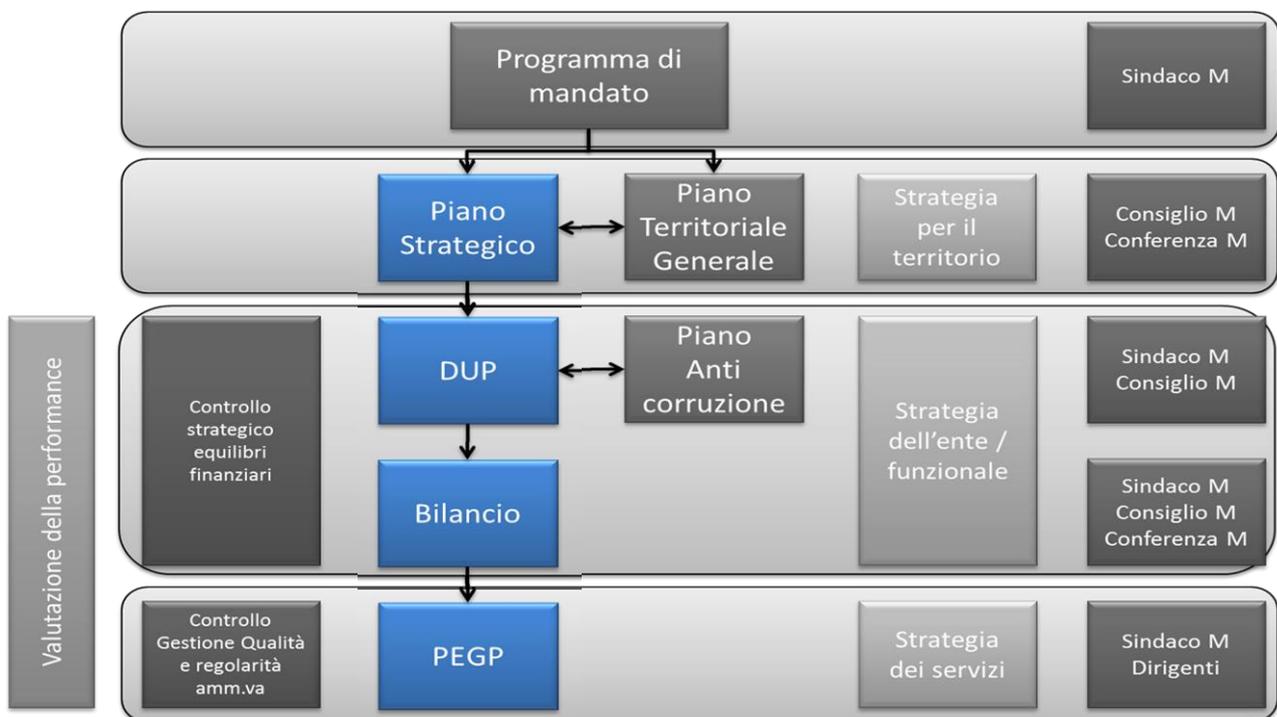
Per dare piena attuazione alla nuova macrostruttura è necessario un ulteriore percorso organizzativo che prevede la definizione dell'organigramma di ogni Direzione, la verifica dell'articolazione delle competenze professionali del personale in funzione delle nuove competenze . e la definizione della metodologia di pesatura dei ruoli e di assegnazione degli incarichi.

POLITICA DI BILANCIO

Un piano strategico che nasce in un contesto di crisi economica e sociale come quello attuale deve necessariamente interrogarsi sulle risorse finanziarie e non, e deve consentire l'emersione di risorse esistenti che possono essere valorizzate e potenziate collettivamente.

Per risorse si intende: le persone, le risorse economiche, gli spazi, le attrezzature. Il tutto entro limiti del bilancio disponibile.

Come indicato nel grafico che segue, il modello proposto da Genova prevede che il Piano Strategico ordina e si coordina con gli altri strumenti di programmazione, compreso il Bilancio triennale di previsione.



