

PROGRAMMA DELLA COALIZIONE PROGRESSISTA PER LA CITTÀ

La visione. L'identità. La concretezza.

Genova è una città bellissima.

Eppure è una città in profonda crisi identitaria da molti anni: è una città portuale, industriale e operaia che ha perso la sua vocazione e ha visto un progressivo declino economico, sociale e demografico. Non c'è più lavoro, non ci sono più molte delle grandi industrie, non c'è più benessere e anche gli abitanti sono drasticamente diminuiti.

Il calo demografico ha riguardato prevalentemente popolazione in età lavorativa: abbiamo già perso oltre il 30% degli abitanti e rischiamo di perderne altri centomila nei prossimi anni, con gravi ricadute sul tessuto economico e sociale cittadino. La città, pensata una volta per ospitare quasi un milione di abitanti, è oggi abitata da poco più della metà della popolazione, con ogni conseguenza sul piano della tenuta sociale ed economica.

Non c'è stata - nè può esserci - alcuna decrescita felice: la nostra popolazione è prevalentemente anziana e questo comporta un forte indebolimento in tutti gli ambiti.

Genova, oggi, è disorientata e frammentata, ferita dalle conseguenze della grave crisi economica e dalla pandemia, e privata negli ultimi anni della necessaria assistenza sociale, con aree della città in profonda depressione e caratterizzate da grave disagio.

Vogliamo aiutare Genova a trovare **una nuova identità**, fondata su un recuperato equilibrio tra tutte le sue componenti, renderla una città **inclusiva e accogliente**, per i genovesi ma non solo, una città dove si possa scegliere di rimanere a vivere o di trasferirsi per costruire un progetto di vita e di famiglia. Vogliamo farlo allargando gli orizzonti, investendo in un futuro che riporti Genova a essere forte, competitiva e attrattiva e, allo stesso tempo, accorciando le distanze tra le persone, nella città e della città stessa con il resto del mondo. Vogliamo una nuova città costruita su un patto tra istituzioni e cittadini che sia capace di ricucire le frammentazioni e le ferite sociali, economiche e demografiche, di dare ai giovani un futuro e agli anziani un presente, di dare a ciascuno il rispetto della propria individualità e della collettività a cui appartiene, di dare a chi ha bisogno risposte rapide ed efficienti all'interno di una comunità attiva e inclusiva.

Lo possiamo fare coniugando **uno sviluppo economico sostenibile e una redistribuzione equa della ricchezza prodotta**, per garantire occupazione, crescita economica, giustizia e solidarietà sociale nel rigoroso rispetto dell'ambiente, tutti principi garantiti dalla nostra Costituzione.

Vogliamo raggiungere questi obiettivi dando vita a **un sistema educativo e di formazione di alta qualità**, dall'età prescolare alla formazione universitaria, accessibile a tutti, moderno e competitivo, focalizzato sulle specificità e sulle competenze presenti nella nostra città (a cominciare dal mare in tutte le sue declinazioni e dall'innovazione tecnologica, ad esempio).

Un sistema che da un lato permetta ai giovani, genovesi e non, di formarsi e sviluppare le capacità e gli strumenti necessari per potersi costruire un futuro lavorativo nella nostra città, e dall'altro sappia attrarre imprese, capitali e

intelligenze, per dare vita e opportunità a nuovi insediamenti imprenditoriali. Per farlo, dovremo dare **impulso e sviluppo agli assi economici principali della città**: il Porto e l'economia del Mare, l'High Tech e la sostenibilità ambientale, Turismo e Cultura e infine anche la Silver Economy.

Il Porto rappresenta ancora la risorsa principale economica della città, ciò che attribuisce a Genova una funzione strategica a livello nazionale ed europeo, soprattutto in un'ottica mediterranea, alla luce dei cambiamenti che l'attuale fase storica potrebbe produrre negli assetti economici mondiali.

Gli importanti investimenti che sono stati finanziati e ipotizzati dovranno essere realizzati con una nuova regolamentazione urbanistica portuale in armonia con quella cittadina, nell'ambito di una visione globale che non imponga ulteriori gravosi pesi alla cittadinanza in tema di salute e qualità della vita.

Una sfida importante è anche rappresentata dalla capacità di riattivare la dimensione di città turistica che Genova aveva saputo conquistare a partire da Expo 1992 e la nascita del Porto Antico e poi dal 2004 come Capitale Europea della Cultura e che a seguito della crisi pandemica, ma non solo, ha subito un'importante battuta di arresto.

La crescita del mercato crocieristico abbinata allo sviluppo dell'aeroporto cittadino, anche per effetto dell'ampliamento in corso, potrà contribuire con grande impatto a tale ripresa.

La presenza a Genova dell'IIT e delle imprese di alta innovazione tecnologica, eredi della grande stagione delle partecipazioni statali, unitamente alle tante imprese nate all'interno di un vero e proprio cluster cittadino, dovrà essere portata a sistema insieme all'Università di Genova, al CNR e alla ricerca ospedaliera per garantire attrazione di capitali, lavoro e intelligenze, nonché contribuire allo sviluppo tecnologico e ecologico della città.

In tal senso rappresenta un'occasione unica il PNRR che, sulla linea delle tre direttrici (transizione ecologica, digitalizzazione e inclusione sociale), potrà consentire interventi infrastrutturali, materiali e immateriali, che si andranno ad aggiungere a quelli finanziati dal Decreto Genova.

Un'occasione che il Comune di Genova dovrà sfruttare al meglio, investendo su una vera trasformazione della città nel rispetto dell'intenzione dell'Unione Europea e attenendosi all'Agenda Urbana di Sviluppo Sostenibile 2030, che raccoglie le indicazioni per uno sviluppo della città rispettoso delle persone, dell'ambiente, della partecipazione e del saper fare.

Il Comune dovrà essere capace non solo di garantire il corretto e tempestivo utilizzo dei finanziamenti ma anche la gestione e la manutenzione delle opere così realizzate e la qualità e l'efficienza dei servizi finanziati.

Vogliamo una città dove il sistema delle infrastrutture culturali, materiali e immateriali possa recitare un ruolo primario come opportunità di crescita delle migliori energie cittadine, soprattutto giovanili, come formidabile strumento di welfare territoriale ma anche come efficace attrattore turistico.

Un sistema che possa contare anche su altre infrastrutture, anche immateriali, che sappiano collegare Genova con le città vicine, Milano e Torino soprattutto, con Roma, con l'Europa, il Mediterraneo e il resto del mondo.

Oggi la città è imprigionata, ogni via di accesso alla città è gravata da lavori o arretratezza funzionale.

Dovranno essere avviate o ultimate le opere che da troppo tempo sono attese in

città per poter finalmente tornare a essere collegati in tempi più rapidi e certi con tutto il territorio attorno a noi.

Dovremo essere capaci di sviluppare forme di riqualificazione e rigenerazione urbana che mettano al centro l'individuo nel suo rapporto con l'ambiente e la comunità, la persona con le sue specificità e i suoi diritti, le sue potenzialità e i suoi bisogni.

Una città dove i Municipi tornino a esercitare sul territorio il fondamentale ruolo di gestori ed esecutori delle politiche amministrative, avendo cura del decoro, della vivibilità e dello sviluppo culturale della città, della funzionalità e dell'efficienza dell'amministrazione in rete con il tessuto associativo, commerciale e imprenditoriale locale.

Una rete nella quale i servizi sociali, profondamente riorganizzati, implementati e formati, possano svolgere la funzione di regia di un nuovo welfare territoriale capace di costruire una comunità educante, in luoghi di socialità attiva, come le Case di Comunità.

Un welfare che abbia come obiettivo la prevenzione di ogni forma di disagio, sociale, economico, psichico e sanitario in generale, digitale e abitativo, mediante azioni specifiche dirette alla diminuzione delle diseguaglianze in tutta Genova, dai quartieri privilegiati alle aree depresse e periferiche, e senza differenziare gli individui, nel rispetto della parità di genere e dell'identità di ciascuno.

Una città dei 15 minuti, con la possibilità di accedere a tutti i servizi nell'arco di un quarto d'ora a piedi, dove il commercio di vicinato possa essere aiutato a mantenere il proprio ruolo di presidio economico e sociale, vicino alle persone e lontano dalla desertificazione territoriale prodotta dalla recente non regolamentata apertura di numerosi centri di media e grande distribuzione commerciale, soprattutto alimentare.

Vogliamo avvicinare Genova al futuro, vogliamo che sia una città economicamente e socialmente sostenibile, demograficamente equilibrata, capace di attrarre giovani e famiglie da ogni parte del mondo e di garantire lavoro e un'alta qualità della vita a tutti, dalla più tenera età fino all'età della vecchiaia, e sappia essere accogliente e di aiuto nei confronti di chi ha bisogno.

Una città competitiva, moderna, equa ed ecosostenibile, una città dove sia desiderabile andare a vivere.

Ariel Dello Strologo

1. UNA CITTÀ DI TUTTI, PER TUTTI

Vicino alle persone

Crediamo in un'idea di città che mette al centro la persona e che, con azioni di radicale innovazione, misura i propri interventi e investimenti sulla base dell'efficacia e del risultato sociale. **I servizi alla persona** sono uno strumento civico fondamentale per dare risposte ai bisogni di tutti i cittadini favorendo condizioni migliori di vita, evitando discriminazioni e garantendo l'eguaglianza dei diritti.

Vogliamo innanzitutto investire su una strategia che operi su diversi versanti, dal sostegno economico, all'abitazione, alla salute, all'educazione, alle solitudini. Perché le povertà, anche per effetto della pandemia, non coincidono più solo con fasce marginali della popolazione, ma riguardano migliaia di genovesi, determinando incertezza e insicurezza.

Per questo serve un vero e proprio **Piano Regolatore degli interventi sociali** costruito in sinergia con il terzo settore e il volontariato e che abbia come obiettivo non solo l'erogazione di prestazioni ma soprattutto **la prevenzione**, la presa in carico globale delle persone e dei loro bisogni. Armonizzando programmi nazionali, regionali e locali in una più forte sussidiarietà.

Dobbiamo superare un sistema di welfare ormai inadeguato, poco corrispondente ai mutamenti sociali, strutturato su separatezze istituzionali, di difficile accesso, bloccato nelle liste di attesa. Occorre una riorganizzazione e una efficiente integrazione operativa e delle banche dati tra i servizi sociali, sanitari e educativi a livello territoriale, privilegiando l'intervento attivo e di prossimità e non solo di risarcimento.

Dovrà essere restituita dignità all'assessorato ai servizi sociali, negli ultimi anni addirittura privato della sua guida, con specifiche politiche di formazione e aggiornamento del personale e con implementazione delle risorse sia economiche che di personale.

In sintonia con questi obiettivi e con il PNRR, vogliamo realizzare **Case di Comunità polifunzionali in ogni quartiere**, ampliando le funzioni di quelle già realizzate da alcuni Municipi virtuosi, dove servizi pubblici sociali e sanitari, scuole e interventi solidali di vicinato costituiscano una risposta unitaria e sinergica ai bisogni: una nuova rete di tutela, di mediazione, facilitazione, semplificazione e accessibilità realizzata in costante co-progettazione.

Per non lasciare sole le famiglie con anziani non autosufficienti e per una più forte inclusione delle disabilità.

Il Sindaco deve tornare ad essere davvero il garante dei diritti fondamentali dei propri cittadini e quindi anche del **diritto alla salute** e alla tutela della stessa. Occorre rilanciare questa funzione di garanzia, ripristinandone il ruolo di conoscitore e interprete dei bisogni sanitari delle comunità locali superando, come per altro previsto dalla legge, il binomio ASL-Regione.

Dovrà a tale riguardo essere sostenuta la raccolta dei dati e la loro elaborazione statistica al fine della pubblicazione dell'annuale **Anagrafe Epidemiologica dei quartieri di Genova**.

L'**abitazione** rappresenta uno dei fattori centrali della sostenibilità economica e sociale delle persone e delle famiglie. Oggi l'emergenza abitativa, anche a seguito della pandemia e della crisi economica, è in continua crescita con l'esecuzione

“posticipata” di migliaia di sfratti e il diminuito potere economico delle famiglie. L'amministrazione comunale deve essere protagonista della soluzione dell'emergenza, coordinandosi con Regione, Tribunale di Genova, Prefettura, associazionismo, sindacati degli inquilini.

Incrementeremo l'offerta residenziale pubblica favorendo la messa a norma di alloggi oggi vuoti e rilevando le morosità incolpevoli, **potenzieremo l'Agenzia Sociale per la Casa** valorizzando l'edilizia sociale a costi contenuti. Ma affronteremo l'emergenza abitativa anche con accordi con la piccola proprietà per il riutilizzo delle decine di migliaia di appartamenti vuoti. Una città per tutti è anche quella che combatte le dipendenze e aiuta a uscirne. Combatte il gioco d'azzardo e la ludopatia, pratica una politica di riduzione del danno, valorizza il mutuo aiuto, l'educazione scolastica preventiva e l'azione decisiva del volontariato e dell'associazionismo solidale.

Vicino all'infanzia

La scelta di essere genitori e di esercitare il diritto alla maternità e alla paternità deve poter contare sul sostegno della comunità alle nuove famiglie. Perché rimanda anche alle possibilità economiche, al divario di genere sul lavoro, alla presenza o meno di supporti familiari. Per questo vogliamo introdurre **agevolazioni per la casa**, garantire **l'esenzione dalla fiscalità locale** e la **gratuità dei servizi essenziali indipendentemente dal reddito**, innanzitutto quelli rivolti all'infanzia integrando educazione e cura a partire dalla fase prenatale, favorendo la partecipazione delle famiglie al progetto educativo. Genova deve garantire **l'asilo gratuito per tutti i bambini e le bambine in ogni quartiere** in una nuova sussidiarietà con la scuola statale.

Il servizio 0-3 anni va trasformato da domanda individuale a servizio educativo, va contrastato l'esodo di insegnanti fascia 0-6 delle scuole d'infanzia comunali con **nuove assunzioni e stabilizzazione del personale** a tempo determinato, va garantita una **formazione** per diffondere la tradizionale qualità del servizio comunale in tutti gli asili nido e le scuole dell'infanzia del territorio. E poi **verde, spazi pubblici adeguati e riqualificati a misura di bambino**, aiuto davanti al disagio e alle povertà educative e materiali per favorire uno sviluppo ricco dal punto di vista cognitivo, ludico e affettivo.

Dovrà essere assicurata l'eliminazione delle barriere architettoniche ed implementata l'installazione di giochi inclusivi nelle aree giochi per bambini negli spazi pubblici della città.

Una città con i bambini deve essere una città per tutti i bambini.

Vicino alle scuole

Vogliamo dare una nuova centralità all'istruzione. Perché la scuola deve garantire qualità educativa e conoscenze a tutti: è lo strumento più forte per far crescere e valorizzare una società.

L'edilizia scolastica, intesa non solo come messa in sicurezza ma anche come costruzione di nuovi edifici, **gli spazi sportivi e del tempo libero, il rinnovamento tecnologico e digitale, l'efficientamento energetico e l'abbattimento delle barriere architettoniche** devono costituire una delle priorità nelle strategie di rigenerazione urbana e delle risorse provenienti dal PNNR nonché può essere il luogo di applicazione di appositi Patti di Collaborazione con le

famiglie e i cittadini del territorio coinvolto.

Così come crediamo che vada ridisegnato lo stesso sistema d'istruzione locale con la **presenza in ogni municipio di tutte le tipologie di scuole**, a partire da un **nuovo istituto superiore per la transizione ecologica e digitale in Val Polcevera**, e la realizzazione di veri e propri **campus educativi**, aperti ed accessibili anche oltre l'orario scolastico, con spazi per studio e aiuto didattico, attività sportive, ludico aggregative, musicali.

La scuola è troppo spesso lasciata sola davanti al disagio degli studenti, delle famiglie, della crescita delle disuguaglianze. Lo stesso successo scolastico è sempre più dipendente da dove e da chi si nasce.

La dispersione, diretta e implicita, e l'abbandono degli studi segnano un ragazzo su cinque. La pandemia ha poi moltiplicato la sofferenza psicologica dei più giovani. C'è bisogno di una **forte programmazione comunale** a partire dall'integrazione con i servizi socio-sanitari educativi e il privato sociale, dall'incremento del tempo pieno, dall'orientamento precoce, il sostegno ai talenti e alla creatività, l'inclusione delle disabilità, il contrasto alle differenze di genere.

Per questo daremo vita a un vero e proprio **patto educativo tra il Comune e le scuole valorizzandone l'autonomia territoriale e la costruzione di reti**: un sistema condiviso di valutazione qualitativa e quantitativa dei risultati raggiunti e dell'istruire, con l'obiettivo di non perdere nessuno e di ampliare l'accesso all'istruzione secondaria superiore e terziaria.

Attraverso il potenziamento del Patto verrà garantita, mediante la condivisione dei criteri sui cui fondare i bandi, anche **la qualità della mensa scolastica**, con l'individuazione di un centro di cottura per ogni municipio e l'adozione di progetti di sperimentazione che prevedano **la realizzazione dell'intero ciclo dalla coltivazione dei prodotti al piatto**, attraverso il coinvolgimento della produzione locale.

Verrà infine garantita la **valorizzazione delle scuole superiori comunali**, Duchessa di Galliera (che dovrebbe essere indirizzata verso la trasformazione in un nuovo soggetto formativo nell'ambito d'azione indicata dal PNRR) e Liceo Linguistico Deledda (che dovrà poter mantenere i livelli di eccellenza da sempre raggiunti) e del Deledda International School (che dovrà tornare ad essere la scuola ipotizzata per garantire l'offerta educativa alle famiglie degli stranieri residenti a Genova per lavoro) nell'ambito di una più forte regia del Comune sull'offerta formativa della città. Genova cresce se cresce la sua scuola.

Vicino ai giovani e alle giovani

I giovani sono la priorità. Restituire cittadinanza e diritti ai giovani, incrementare il loro peso sociale, contribuire a un **patto intergenerazionale** è uno dei compiti più importanti che assegniamo alla nuova amministrazione.

Vogliamo che i giovani genovesi non si dividano più tra chi fugge o chi rimane ma rinunciando alle proprie aspirazioni o scivolando nel limbo dei neet (coloro che non studiano e che non lavorano, in Liguria sono quasi uno su cinque, più degli iscritti all'università).

Per questo pensiamo a un **nuovo welfare giovanile** collegato a una rete di servizi per gli studenti, dagli alloggi ai trasporti, alla salute, all'accesso a Internet, alle biblioteche e agli spazi di socialità e per lo sport.

Bisogna creare un vero e proprio **sportello unico per i giovani**, trasformando

e potenziando il ruolo dell'Ufficio Informagiovani, quale agevolatore di processi di aggregazione e socializzazione nonché di opportunità di lavoro.

A tale proposito, sarà importante prevedere che le agevolazioni previste a favore delle imprese prevedano clausole di garanzia di assunzione di giovani under 35, analogamente a quanto previsto dal PNRR.

C'è necessità di misurarsi con un disagio diffuso e la moltiplicazione delle dipendenze, di aiutare nella ricerca del lavoro costruendo **nuovi percorsi di formazione collegati all'economia del mare e alla innovazione tecnologica, indirizzata specialmente verso la transizione energetica** (l'Università dovrà recitare un ruolo fondamentale al riguardo) dando vita a una **Città dei mestieri**, introducendo nei bandi pubblici rivolti alle imprese una riserva **occupazionale rivolta ai più giovani**.

Intendiamo sorreggere l'autonomia generazionale favorendo **l'accesso all'abitazione** in un accordo pubblico-privati (con la partecipazione della Regione Liguria) anche per ipotesi di **cohousing, l'utilizzo degli esercizi commerciali vuoti per attività di coworking**, studio, impegno civile.

I giovani devono essere soggetto **interlocutore privilegiato dell'amministrazione**, attraverso forme di partecipazione collettiva, quali Consulte, comitati e reti di soggetti attivi.

Ai giovani vanno lasciati spazio e spazi, favorendo le produzioni culturali, gli scambi internazionali, i talenti, una socialità non dipendente dai consumi, il servizio civile, l'auto-imprenditoria giovanile.

Vicino agli anziani e alle anziane

Genova ha un indice di vecchiaia tra i più elevati al mondo. Gli anziani non sono un peso ma una ricchezza, sono una risorsa sociale attiva che può essere determinante nell'attuazione di quel **patto intergenerazionale** che metta in rete le diverse componenti della città per ridare vita a una comunità attiva, educante e inclusiva.

C'è bisogno, come avviene in larga parte delle città europee, di **adattare la città alla vecchiaia**, mediante la trasformazione degli spazi pubblici in spazi a misura degli anziani, accessibili, fruibili e solidali.

Vogliamo valorizzare le energie e la socialità degli anziani e tutelare le solitudini e le povertà, favorendo sia la prossimità che la mobilità pubblica, mettendo al centro le Case di Comunità come luoghi di riferimento per servizi (sportelli di presa in carico) e socialità.

La città deve però saper fare fronte con capacità ed efficienza alla domanda di cura e attenzione proveniente da parte degli anziani più fragili.

Il Comune, quale **garante della salute dei cittadini**, deve farsi parte attiva nei confronti del SSN per garantire la piena attuazione dei Livelli Essenziali di Assistenza, con iniziative di coordinamento e facilitazione, miranti tra l'altro ad individuare ogni forma possibile alternativa alla ospedalizzazione.

Il lavoro di cura davanti alla perdita di autosufficienza, alla fragilità fisica estrema non può essere lasciato solo alla famiglia e alle sue possibilità, con pochi, quando non nessuno, aiuti.