Questo modello consente all'amministrazione di impostare tutta la programmazione finanziaria sulla base delle strategie che sono individuate nel Piano strategico. Infatti i costi e le risorse dedicate ai progetti già descritti nelle singole sezioni, costituiscono input per la definizione del nuovo bilancio triennale.

VALORIZZAZIONE E UTILIZZAZIONE OTTIMALE DEL PATRIMONIO

Il patrimonio immobiliare pubblico ha un valore considerevole e non solo dal punto di vista economico: molto spesso può rappresentare un'opportunità unica sul territorio, sia da un punto di vista logistico, che economico.

All'esigenza di un ente di valorizzare il patrimonio immobiliare non idoneo o eccedente il proprio fabbisogno può corrispondere la necessità di un altro di soddisfare le esigenze operative conseguenti all'esercizio delle proprie funzioni e attività.

Il tema della valorizzazione e condivisione del patrimonio pubblico è oggetto di attenzione da parte del legislatore che si è concretizzata in processi ed iniziative di valorizzazione gestite dall'Agenzia del demanio: Federalismo demaniale, Sblocca Italia, Valore paese, Progetti di sviluppo immobiliare.

Scheda di progetto



1. PATRIMONIO CONDIVISO

Le iniziative di acquisizione, di dismissione o di valorizzazione degli immobili prescindono da un confronto a livello territoriale su possibili esigenze convergenti tra pubbliche amministrazioni. Manca un tavolo di confronto focalizzato su questo tema.

In un contesto di contrazione delle risorse e di stagnazione del mercato immobiliare, può assumere una valenza strategica per il recupero del patrimonio pubblico definire dei meccanismi di confronto e di condivisione delle esigenze, degli strumenti e delle soluzioni.

I principali riferimenti normativi sono i seguenti:

Decreto legislativo 28 maggio 2010, n.85, "Attribuzione a Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni di un proprio patrimonio, in attuazione dell'art. 19 della legge 5 maggio 2009, n. 42"

Decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70, convertito con modificazioni in legge 12 luglio 2011, n. 106

Decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214

Decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini, convertito con modificazioni dalla L.egge 7 agosto 2012, n. 135

Legge 24 dicembre 2012, n. 228, Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2013)

Il progetto è finalizzato a costituire un tavolo permanente di confronto tra gli enti proprietari di immobili per verificare i reciproci fabbisogni, condividere le informazioni e ricercare soluzioni e strumenti giuridici.

Al tavolo sono rappresentate le esigenze dei comuni del territorio, che sono supportati nella ricerca di soluzioni di valorizzazione o nell'acquisizione di beni nell'ambito del Federalismo demaniale.

Gli strumenti operativi per attuare gli obiettivi sono: Accordo di programma, Tavolo di condivisione, Contratti immobiliare aventi ad oggetto diritti reali o di natura obbligazionaria.

Obiettivi a breve termine (1-3 anni)

Censimento dei detentori dei patrimoni immobiliari di maggiore interesse

Costituzione del tavolo e dell'osservatorio

Definizione piano operativo

Obiettivi a medio-lungo termine (10 anni)

Percorsi di valorizzazione

Operazioni immobiliari

Partner e attori coinvolti:

Regione, Comune capoluogo, Comuni, Università degli Studi di Genova, Fondazioni pubbliche e private, Agenzia del demanio, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Genova e le province di Imperia, La Spezia e Savona.