L'alternativa, oggi, è il ricovero nelle residenze protette, soluzione straniante e spesso subita, per di più molto onerosa per le famiglie, i cui standard di qualità e di trasparenza dovranno comunque continuare ad essere verificati.

La pandemia ha reso visibile a tutti quanto sia necessario superare questo sistema e limitarlo alle gravità più elevate.

Dobbiamo **privilegiare la domiciliarità, il sostegno, soprattutto psicologico ed economico, alle famiglie, il social housing, la costruzione delle reti di supporto territoriale.**

L'**Agenzia Sociale della casa** deve poi essere il referente, in un accordo con i privati e avvalendosi delle risorse messe a disposizione dal PNRR, per soluzioni abitative innovative, come il **cohousing** o le comunità familiari, che devono essere promosse e sostenute anche nell'ambito dei processi di rigenerazione urbana.

Vogliamo **agire sulle diseguaglianze digitali** contribuendo a un'alfabetizzazione indispensabile per usufruire di servizi primari, e affidando l'assistenza alle reti sociali operanti nelle Case di Comunità.

La città degli anziani e la rivoluzione demografica conducono a una **silver economy** da considerare una risorsa. Oltre al turismo della terza età e ai servizi di cura, infatti, c'è un **forte legame tra invecchiamento e innovazione** che offre uno straordinario campo di espansione per la ricerca e le tecnologie applicate.

La ricerca sulla geriatria e il rapporto con la robotica e l'intelligenza artificiale sono sempre più collegati in uno sviluppo di nuove vocazioni della città in grado di produrre lavoro di qualità, crescita economica e insieme crescita civile, della qualità della vita.

Vicino ai nuovi italiani e alle nuove italiane

La presenza a Genova della popolazione straniera è stabile e ha contribuito a rallentare la nostra decrescita demografica, molti immigrati hanno ottenuto la cittadinanza italiana e le seconde generazioni costituiscono il 13% degli studenti genovesi.

Sono i risultati positivi di **un'integrazione** che si è realizzata in questi trent'anni, che peraltro presenta evidenti segni di sofferenza negli ultimi anni segnati dalla grave crisi economica e dalla pandemia, soprattutto nei quartieri dove la presenza delle famiglie di origine straniera è maggiormente concentrata.

Va quindi ripreso e rafforzato il processo di integrazione, processo che può trovare il proprio ambito naturale nelle azioni di welfare territoriale e giovanile sopra previste.

La stessa **accoglienza dei richiedenti asilo**, segnata dalla complessità e i tempi lunghi della normativa, deve coincidere in modo più forte con questi processi di integrazione.

Con una più attenta e consapevole **regia pubblica** per favorire l'istruzione, i percorsi formativi, l'inserimento anche con lavori di pubblica utilità, superando le sole politiche di assistenzialismo, per sostenere l'autonomia, le scelte positive e la dignità delle persone.

I migranti potranno così essere oggetto di specifiche politiche di valorizzazione sia con percorsi di formazione e avviamento al lavoro, sia all'interno dei Patti di Collaborazione attraverso progetti di lavoro destinati alla rigenerazione e gestione dei beni comuni.

Vicino a tutti e tutte con rispetto dei diritti

Le persone hanno identità varie rispetto al genere, all'orientamento sessuale, all'età, alle diverse abilità, alle scelte di vita, all'origine geografica, alla religione. Pensiamo a una **città attenta alle differenze**, che garantisce i diritti e le opportunità di cittadinanza contro ogni discriminazione di genere, di orientamento sessuale, di etnia, religione.

Vogliamo una città che sia rispettosa dei cittadini e delle cittadine, che agisca per l'**eliminazione a qualsiasi livello delle barriere culturali, sociali ed economiche che ancora impediscono una effettiva parità di genere**.

Il Comune dovrà porre in essere azioni positive volte al rispetto di tale principio a partire dalla predisposizione di un **Bilancio di Genere** al termine dell'esercizio sociale (non più redatto dal 2006), sia all'interno della stessa amministrazione con **apposite politiche di formazione del personale** e con il recupero della importanza e la valorizzazione dei servizi dei **consultori pubblici**, sia all'esterno con **rafforzamento di patti di sussidiarietà** rivolti alla prevenzione, informazione e consulenza rivolte alle questioni di genere nella società, in particolare, con rinnovata collaborazione con realtà del mondo associativo tra le quali alcune storiche quali **UDI** e **AIED**.

Il Comune dovrà inoltre farsi parte attiva nella collaborazione con la Regione per un attento rispetto del piano per l'applicazione e la diffusione della **medicina di genere**, intesa come lo studio dell'influenza delle differenze biologiche (definite dal sesso) e socio-economiche e culturali (definite dal genere) sullo stato di salute e di malattia di ogni persona, secondo il Piano .

Genova dovrà inoltre tornare ad essere una città che tutela la pluralità dei modelli famigliari, riconoscendo **la genitorialità delle coppie dello stesso sesso**, compresa, in attesa di un riconoscimento a livello nazionale, l'iscrizione all'anagrafe comunale.

Le persone possono anche vivere una condizione di diversità conseguente alla **disabilità fisica, motoria e sensoriale, e psichica**. Il Comune deve rendersi **garante del rispetto rigoroso dei diritti di tali persone**, interagendo attivamente con le altre istituzioni competenti (ASL in primo luogo, per i servizi sanitari, ma anche RFI per gli accessi alle stazioni e ferroviarie e INPS per il riconoscimento delle misure di sostegno alla disabilità ex l. 104/92 in applicazione del Protocollo di Intesa sottoscritto nel 2017) nonché potenziando il ruolo dell'**Ufficio Coordinamento Inserimenti Lavorativi** e sostenendo fattivamente la **Consulta Cittadina Handicap**.

Dovrà essere dato maggiore impulso alle azioni di riduzione - con l'obiettivo della progressiva totale eliminazione - delle barriere architettoniche in tutti i luoghi pubblici e comunque aperti al pubblico, con particolare attenzione, oltre alla disabilità motoria, anche a quella sensoriale (uditiva e visiva).

La riorganizzazione del servizio sociale dovrà prevedere l'individuazione di un **ufficio/sportello unico per le disabilità** che consenta la presa in carico degli aventi diritto per l'assistenza di tutti gli aspetti relativi alla disabilità, mirando anche a favorire l'autonomia e la domiciliarità delle persone disabili.

Infine, per quanto riguarda l'inserimento scolastico, il Comune dovrà garantire la presenza nelle sue scuole di **insegnanti di sostegno** in ogni classe adeguatamente formati e, attraverso il Patto Scuola, contribuire alla stabilità e continuità dell'incarico a maggior garanzia dell'integrazione.

Occorrerà ridare dignità ed efficacia alla Consulta delle Religioni perchè possa

contribuire fattivamente al dialogo tra le diverse Comunità religiose cittadine e favorire i necessari processi di riconoscimento ed integrazione a cui il Comune deve dare corso per garantire dignità e tutela ad un diritto sancito costituzionalmente.

Vicino alle persone anche alla fine della vita

Lo stato di **manutenzione dei cimiteri cittadini** è di grande precarietà e dovrà essere predisposto un piano di riqualificazione che consenta un intervento progressivo nelle varie aree cimiteriali e per il Cimitero Monumentale di Staglieno una completa valorizzazione.

Vista l'esperienza positiva rappresentata dal Tempietto Laico situato nel Cimitero di Staglieno, che dovrà essere reso ancora più funzionale, verranno create delle **Sale di Commiato Laiche** anche in prossimità degli altri cimiteri cittadini e, in generale, nei diversi quartieri della città.

La realizzazione di nuovi impianti di cremazione, assolutamente necessaria dato che la scelta a favore della cremazione ha raggiunto ormai la soglia del 70%, non potrà avvenire senza la necessaria condivisione con i cittadini.

Vicino agli animali

La presenza degli **animali selvatici** nelle aree della nostra città deve essere affrontata in via di prevenzione, mediante un'attenta gestione della raccolta dei rifiuti (orari, differenziata..), recinzioni adeguate delle zone pubbliche (parchi, scuole e giardini), prevenzione degli incidenti stradali con segnalazioni acustico/visive, maggiore gestione del territorio, e soprattutto utilizzazione dei sistemi incruenti di sterilizzazione.

Per quanto riguarda gli **animali domestici**, si propone di:

- estendere le sterilizzazioni gratuite per contrastare il fenomeno del randagismo
- aumentare il numero delle aree per la sgambatura e le spiagge per l'accesso ai cani
- individuare un'area per l'insediamento di un gattile e tutelare le oasi feline già presenti
- garantire l'accesso a prestazioni veterinarie gratuite o scontate a persone non in grado di sostenerne il costo

2. UNA CITTÀ DOVE SI VIVE BENE

Un comune che si prende cura della città

La qualità della vita di ogni persona non può più prescindere dalla qualità sociale, culturale, economica e ambientale del territorio in cui vive: è fondamentale garantire il benessere di tutti anche attraverso l'uso razionale, equo e sostenibile delle risorse.

L'amministrazione comunale dovrà essere protagonista del cambiamento attraverso azioni innovative e responsabili, che coinvolgano i cittadini, la scuola, le università, i centri di ricerca e il mondo produttivo in un percorso trasparente e condiviso di sviluppo sostenibile, favorendo un dialogo e un confronto costruttivo con dibattiti pubblici istituzionalizzati.

Bisognerà completare i grandi processi di trasformazione della città (Waterfront, Erzelli, Aeroporto, Porto, Nodo Ferroviario e collegamento con il Terzo Valico) ma

anche quelli delle singole realtà di quartiere.

Bisogna uscire dall'idea di periferia cittadina e pensare invece a una **città multicentrica, arrestando il degrado che alcuni quartieri stanno subendo e riportandoli a essere luoghi di e per la comunità.**

Bisogna cogliere la trasformazione in corso del contesto sociale ed economico e calibrare modelli di sviluppo appropriati per la città nel suo complesso e per le molteplici comunità che la compongono.

I percorsi di rigenerazione di Genova devono riconoscere le risorse identitarie, i caratteri identificativi del patrimonio territoriale (ambientali, morfologici, storico culturali, percettivi) e, insieme alla realizzazione di adeguate infrastrutture reali e virtuali, consentire uno sviluppo che valorizzi coesione sociale e qualità della vita. Una efficace **pianificazione territoriale integrata** deve affrontare e vincere diverse sfide per il benessere collettivo: creare, rafforzare e consolidare uno spazio urbano in cui le persone possano **vivere bene e al sicuro; offrire luoghi e occasioni di socialità** per stimolare e rinnovare il senso di appartenenza; **sostenere le biodiversità** e limitare la crisi climatica; **proteggere le vulnerabilità del territorio** e ridurre le criticità; interpretare bisogni ed esigenze di cittadini, comunità e imprese attuando politiche di sostegno efficaci e sostenere una crescita economica basata su ricerca, innovazione e tecnologia. Dovrà essere **implementato un piano di manutenzione** condiviso con i Municipi con **interventi puntuali e capillari per la cura, il decoro e la vivibilità** in tutte le zone della città, con attenzione particolare ai **marciapiedi, alle aiuole, alle strade ed alle creuze**, che comprenda **l'incremento e la valorizzazione del verde urbano** (con la creazione di orti condivisi) e **periurbano**, anche nell'ottica di una salvaguardia del terreno e della sua capacità di drenaggio, potenziando altresì le azioni di lotta anti-incendio.

Bisognerà sviluppare le azioni di **riqualificazione dei forti e dei parchi storici** mediante un concorso internazionale di idee e la creazione di percorsi informativi, di spazi per l'attività didattica, culturale e sportiva e di spazi per l'agricoltura urbana.

Si dovrà agire verso un **aumento della superficie delle spiagge libere e libere attrezzate** e una riorganizzazione e un monitoraggio della **qualità della gestione delle concessioni demaniali.**

Dovrà a tal fine essere garantita la regolamentazione del regime concessorio nel rispetto della legge e con l'obiettivo di fornire qualità dei servizi ai cittadini e ai turisti.

Vista la fragilità del nostro sistema costiero bisogna irrobustire la struttura comunale che dovrà seguire con particolare attenzione e competenza tutti gli interventi, anche a seguito di una specifica formazione in campo ambientale.

Un comune presente e attento ai singoli quartieri

Vogliamo un piano di rigenerazione unitario per l'intera città. Da Voltri a Nervi. Che contribuisca al riequilibrio urbano e al ricreare connessioni tra le diverse parti di Genova.

La logica di operare per "pezzi" e singoli progetti di intervento, spesso a colpi di varianti al PUC, non va nella direzione giusta che è quella di una Genova senza separatezze al suo interno e multicentrica.

Vogliamo ridare coerenza unitaria e miglior indirizzo delle risorse al

Piano Integrato Caruggi, il piano di rigenerazione del Centro Storico che coinvolge l'insieme dei sestieri storici, riducendone le spinte all'abbandono e al degrado urbano, specialmente nelle aree della Maddalena e Ghetto, anche con processi di innovazione, in un miglioramento complessivo della vivibilità, della qualità turistica, del suo essere museo a cielo aperto.

Verrà dato definitivo impulso alla nascita di un vero e proprio centro commerciale diffuso, anche aiutato dalla reintroduzione di uffici e realtà lavorative che "ripopolino" il centro storico, e di un grande campus universitario diffuso a servizio del Polo Universitario Umanistico.

Daremo priorità a **un piano di rigenerazione urbana della Val Polcevera e di Sampierdarena, al miglioramento della vivibilità in Val Bisagno**, porteremo a termine, risolvendo le criticità già segnalate dal Municipio e dai cittadini, l'intervento di riqualificazione urbana di **Cornigliano** con scelte coerenti con l'obiettivo di proseguire la rigenerazione del quartiere.

I percorsi di rigenerazione di Genova devono riconoscere le risorse identitarie, i caratteri identificativi del patrimonio territoriale (ambientali, morfologici, storico culturali, percettivi) e, insieme alla realizzazione di adeguate infrastrutture reali e virtuali, consentire uno sviluppo che valorizzi coesione sociale e qualità della vita. Lo si può fare con diverse azioni: **bandi per progetti di miglioramento della vivibilità e della qualità turistica; incentivare la costituzione di comitati di residenti** dei quartieri come interlocutori privilegiati.

Genova contiene altri piccoli centri nei quartieri dove è ancora vitale un tessuto organico di relazioni: sono realtà che vanno rafforzate - in alcuni casi recuperate - e connesse tra loro, da Voltri a Nervi, con **azioni di riqualificazione e rigenerazione urbana ambientalmente e socialmente sostenibili e condivisi con i cittadini, quali ad esempio i patti di collaborazione, già positivamente sperimentati in alcuni dei Municipi**.

Le aree dismesse devono essere censite e ricomprese in una strategia unitaria che ne valorizzi le potenzialità economiche e di lavoro ma anche il ruolo di nuovi spazi urbani di connessione, di verde e di servizi favorendone anche un uso transitorio collegabile alla creatività giovanile, alla qualità territoriale, all'attrattività.

Un comune che fa sentire i cittadini al sicuro

La sicurezza non è uno slogan ma un diritto. L'insicurezza coincide spesso con il degrado civile e urbano, con la mancanza di pulizia, con l'assenza di esercizi commerciali e di servizi, con una bassa qualità della vita, con il disagio e le solitudini.

Per questo la prevenzione e il rispetto della legalità devono essere parte di **un'azione più complessiva di riassetto degli spazi pubblici, l'illuminazione e la manutenzione stradale, l'eliminazione dei vuoti urbani, l'educativa di strada, l'utilizzo degli spazi temporaneamente dismessi come bene comune**.

Una città sicura è una città fatta di luoghi vitali, dove i diritti delle persone vanno di pari passo con il rispetto del vivere civile e la promozione della coesione sociale. È una città fruibile nei diversi momenti del giorno e della notte, in grado di far convivere le generazioni e di soddisfare differenti necessità, dal divertimento al riposo, in una organizzazione degli spazi urbani e della loro sostenibilità.

Il Comune deve contribuire attivamente alla **regia delle politiche di sicurezza**, nell'ambito del coordinamento delle forze dell'ordine e della loro autonomia di compiti, dentro una centralità e prossimità territoriale e con specifici piani di quartiere, che prevedano anche il recupero delle zone degradate, che garantiscano la qualità della vita, un più forte senso civico, la fruizione dei beni comuni, il decoro urbano.

Particolare attenzione dovrà essere rivolta nei confronti dei quartieri più interessati da fenomeni di violenza e infiltrazioni della criminalità interessata.

Ove possibile, **messa in rete con le Forze dell'Ordine di impianti di videosorveglianza di tutti gli enti privati e pubblici oltre alla realizzazione di un sistema di telecamere "intelligenti" nei dodici punti di accesso alla città.**

Bisogna rispondere alla percezione di insicurezza come all'insicurezza reale. Non servono né logiche securitarie, con la militarizzazione del territorio, né politiche repressive come l'uso eccessivo delle sanzioni, ma serve la **capacità di prevenire**, attuare una vigilanza reale degli spazi pubblici (mediante il ripristino della figura del "vigile di quartiere"), una pluralità di azioni, dai tutor d'area, al controllo a distanza, alla **migliore formazione della polizia locale**, alle forze di polizia con l'individuazione comune delle priorità e nella netta distinzione tra attività criminali e fragilità sociale, a cui bisogna dare risposte di inclusione. **Né sono accettabili zone grigie della legalità.**

È poi necessario rafforzare la prevenzione di qualsiasi possibilità di infiltrazioni mafiose e **la vigilanza** scrupolosa sul rispetto delle **norme in tema di gare d'appalto** (nonché del **Piano Nazionale Anticorruzione**, del **Piano di prevenzione alla corruzione e all'illegalità**) che coinvolgano l'autorità comunale con particolare attenzione ai meccanismi di subappalto e subcontratto. **Va continuata l'attività di restituzione alla città dei beni confiscati alla criminalità organizzata**, con l'ottica di contribuire alla rigenerazione urbana, in particolar modo del Centro Storico, con funzione di rilancio economico o culturale ma anche di presidio sociale.

Genova e la Liguria hanno oggi tra gli indici nazionali più alti di violenza contro le donne. L'amministrazione comunale deve **promuovere campagne contro la violenza e il sessismo, sostenere l'attività dei Centri Antiviolenza**, luoghi fondamentali di aiuto e di supporto psicologico e materiale, favorire percorsi di autonomia, l'inserimento lavorativo e, se necessario, la temporanea assegnazione. E vale anche l'impegno per sottrarre i cittadini all'usura, al gioco d'azzardo, alle dipendenze.

Una città sicura si costruisce con l'aiuto e il coinvolgimento e la responsabilità di tutte le persone che la vivono.

Un comune attento all'ambiente e al territorio

Oggi conosciamo meglio i rischi idraulici e idrogeologici, le loro dinamiche e le fragilità del territorio nel quale viviamo.

Per questo motivo ci siamo opposti con forza al progetto di speculazione edilizia della zona collinare di Vesima.

Le singole soluzioni di emergenza, scollegate dal contesto territoriale più ampio, inoltre, non risolvono i problemi ormai diventati sistemici oltre che sistematici.

La **politica di prevenzione del rischio idrogeologico, che ha trovato**

nel primo intervento di realizzazione dello scolmatore del Bisagno una prima fondamentale attuazione, dovrà continuare ad avere un ruolo di assoluta priorità nell'ambito del bilancio comunale e dovrà essere oggetto di un'attenta verifica delle modalità di realizzazione degli **interventi di messa in sicurezza su corsi d'acqua ed ecosistemi**.

Dovranno essere attuate politiche di **riforestazione delle zone collinari**, piantumazioni di alberi e cura e rafforzamento dei parchi cittadini, a partire dai **Parchi di Nervi**, la cui utilizzazione per la realizzazione della manifestazione Euroflora dovrà avvenire sempre nel rispetto rigoroso della identità storico scientifica del parco.

Accanto alla politica di prevenzione dovranno essere adottate tutte le azioni concrete volte al **contenimento del cambiamento climatico**, ciò anche ricorrendo alle risorse messe a disposizione dal PNRR relativamente all'indirizzo della Transizione Ecologica.

Il patrimonio edilizio pubblico comunale deve essere protagonista di **un piano di ammodernamento, messa in sicurezza e efficientamento energetico, a partire dagli edifici scolastici, con installazione di pannelli fotovoltaici**.

Va anche incentivata la messa in opera di **pannelli fotovoltaici su edifici privati**, creando comunità energetiche e attivando uno **sportello dedicato per informare e guidare cittadini e professionisti**, con procedimenti autorizzativi semplificati e l'utilizzo di strumenti per agevolare azioni di salvaguardia idrogeologica, miglioramento ambientale e risparmio energetico. Come verrà meglio evidenziato nel capitolo sulla mobilità, verranno introdotte e incentivate **forme di trasporto più pulite**, rendendo i **processi produttivi meno inquinanti**, preservando la biodiversità e promuovendo l'economia circolare.

Andranno **completati il depuratore centrale e le fognature nelle aree collinari delle vallate**, con semplificazione delle procedure per autorizzare l'attraversamento delle reti di terreni privati.

Dobbiamo pensare e costruire una città più sostenibile con servizi accessibili, mobilità fluida e a basso impatto ambientale e migliore qualità dell'aria e dell'ambiente più in generale, con un uso attento e razionale dell'acqua, eliminando l'uso della plastica in tutti gli edifici comunali e reinstallando le fontanelle pubbliche in tutti i quartieri.

Anche per questo motivo dovrà essere dato nuovo impulso all'intervento dell'**Osservatorio Salute e Ambiente**, istituito nel 2016 e la cui funzione consultiva non è mai stata attivata dalla attuale amministrazione.