Direzione Amministrazione: Direzione Amministrazione**Risorse finanziarie**

Risorse proprie	X	Bilancio di previsione 2017-2019 Missione 1 – Servizi istituzionali generali e di gestione Programma 5 – Gestione dei beni demaniali e patrimonio
Risorse europee		-
Risorse nazionali/regionali		-
Risorse comunali		-
Capitali privati		-

B. STRATEGIE DI COMUNICAZIONE

*“Il **brand territoriale** deve essere considerato non soltanto come un risultato, ma anche e soprattutto come un **processo** per creare un sistema di valori comuni a un territorio. Il marchio assolve così una funzione interna oltre che esterna, perché permette di **allineare le strategie** di diversi stakeholder del territorio e non focalizzarsi solamente sulla commercializzazione finale del prodotto – ruolo, quest’ultimo, del branding come disciplina del marketing tradizionale.*

*In questo senso, nel lungo termine, un marchio territoriale forte potrebbe influenzare le reti di relazioni tra aziende di uno stesso territorio, generando **opportunità di cooperazione** a vari livelli. Ma potremmo spingerci oltre: la definizione di un sistema valoriale territoriale potrebbe condizionare anche le scelte insediative per le aziende del futuro, favorendo settori o standard produttivi che rispecchiano quello stesso sistema.*

*Nonostante questi punti di forza del marchio territoriale, bisogna sempre considerare che la **governance** di un brand territoriale è sempre molto più **complessa e limitante** di quella di un brand aziendale. Ciò è legato al fatto che il marchio territoriale rimane un bene collettivo, i cui prodotti sono in mano non al gestore del marchio, ma alle aziende produttrici. L'influenza del marchio territoriale sulle singole scelte aziendali è quindi soltanto parziale e si sviluppa più come opportunità strategica che come imposizione coercitiva."*

<http://regdev-blog.eurac.edu/marchio-territoriale-prevalgono-i-limiti-o-le-potenzialita/>

Prime indicazioni operative per una strategia di comunicazione

Si riportano di seguito le prime linee guida per attivare una strategia di comunicazione della Città Metropolitana volta ad imprimere un'immagine nuova, definita e condivisa in tutti i canali di comunicazione.

- ✓ **Valutazione della "brand awareness"** ovvero prendere coscienza se i cittadini e gli stakeholder sono consapevoli del ruolo che ha la Città Metropolitana attraverso forme organizzate di consultazione e partecipazione. Grazie ai lavori del Piano Strategico e ai questionari on-line predisposti sul portale dedicato questo tipo di attività è stato avviato; i focus group svolti sul territorio hanno permesso di raccogliere le opinioni di stakeholder e amministratori da cui è emerso che il ruolo della Città Metropolitana è ancora poco conosciuto.
- ✓ **Definizione di un sistema di valori condiviso con il territorio**, partecipato dagli stakeholder dell'Ente, che sta alla base della strategia di comunicazione; tale definizione è già stata avviata con il percorso partecipativo del Piano Strategico. Si tratta di *"un **processo per creare un sistema di valori comuni a un territorio. Il marchio assolve così una funzione interna oltre che esterna, perché permette di **allineare le strategie** di diversi stakeholder del territorio..."***.
- ✓ **Definizione di un'immagine grafica coordinata** che coinvolga ogni strumento di comunicazione dell'Ente. La definizione del brand segue direttamente la fase di definizione del contenuto sostanziale della comunicazione; le modalità per farlo sono molteplici, anche se per un brand di successo può essere utile coinvolgere esperti in materia, da ricercarsi anche nel mondo universitario e della ricerca. Una soluzione che consente anche di raggiungere l'obiettivo della visibilità e della partecipazione è quello del concorso di idee per giovani designer, una prassi seguita da molti Enti.

Una volta stabilita l'immagine coordinata deve permeare ogni strumento di comunicazione dell'Ente, dalla lettera, alla cartellonistica, parco auto, livree, sito web generale e siti di settore, info point e sportelli.

– Costruzione del Piano della Comunicazione

Si tratta di curare la redazione del **Piano della Comunicazione**, previsto dalla L.150 del 2000, volto a pianificare e programmare le strategie e le azioni di comunicazione nel breve-medio periodo, individuando tempi, costi, risorse e responsabilità interne.