Questa è una scommessa che possibile vincere se, partendo dalle emergenze infrastrutturali da risolvere e dalle urgenze da rispettare, si mantengono ben salde le scelte strategiche di fondo.

A tal fine è nostra intenzione attivare programmi di formazione in materia ambientale di tutto il personale comunale.

Pensiamo anche opportuno prevedere appositi programmi di valorizzazione dell'Earth Day, ogni 21 aprile, con un grande evento ad emissione zero preceduto da iniziative di avvicinamento.

3. UNA CITTÀ DOVE MUOVERSI MEGLIO

Il trasporto pubblico come scelta migliore

La mobilità sostenibile è un mezzo per rigenerare i territori.

È una mobilità che predilige il **trasporto pubblico** al trasporto individuale.

I suoi protagonisti sono i treni, i tram, la bicicletta, la micromobilità elettrica e la viabilità pedonale. È in questo quadro che può prendere forma la città di prossimità che prescinde dal numero di abitanti ma che si manifesta **per la possibilità di accedere a tutti i servizi nell'arco di 15 minuti a piedi**.

Genova merita **un sistema di mobilità pubblica** (su rotaia, su gomma, ciclabile, pedonale, anche in sharing, rigorosamente elettrico) **accessibile e integrato, che diventi davvero un'alternativa conveniente al mezzo di trasporto privato**, consentendo di ridurre il traffico nelle strade.

Una nuova mobilità, a zero emissioni, è decisiva per la transizione ecologica, essendo i trasporti uno dei settori che producono più inquinamento ed emissioni climalteranti.

Ma una nuova mobilità è indispensabile anche per una rinnovata vivibilità, sicurezza e democrazia dello spazio pubblico, saturo di veicoli in circolazione e in sosta.

Questo spazio deve essere restituito agli abitanti e alla pluralità delle funzioni sociali e di incontro, culturali, commerciali, di gioco e sportive proprie della città.

Il sistema di trasporto pubblico è l'asse portante della mobilità sostenibile.

Fermo restando l'obiettivo di una **tendenziale gratuità del trasporto pubblico**, da realizzarsi mediante sistemi di contribuzione dei cittadini improntati ad equità, già da subito si dovrà procedere a **perfezionare l'integrazione tariffaria all'interno della Città metropolitana** (unico biglietto per treno e trasporto pubblico urbano ed extraurbano), con un nuovo **abbonamento annuale per under 30 con prezzo in base all'ISEE** in maniera progressiva, **prevedendo una fascia di gratuità e facilitazione di acquisto dei biglietti-abbonamenti** con totem alle fermate.

È importante **favorire le coincidenze e l'intermodalità**: le stazioni dei treni devono diventare un piccolo hub per la mobilità sostenibile, dove deve essere semplice passare dal treno al trasporto pubblico urbano / extra-urbano e alla bici grazie alla pedonalizzazione almeno parziale della piazza antistante e alla presenza di velostazioni custodite.

Deve essere **riorganizzato il trasporto su gomma** (che con il ricorso ai fondi di recente stanziati potrà progressivamente diventare elettrico), il cui compito principale sarà portare dagli insediamenti collinari alle linee di forza del tpl ferroviario, della metropolitana e delle eventuali nuove linee di tram, e che nelle linee di pianura dovrà comunque usufruire sempre di corsie riservate.

Dovrà inoltre essere **aumentato il servizio di trasporto pubblico soprattutto nelle ore serali**. È essenziale **valutare attentamente il progetto dei 4 Assi di Forza**, per il quale il Comune ha avuto un cospicuo finanziamento, che sarà molto dedicato alla realizzazione di infrastrutture a servizio dei mezzi di trasporto, ovvero in parcheggi di interscambio e nel rinnovo della flotta.

Va infatti verificato che l'attuazione del piano consenta effettivamente di realizzare l'obiettivo della velocità commerciale e della competitività del sistema di trasporto pubblico, con la realizzazione di linee di trasporto su corsie protette

su tutta la città.

Viene confermata la preferenza per il trasporto anche urbano su rotaia ed in particolare il Tram, il mezzo più efficiente dal punto di vista trasportistico, più vicino alle persone e in grado di riqualificare i quartieri, e ciò nonostante la invasività dei lavori per la infrastrutturazione delle strade.

Dovrà essere effettuata con particolare attenzione la progettazione dell'intervento avente ad oggetto **la linea di trasporto veloce su rotaia nella Valbisagno**, avendo riguardo alla effettiva realizzabilità dell'intervento come ipotizzato, sia sotto il profilo delle risorse disponibili che sotto quello dell'impatto ambientale e paesaggistico sulla vallata.

In ogni caso la scelta progettuale dovrà prevedere anche il raggiungimento della Alta Val Bisagno e dovrà essere integrata con un sistema efficiente del trasporto pubblico urbano in uscita da Brignole così da offrire una effettiva alternativa all'utilizzo del mezzo privato.

Camminare in città

Per la preponderanza degli spostamenti nel raggio di 2km bisogna migliorare il più possibile la mobilità di prossimità.

Per questo intendiamo creare una **rete di strade "zone 30" nei quartieri** non solo per rendere più sicuro spostarsi, ma anche come volano per ridisegnare lo spazio urbano inserendo **panchine, verde, nuova illuminazione, attraversamenti pedonali rialzati, colore ("urbanismo tattico")**. L'idea è **creare nuovi spazi e percorsi pedonali** per favorire la nascita di luoghi di incontro nel quartiere; **migliorare l'accessibilità del trasporto pubblico e l'accessibilità dei percorsi pedonali nei quartieri**; avviare un **piano di tutela della sicurezza stradale**, con interventi di moderazione del traffico e comunicazione dei benefici di queste misure per tutti gli utenti della strada; **diffondere i mezzi di mobilità condivisa anche nelle periferie** (auto, bici, monopattini...); prestare attenzione alle politiche di genere legate alla mobilità: sono le donne a usare principalmente i mezzi pubblici e ad avere bisogno di una mobilità sicura e di prossimità all'interno dei quartieri, in particolare nelle ore serali. La mobilità sostenibile agevola una rigenerazione urbana con al centro l'individuo ed è anche allo stesso tempo una soluzione che può garantire sostegno al commercio di vicinato, come dimostrato dagli interventi effettuati negli anni in alcune zone della città. La progettazione dell'intervento dovrà essere condivisa con i cittadini e con le associazioni di categoria per soddisfare al meglio i bisogni e i diritti della collettività.

Puntare sulla pedonalità è inoltre la strada maestra per realizzare una città a misura cittadini di qualunque età: i più piccoli possono **spostarsi in sicurezza**, per esempio, e come loro tante altre categorie di persone (gli anziani, i portatori di disabilità motoria e sensoriale, le donne in gravidanza, i genitori con il passeggino...) e quindi i loro familiari.

Tutte le persone, in particolare le più fragili, devono essere sempre protette sulla strada.

Per questo motivo **potenzieremo e renderemo più sicura la pedonalità cittadina**.

Per questo ci impegneremo ad avere **1 mq di area pedonale per abitante**, come stanno facendo molti capoluoghi di altre regioni. Vogliamo prevedere almeno

la pedonalizzazione di **due nuove piazze e due vie per quartiere, con nuove aree verdi ombreggiate e aree gioco per tutte le età**, affinché lo spazio pubblico torni a essere un luogo di aggregazione sicuro, pulito e non inquinato, per tutti gli abitanti, dai più piccoli agli anziani.

Vogliamo **recuperare le aree già pedonali che nel tempo sono state di nuovo invase dai mezzi privati**; predisporre un piano di **aumento e manutenzione dei marciapiedi in tutti i quartieri**, con attenzione all'**abbattimento delle barriere architettoniche**. Bisogna poi **aumentare gli spazi pedonali davanti alle scuole** (almeno negli orari di entrata e uscita), con una **rete di strade scolastiche per favorire la sicurezza di studenti e adulti**, e definire un piano comunale che coinvolga gli istituti scolastici in tutti i quartieri per l'**attivazione di bicibus e pedibus**. Infine si punterà a **valorizzare i sentieri di trekking urbano**, riscoperti durante il lockdown, partendo da un **miglior collegamento con i parchi o le aree verdi nelle alture e con il sentiero dell'Acquedotto storico**.

Muoversi in bicicletta

Dal momento che l'81% degli spostamenti in Italia è nel raggio di 10km, e un terzo di questi è per meno di 2 km, lo spostamento in bicicletta può essere un'ottima alternativa per gli spostamenti di tutti i giorni, soprattutto oggi che si può disporre di mezzi a pedalata assistita, utili anche per spostarsi nelle aree collinari.

Dovrà essere rivista la **rete ciclabile realizzata dalla precedente amministrazione comunale, per molti tratti figlia di un approccio frettoloso e non ragionato. Dovrà essere ridisegnata, dove necessario, una rete primaria lungo le principali direttrici** ed una secondaria con percorsi diffusi da ponente a levante e lungo le due principali vallate; gli spostamenti devono essere sicuri e rapidi. Serve una **rete di posteggi per le bici moderna e sicura nei quartieri**, ben connessa ai percorsi ciclabili (realizzati anche tramite accordi con i CIV e i Municipi), e serve puntare sull'intermodalità con i mezzi di trasporto pubblico locali, oltre che con il treno, specie con le linee e gli impianti collinari (attrezzando in modo sperimentale alcuni bus con porta bici e potenziando l'intermodalità con questi ultimi).

Si provvederà poi a creare **servizi a supporto dei ciclisti urbani e del ciclo-turismo** (segnaletica, totem contabici, punti di manutenzione, bike sharing, etc.).

Il futuro dei mezzi privati

La dipendenza dal mezzo privato continua a prevalere a Genova. La sfida, oltre che infrastrutturale o tecnica, è culturale.

Va rafforzata la figura del Mobility Manager del Comune affinché sia possibile approntare piani di spostamento casa-scuola e casa-lavoro attraverso una proficua interlocuzione con scuole e aziende. È essenziale **favorire il passaggio alla mobilità elettrica** per ridurre le emissioni di gas climalteranti, con un **piano per punti di ricarica su tutto il territorio comunale**.

Ai fini del progressivo ridimensionamento del trasporto privato dovrà essere realizzato, di concerto con i Municipi e con le associazioni di categoria del commercio, un **Piano Parcheggi** che possa rendere più agevole ed efficiente l'interscambio con attenzione specifica anche al traffico commerciale al fine di regolamentare carico e scarico, ultimamente sempre più fuori controllo.

Il piano dovrà prevedere il **rafforzamento della rete di parcheggi di interscambio a tariffa agevolata e rivedere il sistema delle aree blu**, l'organizzazione, la tariffa e il sistema delle autorizzazioni, e **integrare la sosta nella politica generale della mobilità** e del trasporto collettivo.