La struttura che svolgerà il ruolo di coordinamento avrà il compito di monitorare l'attuazione del programma stabilito nel Piano e di veicolare le informazioni agevolando la comunicazione interna all'Ente, coinvolgendo nelle attività di comunicazione tutte le strutture, facendo da tramite tra le strutture tecniche e l'URP.

Si riportano di seguito alcuni abstract del documento "Il Piano di comunicazione nelle Amministrazioni Pubbliche" del Dipartimento della Funzione Pubblica che chiariscono il senso e l'importanza di una strategia di comunicazione e del suo Piano per una PA.

Nel supportare l'amministrazione verso il cambiamento, la comunicazione cambia l'organizzazione: i valori e l'identità costitutiva si rifondano intorno a nuovi principi guida, le procedure vengono

semplificate, i servizi rispondono meglio ai bisogni dell'utenza, i linguaggi diventano più comprensibili, le competenze e le conoscenze dentro l'organizzazione si affinano e si specializzano, le relazioni migliorano e aumentano.

Pur in presenza di questi potenziali benefici, le attività di comunicazione istituzionale nelle amministrazioni pubbliche restano ancora insufficienti e con uno scarso livello di investimento, non solo di risorse e competenze, ma soprattutto di valore strategico.

Le attività di comunicazione istituzionale si risolvono, in diversi casi, in episodi più o meno coerenti tra loro e non sempre finalizzati a supportare le strategie dell'organizzazione.

L'interesse verso il piano di comunicazione nasce dalla consapevolezza che questo è uno degli strumenti possibili per dare valore strategico alla comunicazione accompagnando le amministrazioni verso un reale cambiamento.

Infatti nel piano di comunicazione le informazioni si strutturano in una sequenza di azioni logicamente correlate, sono inserite in un contesto di riferimento e vengono dotate di intelligenza finalizzata, determinandoci così una relazione ad alto valore aggiunto fra l'amministrazione e i suoi pubblici.

Il piano di comunicazione è uno strumento che serve a programmare le azioni di comunicazione di una organizzazione in un certo arco temporale. In questa accezione dunque il piano di comunicazione aiuta il governo della comunicazione nel senso che ne consente la finalizzazione (il perché comunichiamo), ne individua gli attori (il chi comunica e a quali destinatari), ne indica i prodotti (il cosa si dovrebbe realizzare), con quali strumenti e con quali risorse. In un piano di comunicazione tutte queste variabili vengono tra di loro logicamente correlate, mettendo dunque l'organizzazione nelle condizioni di avere una visione complessiva della propria comunicazione.

L'assenza di obiettivi chiari, definiti e misurabili aumenta il rischio di produrre effetti comunicativi distorti, di sprecare risorse, di generare incoerenze e casualità comunicative caratterizzate più dal dover fare che dal sapere perché farlo. Il piano di comunicazione aiuta a definire i perché delle comunicazioni prodotte nell'ambito di una organizzazione.

Tra le azioni individuate dal Piano di Comunicazione rientrano:

- **la chiara definizione della “digital identity” aziendale**, legata alla comunicazione sui canali social (come Twitter o Facebook con lo scopo di aumentare i follower praticamente a costo zero) e alla diffusione del messaggio tramite i canali media
- la strutturazione di **forme di partecipazione** quali:
 - **Focus Group**. Consente la gestione on-line di un gruppo di persone per discutere e confrontarsi riguardo all'atteggiamento personale nei confronti di un tema. Per formulare proposte, raccogliere suggerimenti, portarle in votazione e selezionare quelle che riscuotono il maggior gradimento.
 - **Attivare uno spazio di dialogo** tra CMGE e i cittadini (ad esempio con forum, email, canali Social)
 - **Realizzare progetti di mappatura partecipata**, raccogliendo segnalazioni di luoghi da evidenziare su una mappa, con possibilità di arricchirle con risorse informative allegate (file, link o video), inviare commenti ed esprimere un proprio gradimento in merito
 - **Effettuare consultazioni dei partecipanti ad un processo partecipativo** in merito ad uno o più quesiti proposti nel rispetto di alcuni requisiti. Una consultazione può essere composta da un numero variabile di quesiti (anche uno solo), senza alcun limite prefissato, appartenenti a diverse tipologie, in relazione alle modalità con cui è possibile esprimere la risposta: selezione singola, multipla, ordinamento, testo libero.