I parcheggi su strada vanno riorganizzati e concentrati nei vuoti urbani per liberare le strade e dare più spazio alla mobilità dolce. **I nuovi parcheggi delle superfici di vendita devono produrre energia da fotovoltaico e assicurare la presenza di verde.**

Si dovrà tendere alla chiusura del **centro città ai mezzi privati**, prevedendo un'ampia area carbon-free con accessi limitati alle categorie per le quali è indispensabile l'accessibilità, con parcheggi a servizio, così come avviene nelle grandi città europee e con la creazione di **hub logistici** all'esterno del perimetro cittadino che consentano le consegne in città utilizzando mezzi elettrici.

La rete viaria va ridisegnata in modo che siano chiari gli spazi per le auto, per il trasporto pubblico, per le biciclette e per i pedoni.

Nuovi collegamenti

La città deve essere più vivibile e ben connessa sia all'interno che verso l'esterno dei confini comunali e regionali. Una città dove ci si sposta facilmente è anche più attrattiva dal punto di vista economico: per i nuovi abitanti, per gli investitori, per nuove aziende, per l'economia del mare.

Dovranno essere avviati o proseguiti alcuni interventi fondamentali al servizio dei collegamenti cittadini: **il proseguimento della metropolitana in Val Polcevera**, puntando a un efficace interscambio con la linea ferroviaria anch'essa da implementare; **l'attivazione della fermata di Corvetto e il prolungamento da Brignole a San Martino**, con riqualificazione dell'area ferroviaria di **Piazza Martinez** che, oltre agli interventi al servizio della infrastruttura (un centro per la manutenzione ai treni del Nodo Ferroviario) preveda anche opere di rigenerazione urbana quali campi sportivi e Casa di Comunità a favore dei quartieri; il completamento delle **nuove fermate ferroviarie Erzelli/Aeroporto e San Giovanni d'Acri, e del collegamento con Erzelli tramite funivia.**

Il Nodo Ferroviario, in ritardo di oltre sei anni, rappresenta la vera svolta per il sistema della mobilità urbana. Il completamento consentirà di avere a disposizione una potente linea metropolitana ferroviaria di superficie attorno alla quale ricostruire tutto il sistema del trasporto pubblico locale con treni urbani ogni dieci minuti negli orari di punta e servizio serale e feriale potenziato. Ferme restando le decisioni nel piano economico ferroviario di RFI circa le stazioni urbane, non vanno tralasciate le ipotesi a suo tempo e in più occasioni ribadite ma di fatto mai entrate nei piani di sviluppo di RFI di **altre fermate come per esempio Moltedo e Cattaneo e l'estensione del Nodo sino a Nervi**, ripristinando i binari di scambio dismessi.

A ciò si aggiunga il più ambizioso piano dello spostamento a monte della linea ferroviaria posta nel levante cittadino mediante la realizzazione di un by-pass Terralba-Pieve Ligure, con la possibilità di liberare spazi per il prolungamento della metropolitana e per la realizzazione di una pista ciclabile di grande impatto paesaggistico e turistico.

4. UNA CITTÀ CHE FUNZIONA

Un Comune più grande, un Comune più vicino

Il Comune è la grande infrastruttura del vivere civile della città: per costruire la Genova di domani, baricentro dell'area metropolitana, connessa con il Nord Ovest e con l'Europa, deve essere riaffermata la centralità di una pubblica amministrazione efficiente e trasparente, capace di fornire servizi che corrispondano al mutamento sociale e demografico della città e diventare una grande risorsa per una nuova stagione di sviluppo.

Non deve essere solo lo strumento operativo del sindaco e della giunta ma anche una **infrastruttura di conoscenza del tessuto sociale** della città e un motore di attivazione della **partecipazione civile**, che arricchisca e amplifichi con le sue competenze specifiche la capacità di governo della complessità da parte della città e della politica.

La macchina pubblica deve essere un'organizzazione capace di ascoltare, conoscere, rispondere ai bisogni della città con **un Comune più grande e allo stesso tempo più vicino**.

Deve essere l'interfaccia tra cittadini, famiglie, imprese, corpi intermedi e **promuovere un patto sociale**, condiviso e partecipato, che li renda una comunità solidale.

Per farlo, occorre **traguardare la tutela dei diritti e dei beni comuni attraverso approcci integrati** ai problemi e trasversali rispetto alle direzioni comunali e alle società partecipate; dare risposte puntuali ed efficienti alle "emergenze" con l'imprescindibile necessità di creare quadri di **conoscenza**, di **previsione** e di **pianificazione** di medio e lungo periodo; porsi programmaticamente l'obiettivo di **umentare il grado di cooperazione e sinergia** al suo interno, nelle interazioni con le altre istituzioni e soggetti, nel rapporto con i cittadini.

La macchina comunale va riorganizzata in una logica di snellimento procedurale e di valorizzazione delle buone prassi, con la partecipazione attiva dei dipendenti, ai quali va restituita **la dignità e la serenità** spesso cancellate dalla passata amministrazione, e delle loro rappresentanze.

A tal fine dovrà essere proseguita la politica di nuove assunzioni, nell'ambito di un piano funzionale alla riorganizzazione dei servizi, e dovranno essere messe in campo azioni di formazione del personale soprattutto con riferimento all'ambiente e alla transizione ecologica ed alle politiche di genere e delle identità, in modo che le azioni amministrative e il rapporto con i cittadini siano posti in essere con competenza e consapevolezza.

Pensiamo ad **una pubblica amministrazione interattiva**, che sia interfaccia tra l'Ente e la società; **integrata** con i propri partner pubblici e privati nella gestione dei processi; **decentrata e partecipativa; orientata** al punto di vista del fruitore dei servizi.

Vogliamo una **Smart City**, ben diversa da quella della passata amministrazione, di recente risultata penultima in una classifica tra dieci città grandi italiane.

Vogliamo una città dove la pubblica amministrazione, dotata di un apposito ufficio e di apposite risorse, abbia un ruolo attivo nella crescita della città e sia un alleato anziché un ostacolo per le imprese e per i lavoratori, con risposte chiare e tempi certi.

Il concetto di Smart City deve essere modello trasversale per tutte le aree dell'amministrazione, trama di connessione di tutti gli interventi.

Poter accedere a servizi online offre un'opportunità di semplificazione, ma solo se i servizi di persona permangono e vengono implementati affinché siano più efficienti e vadano incontro alle esigenze delle persone.

Si pensa ad un restyling del "fascicolo digitale del cittadino genovese" per pagamenti e servizi e renderlo più "accattivante" (una card o una app) grazie a sconti (nei parcheggi, negli stabilimenti balneari, nelle palestre, nei musei, etc..., una card o app dedicata ai possessori di animali), informazioni personalizzate e aggiornamenti in tempo reale su tutto ciò che la città ha da offrire in base agli interessi e richieste personali.

Una Smart City che funziona si misura anche nella capacità di un'interazione costante con cittadino/utente e una nuova concezione di macchina pubblica fortemente legata a parametri di collaborazione, coworking e condivisione di soluzioni innovative.

Un'amministrazione al passo coi tempi, un'amministrazione trasparente

I dati della città sono un bene prezioso che il Comune deve condividere con i cittadini e con le imprese, in formato facilmente accessibile ed elaborabile. Gli open data della città sono un formidabile strumento di analisi e di sviluppo, e possono essere utilizzati da **portali informativi o app specifiche al fine di migliorare la qualità della vita dei cittadini.**

Le risorse del PNRR sono un'occasione straordinaria per **investire sulla digitalizzazione della pubblica amministrazione.**

Occorre procedere con ancora maggiore intensità nello **sviluppo del fascicolo del cittadino**, in modo che diventi un vero e proprio **sportello virtuale, facilmente accessibile**, per il rapporto con l'Ente, per la gestione delle informazioni e dei servizi.

È fondamentale **costruire un nuovo sistema informativo che integri tutte le componenti del sistema pubblico, compreso quello sanitario, fondato su una strategia precisa di distribuzione delle informazioni** ed una coerente progettazione dei flussi, pensato non solo verso l'interno, ma, anche come strumento di conoscenza/partecipazione per la città.

Allo stesso tempo la riorganizzazione degli uffici ed in particolare dei servizi sociali dovrà prevedere una particolare attenzione al cd. disagio digitale, proprio delle generazioni più anziane e delle persone portatrici di special needs, e pertanto dovranno approntare le misure più idonee per venire incontro ai bisogni di coloro che non hanno tutti gli strumenti e le capacità per affrontare la digitalizzazione dei servizi.

La attività della pubblica amministrazione dovrà essere trasparente e leggibile anche grazie agli Indicatori di Sviluppo Urbano Sostenibile, che dovranno essere lo strumento interpretativo a servizio di Comune ed in particolare ai cittadini per valutare l'azione di governo della città e partecipare con maggiore consapevolezza ai processi decisionali.

A tal fine saranno anche strumenti utili il Documento Unico di Programmazione, la Rendicontazione Sociale, i Piani di performance e trasparenza che sempre dovranno avere a riferimento gli Indicatori di Sviluppo.

Il Comune si doterà infine di un **bilancio sociale** e di un **bilancio di genere**.

I Municipi al centro della vita quotidiana

La Genova di domani deve essere una città dei 15 minuti, dove ogni persona possa trovare i servizi essenziali e primari nell'arco di un quarto d'ora, da percorrere a piedi, in bicicletta o con mezzi di trasporto pubblico efficienti. Una città dei 15 minuti decentra i servizi, riduce i tempi, costituisce la naturale evoluzione del policentrismo genovese, in cui ogni delegazione ha un proprio centro.

I Municipi devono svolgere un ruolo essenziale nella rappresentanza e nella ricostruzione della comunità locale, nell'erogazione dei servizi, nella pianificazione del territorio. Occorre **invertire la tendenza di accentramento e di depotenziamento dei Municipi**, attuati senza alcuna visione dall'attuale amministrazione, e contemporaneamente ridisegnare il ruolo amministrativo dei Municipi stessi, aumentando le funzioni e le responsabilità di gestione e presidio del territorio, esercitate sulla base di criteri di autonomia decisionale pur sempre nel rispetto del ruolo di regia politica del Comune.

I Municipi dovranno pertanto avere un ruolo centrale nell'erogazione dei servizi comunali, anche attraverso un più efficace potere di indirizzo sulle società partecipate, anche attraverso i singoli contratti di servizio, in merito alla pulizia e alla manutenzione stradale, al trasporto pubblico, alla raccolta dei rifiuti, all'illuminazione pubblica e alla cura del verde nonché alla stipulazione dei patti di collaborazione.

Intendiamo **ripristinare la condivisione degli indirizzi del bilancio comunale anche con autonome scelte sui capitoli di bilancio dei singoli Municipi, e aumentare il budget in conto capitale assegnato a ciascun Municipio per le manutenzioni diffuse**, in un clima di partnership e non di dipendenza.

Tutto ciò che per economicità, efficienza, rapidità può essere realizzato in un contesto di prossimità deve essere realizzato territorialmente, anche mediante presidi fisici come le Case di Comunità.

Vogliamo un Comune capace di prevenire e non di agire solo nell'emergenza, e che operi come soggetto della transizione ecologica e digitale.

Partecipazione e cittadinanza attiva

Per prendere le migliori decisioni abbiamo bisogno del confronto con i soggetti interessati (cittadini, imprese, associazioni, sindacati, comitati).

Le scelte partecipate, frutto della condivisione con il territorio, sono molto spesso scelte migliori, più ponderate, più efficaci, come è dimostrato dal buon funzionamento dei Patti di Collaborazione per la gestione e la valorizzazione dei beni comuni..

Il Comune, e in particolare i Municipi, devono facilitare procedure di informazione e di dibattito pubblico, per giungere a decidere in tempi certi a seguito di un confronto con i principali portatori di interesse.

Un vero modello partecipativo si fonda sulla fiducia e sulla collaborazione tra Comune e cittadinanza attiva. E questa fiducia non può essere tradita da decisioni calate dall'alto, senza confronto e senza trasparenza; anche per questo pensiamo ad un nuovo e più forte regolamentazione dei meccanismi di partecipazione.

La migliore espressione della condivisione è rappresentata dai Patti di collaborazione, veri e propri accordi tra pubblico e cittadini, nei quali non vi è rapporto di subordinazione del cittadino rispetto allo Stato, ma dove invece si conviene alla pari un progetto ed un percorso di rigenerazione e gestione di beni comuni, che non renda per forza necessario subire le conseguenze (es. supermercati) dell'intervento dell'investitore privato.

Tali patti sono già in essere, con buoni risultati, in alcuni quartieri della città e sarà primario obiettivo dell'amministrazione rafforzarne la dimensione partecipativa ed estenderne la pratica in molte altre zone di Genova.

Aziende partecipate

La città ha bisogno di società/aziende pubbliche ed efficienti che erogino servizi di qualità con il principale obiettivo di soddisfare i bisogni della cittadinanza, visti anche gli elevati livelli di insoddisfazione da parte dei genovesi.

Le aziende partecipate devono essere quindi dotate delle risorse economiche, del personale, delle attrezzature e degli spazi idonei ad assicurare servizi di qualità a tutti i genovesi, a tariffe ragionevoli.

La scelta degli amministratori delle società o aziende partecipate dovrà sempre seguire criteri di trasparenza, competenza e condivisione delle linee di indirizzo. Qualità dei servizi per i cittadini e tutela dei lavoratori sono i due pilastri su cui fondare le scelte di gestione delle aziende partecipate.

In questo senso dovranno essere attentamente rivisti i contratti di servizio in essere, per verificare la rispondenza ai principi sopra delineati e dovranno anche essere verificate i livelli di performance delle aziende pubbliche e la necessità del ricorso ai subappalti per l'effettuazione delle attività di erogazione dei servizi. Pensiamo a istituire servizi trasversali, come ad esempio un polo manutentivo unico per i mezzi delle diverse aziende.

AMT

A completamento di quanto già detto nel capitolo relativo alla mobilità sostenibile, l'Azienda Mobilità e Trasporti deve essere protagonista della mobilità nel bacino urbano e provinciale.

AMT ha bisogno di risorse stabili e adeguate che possono provenire dall'ampliamento delle competenze, estendendo la propria operatività alla mobilità dolce, alla sharing mobility e alla gestione della sosta attraverso un'integrazione con Genova Parcheggi.

A seguito dell'avvenuta fusione tra azienda urbana ed extraurbana, occorre procedere a una vera integrazione del servizio e della tariffa nei due bacini. Non è più rinviabile l'attivazione della bigliettazione elettronica per erogare un servizio di maggiore qualità anche attraverso dati più precisi sull'utilizzo della rete. AMT deve recuperare utenza, dopo il crollo della bigliettazione nei due anni di emergenza sanitaria.

Capillarità, continuità e riduzione dei tempi di percorrenza devono essere gli obiettivi dell'azienda, da realizzarsi attraverso un aumento delle corsie protette e una rinnovata integrazione con le linee ferroviarie in vista del completamento del Nodo di Genova.

Deve essere continuata l'opera di sostituzione del parco automezzi con vetture ad emissione zero.

AMIU

Mantenere la proprietà pubblica di una società non basta, se non la si mette in condizioni di agire da protagonista nel mercato di riferimento, dotando la stessa delle risorse necessarie per effettuare gli investimenti, creare sviluppo e lavoro. Ne è un esempio il fallimento nella gestione dei rifiuti e dell'igiene urbana. Il Centrodestra non ha mantenuto le promesse di portare la raccolta differenziata al 60% entro il 2021 e di non aumentare le tariffe: durante questa amministrazione la percentuale di raccolta differenziata è salita di poco più di un punto, ferma sotto al 40%, e per questo ogni anno il Comune di Genova paga una salata multa alla Regione Liguria che viene poi scaricata in tariffa. Genova ha registrato l'aumento della TARI più alto d'Italia, sia per le famiglie che per i negozi e le imprese. Non è stato completato alcun impianto per chiudere il ciclo dei rifiuti (anzi: l'unico progetto avviato è già in ritardo, e non lo realizza AMIU ma IREN, realizzando di fatto una parte di quella privatizzazione che la giunta attuale a parole ha voluto evitare). Così i rifiuti dei genovesi vanno quasi tutti fuori Regione, con costi altissimi che pesano sulla tariffa. Dovrà essere individuata una zona alternativa a quella del Lagaccio per l'isola ecologica, essendo quell'area già stata promessa al quartiere. Verrà realizzata un'isola ecologica anche a servizio dei Municipi Medio-Levante e Levante, i quali, ancora sprovvisti, continuano a scaricare il problema sulle vallate e il Ponente. Utilizzeremo anche le risorse del PNRR per impianti di ultima generazione, perché i rifiuti sono una delle grandi sfide della transizione ecologica.

AMIU deve diventare un'azienda capace di chiudere autonomamente il ciclo dei rifiuti, gestendo gli impianti, a partire da un nuovo biodigestore, di cui si è persa traccia nell'ultimo piano industriale aziendale. Così **potranno diminuire le tariffe.**

Deve **essere incentivata la realizzazione di impianti per la filiera del riciclo/riuso.**

Inoltre, **investiremo nella raccolta, migliorando la pulizia della città, potenziando la struttura di AMIU,** rafforzando la collaborazione con i Municipi, e non proseguendo nella logica degli appalti e dei subappalti, tutelando le lavoratrici e i lavoratori.

ASTER

L'attuale amministrazione pubblica ha quasi azzerato i budget a disposizione dei Municipi e non garantisce all'Azienda Servizi Territoriali (ASTER) risorse adeguate e un programma per una manutenzione continua della città, con conseguenze dirette e negative sulla qualità del servizio. Bisogna invertire la tendenza, e **rafforzare il rapporto tra Municipi e Aster.**

L'azienda deve poter contare su un **programma pluriennale di manutenzioni** (verde, caditoie, asfalti, marciapiedi).

Occorre anche proseguire nel **piano di assunzioni**, al fine di diminuire l'età media del personale, e **garantire investimenti per le attrezzature e la sostituzione dei mezzi meccanici.**

L'impianto di produzione di asfalto di Borzoli può diventare il riferimento per l'intera città metropolitana.

ASEF

L'azienda è un solido punto di riferimento nelle onoranze funebri. Proponiamo di **destinare una quota degli utili di ASEF alla riduzione delle tariffe per i soggetti svantaggiati e a progetti di restauro e manutenzione dei cimiteri comunali.**

Porto Antico

La società è stata costituita nel 1995 sulla base di un **equilibrio organizzativo economico virtuoso e ben chiaro**: i ricavi prodotti dalla gestione immobiliare (affitti di spazi commerciali e parcheggi) avrebbero dovuto essere utilizzati per nuovi investimenti nell'area in concessione, sostenere insediamenti a servizio della cittadinanza e del quartiere, tra i quali certamente il Centro Congressi e gli spazi fieristici, svolgimento di eventi e manifestazioni nell'area per attrarre cittadini e turisti.

La decisione della attuale amministrazione di estendere l'ambito di operatività dell'azione della società anche fuori dall'area di pertinenza, con impegni finanziari rilevanti, è destinata a mettere in crisi questo equilibrio virtuoso, mettendo a rischio anche il rapporto con i gestori delle attività presenti in area e le loro aspettative, dato che gli eventi realizzati fuori area sono destinati a portare beneficio in altre zone della città.

Sarà quindi necessario in primo luogo recuperare la originaria impostazione in modo da evitare che il rapporto funzionale tra ricavi e costi subisca un'incrinatura a danno delle attività economiche dell'area nonché dell'area stessa.

Il piano di investimenti di recente annunciato, quindi, dovrà essere posto a sostegno del consolidamento dell'area, nella sua funzione di grande piazza della città, luogo di incontro di attività a servizio della cittadinanza e di intrattenimento per cittadini e turisti.

Sarà garantita la permanenza della biblioteca De Amicis, sarà velocizzata la riapertura della Città dei Bambini e saranno completati gli interventi di rigenerazione del quartiere della Darsena. Per la struttura di Porta Siberia verrà mantenuta una funzione coerente con la destinazione storica e culturale dell'edificio.

Nel rispetto del ruolo di servizio con il vicino Centro Storico, saranno inserite nuove funzioni più rispondenti alle aspettative soprattutto della popolazione giovanile, come impianti sportivi e aree ricreative per musica.

IREN

Iren, multiutility quotata in borsa, è una delle principali realtà produttive di Genova.

In questo ciclo amministrativo, la Giunta ha rotto il patto con Torino per la gestione della partecipazione attraverso la finanziaria FSU e ha acquistato, a debito, nuove azioni.

Divenuto il primo azionista, il Comune di Genova non ha ottenuto un maggior controllo delle politiche industriali e di servizio di Iren, che anzi ha proceduto in un disimpegno negli investimenti da Genova a favore di altri territori anche in Liguria.

Nel settore dei rifiuti l'unico intervento su Genova viene realizzato quale appaltatore di AMIU e con benefici distribuiti tra i soci. Al contempo sono stati fatti forti investimenti su Savona e su La Spezia.

La mancata scalata a Sorghena e il disimpegno dal rigassificatore di Livorno hanno marcato la concentrazione a Torino delle attività nel settore elettrico, proprio in una fase in cui le politiche energetiche sono strategiche e in Liguria si sono aperti ampi spazi che verranno occupati da altri.

Infine, la storica esperienza genovese nel settore idrico ha perso centralità, in un gruppo troppo orientato alla finanza rispetto alla produzione.

A questo va aggiunta la scelta del Comune di Genova di estromettere Iren dal settore dell'illuminazione pubblica per procedere a una privatizzazione totale, per altro in molte zone della città con risultati non soddisfacenti.

Paradossalmente l'acquisto di quote societarie ha penalizzato Genova anche nella governance, con il Comune che non esprime nessuna delle due cariche apicali (Amministratore Delegato e Presidente) ed è sottoposto alle dinamiche di alleanza in una compagine societaria dove non è più "protetto" dal patto con Torino.