- **Realizzazione di Apps** (Open Data). Consente la costruzione di applicazioni utili per la collettività a partire dagli open data attraverso la disponibilità di API (Application Programming Interface) che ne facilitino lo sviluppo.
 - **WEB MEETING /WEBINAR.** Discussione sincrona, similmente ad una chat, in cui i tempi ed i modi di interazione fra i partecipanti sono definiti da regole di conduzione del meeting che garantiscono a tutti di potersi esprimere e di poter arrivare ad un risultato condiviso della discussione. Si possono prevedere delle tematiche precise che possono essere di diffusione di servizi o di “formazione” su argomenti.
 - Es: ciclo di webinar sugli opendata per i Comuni, ciclo di webinar sulle competenze dell’ente ecc.
 - **Gamification.** Prevede la creazione di “giochi” guidati per la comprensione di tematiche precise dell’ente. Es: conosci la CMGE?
- definire il metodo dello “**story telling**” per trasmettere il nuovo messaggio comunicativo
 - strutturare un programma di **formazione interna** sulla comunicazione e individuazione di un referente della comunicazione per ogni struttura

✓ **Ristrutturazione dell’ufficio URP**

L’URP costituisce la vetrina pubblica dell’Ente e come tale deve comunicarne valori, obiettivi e funzioni.

Una volta definito il sistema di valori, il brand e il Piano della Comunicazione l’URP deve assumere il ruolo fondamentale di veicolare al cittadino il nuovo messaggio tramite:

- Restyling esterno e interno secondo le linee guida del brand
- Comunicazione esterna che chiarisca immediatamente il ruolo dello sportello
- Ripensamento delle funzioni di sportello legate alle nuove funzioni istituzionali (informazioni sugli uffici, modulistica, punto stabile di interazione e partecipazione del cittadino alle attività dell’Ente anche tramite organizzazione strutturata di eventi e giornate informative...)

187

E’ fondamentale definire chiaramente il passaggio di informazioni interne tra l’URP e la parte istituzionale e tecnica dell’Ente in modo **che lo sportello sia in grado di fornire sempre una comunicazione chiara e aggiornata.**

D. ATTUAZIONE, MONITORAGGIO E VALUTAZIONE

L’esperienza dimostra che nella fase attuativa del piano è più difficile mantenere viva e in modo adeguato, la partecipazione degli *stakeholder*. Diventa quindi strategico creare un sistema di monitoraggio in grado di “rendicontare”, in modo mirato ed efficace tutte le attività previste dal piano stesso.

Lo scopo è quello di rafforzare la *trasparenza* dell’azione amministrativa, *facilitare il dibattito*, *mantenere vivo l’interesse* per il Piano e consentire di *modificare* in tempo e nel tempo *i progetti* che incontrano ostacoli per la loro realizzazione o che le modificate condizioni economiche, sociali o congiunturali rendono anacronistici o poco efficaci rispetto alle strategie.

L’attività di monitoraggio prevede la raccolta periodica di tutte le informazioni necessarie per la valutazione dello stato di avanzamento delle strategie del Piano.

Il modello di integrazione degli strumenti di programmazione, controllo, valutazione e rendicontazione che CMGE ha adottato, anche in un'ottica di *accountability* e responsabilità sociale già illustrato nel paragrafo relativo all'Analisi di contesto, consentono di individuare alcune modalità di monitoraggio e di valutazione del Piano Strategico: infatti i risultati riscontrabili nei *report* per il monitoraggio degli altri documenti di programmazione - DUP e PEGP- ci consentiranno di raccogliere molte informazioni per descrivere lo stato di attuazione del piano.

Si tratta, quindi, di una fase differente rispetto alla costruzione del piano stesso e per questo motivo affidata, quanto a scelta metodologica, agli uffici di Città metropolitana.

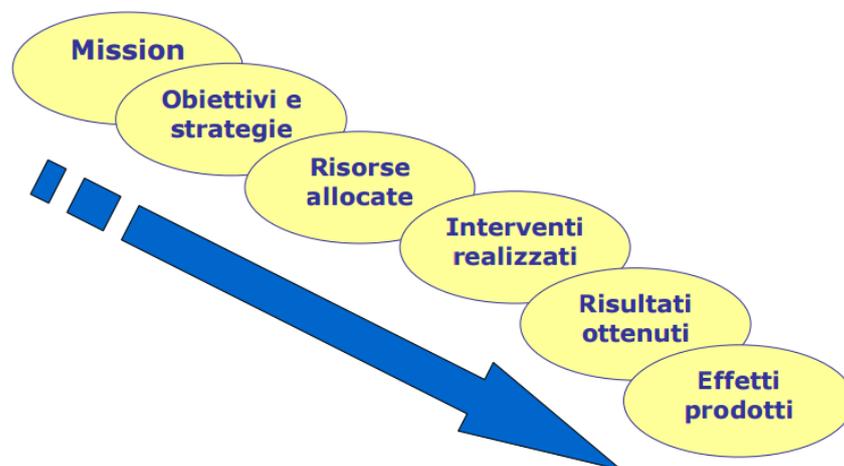
Per facilitare le attività di monitoraggio e valutazione, comunque, il Piano strategico è stato impostato su singole schede progettuali che si riferiscono ad un arco temporale di **breve periodo** (3 anni) e di **lungo periodo** (almeno 10 anni) e che contengono specifici indicatori quantitativi e qualitativi indispensabili per la valutazione in itinere ed ex-post dei progetti stessi.

Il sistema che si propone è coerente con l'intero ciclo di vita del Piano stesso, si fonda sui *report* elaborati per i documenti di programmazione dell'ente e prevede come procedura standard:

- un monitoraggio semestrale per misurare e valutare lo stato di avanzamento (procedurale/ realizzativo e finanziario) dei progetti
- un monitoraggio annuale per misurare e valutare lo stato di avanzamento delle strategie.

L'intreccio e la predisposizione di queste due forme di monitoraggio saranno in grado di consegnare agli stakeholder un "**Bilancio annuale del Piano strategico**", utile a riscontrare la "catena di senso" che lega le diverse fasi del processo di elaborazione degli indirizzi e delle strategie sino alla loro attuazione e alla valutazione puntuale dei risultati ottenuti e degli effetti prodotti.

Ricostruire la Catena di Senso ...



Tale elaborazione finale verrà proposta a tutti gli stakeholder come base di discussione e di approfondimento utile anche ai fini dell'aggiornamento del piano strategico, così come prevede la c.d. "legge Delrio".

In tal modo si darà ulteriore possibilità di partecipazione attraverso la presa d'atto dei risultati/impatti raggiunti.



Città Metropolitana di Genova

Sindaco metropolitano: Marco Doria

Vice Sindaco metropolitano con delega al Piano strategico: Valentina Ghio

Il Piano strategico metropolitano è stato elaborato dalla *Direzione Generale* della Città metropolitana:

Ufficio programmazione e controllo interno

Ufficio pianificazione territoriale

Il portale del Piano Strategico è un progetto del *Servizio Sistemi informativi*:

Ufficio gestione e sviluppo sistemi

Hanno contribuito al Piano strategico le Direzioni della Città metropolitana.

Si ringraziano i Comuni e i loro Sindaci, INU, i rappresentanti delle associazioni, gli studenti e tutti coloro che hanno contribuito con idee e passione.

www.cittametropolitana.genova.it

<http://pianostrategico.cittametropolitana.genova.it>