Insomma, le azioni dell'amministrazione comunale si sono rivelate più che negative per Iren, vista solo come una macchina da sponsorizzazioni e non come la possibile protagonista di investimenti in settori che saranno al centro del PNRR.

I nostri obiettivi saranno:

- Esercitare attivamente il ruolo di primo azionista in FSU nell'interesse della Città
- Riposizionare Iren come soggetto industriale piuttosto che finanziario
- Perseguire una politica di contenimento dei prezzi delle bollette, con aumento della socialità
- Riequilibrare gli investimenti in tutti i settori in cui agisce Iren perché ricadano direttamente su Genova, a partire dalla manutenzione delle reti

5. UNA CITTÀ CHE DEVE TORNARE ATTRAENTE E COMPETITIVA

Il PNRR: un'occasione formidabile per rilanciare la società

Arriveranno i fondi del PNRR, un'occasione formidabile per rilanciare Genova nel rispetto delle tre linee direttive date dall'Unione Europea: **l'inclusione, la transizione ecologica e la digitalizzazione**.

Dove sarà possibile ancora intervenire - senza il rischio di perdere i finanziamenti - **verificheremo che i progetti presentati siano coerenti con gli obiettivi dati, che i lavori vengano eseguiti con cura e attenzione** e che da parte delle istituzioni ci sia una **effettiva capacità di gestione delle opere realizzate**, per non farle rimanere cattedrali nel deserto.

Genova come città da scegliere per studiare e rimanere

Genova è una città in **grave crisi economica e demografica** ormai da molti decenni: non ha mantenuto i livelli occupazionali del passato né trattenuto le nuove generazioni pronte per il mondo del lavoro. Di conseguenza, si è impoverita perdendo circa il 30% di abitanti rispetto agli anni '60 e, se non viene invertito il

trend demografico, potremmo perdere altri centomila abitanti nei prossimi 15 anni, con gravi diseconomie e disarmonie sociali. Oggi, circa la metà degli abitanti ha più di 60 anni con una conseguente riduzione della capacità di spesa e, quindi, un indebolimento del tessuto economico della società.

Genova deve trovare, con urgenza, una nuova collocazione nel panorama economico sociale mondiale e diventare **una città competitiva e attraente** soprattutto per i giovani e coloro che cercano un luogo dove vivere bene e costruirsi un futuro, una posizione lavorativa e una famiglia.

Dobbiamo fare sistema e creare occasioni di reale attrazione per le nuove generazioni, rendendo Genova una città dinamica, pulita e organizzata, una città a misura di giovani, accessibile per studenti e studentesse fuori sede, **creando così un'opportunità di ripopolazione e riqualificazione urbana**.

I ragazzi e le ragazze hanno la forte necessità di **luoghi dove studiare, lavorare e socializzare, che siano accessibili a tutti**.

Bisogna in primo luogo liberare Genova dall'isolamento fisico in cui oggi si trova.

Le infrastrutture per dare respiro alla città

Genova e la Liguria presentano oggi una accessibilità esterna ulteriormente fortemente penalizzata a causa di mancate manutenzioni reiterate nel tempo a cui ora, anche a valle della tragedia del Morandi, si cerca di rimediare, seppur tardivamente e non sempre con interventi adeguati.

Non bisogna farsi trarre in inganno dai cosiddetti indici di dotazione infrastrutturale che per la Liguria sono tra i più alti d'Italia: territorio piccolo, molti chilometri di autostrada, ben tre porti commerciali a valenza nazionale, due aeroporti e molti chilometri di ferrovia rispetto alla superficie.

Il vero tema infatti sono i **servizi di trasporto e le infrastrutture regionali**: sono molto carenti, sia in termini di veicoli (materiale rotabile per la ferrovia, solo di recente parzialmente sostituite), sia di frequenze, sia di servizi regolari con le destinazioni più utilizzate dai residenti della regione (si pensi al numero dei voli per Roma) oltre al già citato stato delle autostrade e al fatto che la difficile orografia del territorio non ha consentito, già ai tempi della costruzione, di intervenire in maniera adeguata rispetto alle esigenze.

Questa situazione penalizza sia i movimenti interni alla regione e alla città capoluogo, sia i movimenti verso Genova e la Liguria da destinazioni extraregionali e internazionali.

Sarà fondamentale che il Comune eserciti tutti i propri poteri e tutte le doverose forme di pressione con decisione per **rompere l'isolamento infrastrutturale (stradale, ferroviario e aereo)** nel quale la città si è progressivamente trovata, oggi insostenibile per il gravissimo stato di manutenzione della rete autostradale e del grave ritardo accumulato dalle opere attese da anni per la nostra città.

Dovrà essere aperto un tavolo permanente con Autostrade e con il Ministero che garantisca il miglior coordinamento tra la viabilità cittadina e quella autostradale nonché il minor disagio possibile per chi deve uscire da o venire a Genova.

Vanno portati ad ultimazione i lavori per il **Terzo Valico**, il cui ritardo indebolisce la competitività del porto e porta a ulteriori forti ritardi nella riorganizzazione del sistema infrastrutturale interno e nella riorganizzazione delle connessioni con i parchi ferroviari indispensabili alla composizione di treni modulo europeo.

Dovrà essere, in proposito, affrontata la questione della **nuova linea di connessione tra banchine portuali e Terzo Valico**. L'attuale ipotesi di collegamento tramite il Parco del Campasso e il successivo collegamento a Fegino sta determinando comprensibili grandi tensioni tra la popolazione locale, a causa dei disagi legati al transito di lunghi convogli sulla linea in mezzo alle case. Proponiamo di approfondire la possibilità di un'utilizzazione dell'attuale linea portuale c.d. "sommersibile" per limitare il disagio che si arrecherebbe alla popolazione di Sampierdarena e del Campasso

E va soprattutto fatta pressione affinché si inizi subito con **la progettazione del quadruplicamento della tratta ferroviaria che collegherà il terzo valico a Milano e si dia immediato avvio alla esecuzione dell'opera**, necessaria perché si ottenga la riduzione dei tempi di percorrenza per il trasporto ferroviario delle persone tra Genova e Milano.

Andrà poi approfondita la ipotesi di sviluppo della tratta Genova Voltri-Ovada-Castellazzo Bormida (retroporto)-Alessandria-Milano, ipotesi di linea merci parallela a quella del terzo valico che costituirebbe un rafforzamento importante per il traffico da e per il Nord Europa.

I **cantieri già avviati e le opere già progettate e finanziate**, quali il già citato **Nodo Ferroviario** e la prima parte della **Gronda di Ponente**, dovranno pertanto ricevere immediato nuovo impulso per colmare i ritardi accumulati, in modo da consentire all'economia della città di beneficiare di tempi di percorrenza e di sistemi di logistica che ne determinino la competitività con le altre macroaree economiche del paese e dell'Europa.

A queste grandi opere ne vanno sempre affiancate altre che compensino i quartieri coinvolti e che puntino alla riqualificazione della zona per rendere compatibili le nuove infrastrutture con il benessere dei cittadini.

Il completamento dei lavori di ampliamento dell'**Aeroporto Cristoforo Colombo** e la realizzazione della nuova stazione ferroviaria, nell'ambito dell'ultimazione del **Nodo Ferroviario**, consentiranno inoltre di dare nuovo potenziamento all'infrastruttura aeroportuale, con notevole beneficio sia per lo sviluppo del turismo nella logica della città competitiva ed accogliente anche per il rilancio economico.

Gli investimenti in opere pubbliche, in generale, saranno capaci di portare beneficio in quanto sapranno essere capaci di portare beneficio al territorio, in primo luogo attraverso il lavoro delle aziende locali.

Sarà opportuno dare visibilità e trasparenza al Piano delle opere del Comune di Genova, e prevedere la possibilità per le PMI di poter accedere e partecipare agli appalti pubblici mediante la suddivisione di lavori in importi più piccoli.

Sulle tematiche e questioni afferenti i lavori pubblici si auspica un tavolo tra amministrazione comunale e confindustria che abbia la capacità di dare impulso alla collaborazione tra Comune e Imprese (ad esempio su verifica della progettazione, analisi delle criticità, computi metrici estimativi, PPP proposte di filiera etc).

Il Porto: la grande risorsa di Genova

Genova deve tornare ad avere una voce autorevole a livello nazionale e internazionale e **uno dei principali pilastri di sviluppo è il Porto**, la sua più grande fonte di occupazione e di ricchezza, che deve crescere ed essere sempre

di più porta di accesso all'Europa occidentale (Italia del Nord, Francia, Svizzera, Austria, Germania) e al Mediterraneo.

Le aziende che a Genova operano in ambito portuale rappresentano l'8,4% del tessuto imprenditoriale locale e generano un valore aggiunto di 3,4 miliardi di euro, con quasi 60.000 i lavoratori del settore. Il mare rappresenta l'identità genovese. Per farlo vanno programmati **interventi pensati ed eseguiti in un rapporto virtuoso tra porto e città**, per cambiarli entrambi in meglio.

L'occasione ci viene data dall'ingente quantità di fondi sia europei che statali che sono stati stanziati per la riqualificazione del porto e delle infrastrutture cittadine e grazie a cui sono in previsione **importanti investimenti, tra i quali soprattutto la costruzione della nuova diga foranea**.

Tali investimenti, al pari di altri minori ma non meno importanti, hanno un senso solamente se sono inseriti in una pianificazione di lungo periodo, con un nuovo **piano regolatore portuale** che consenta **la crescita e l'espansione porto**, nella sua dimensione di porto commerciale multipurpose, con l'obiettivo della salvaguardia e della crescita del lavoro portuale ma anche nel rispetto delle esigenze di crescita della qualità della vita cittadina anche in termini di tutela della salute e di rispetto dell'ambiente, in armonia con il piano regolatore comunale, il tutto nell'ambito di un master plan generale che ridisegna la Genova dei prossimi cinquant'anni.

Una razionalizzazione e una migliore gestione degli spazi e delle aree demaniali marittime, nel rispetto dell'interesse pubblico, consentiranno di trovare **nuova e migliore collocazione ai diversi comparti**, da quello delle riparazioni navali, a quello delle crociere e a quello della chimica.

Rispetto alla questione dei **depositi chimici** attualmente collocati a Miltedo, rimane di assoluta priorità lo spostamento dei depositi da Miltedo e la relativa riqualificazione urbana dell'area, mentre si ribadisce la contrarietà della scelta di Ponte Somalia per la quale, in ogni caso, dovrà attendersi l'esito, tutt'altro che scontato, dell'iter amministrativo e dei giudizi intentati contro i provvedimenti resi in proposito dall'Autorità Portuale.

La nuova configurazione del porto potrebbe essere anche l'occasione per trovare una nuova collocazione all'Accademia della Marina Mercantile, realtà formativa di eccellenza, attualmente locata in una zona del tutto inconferente con la realtà marittimo-portuale.

Sarà inoltre necessario **ridefinire il sistema logistico** mirato alla crescita dei traffici portuali tenendo conto dell'elevato impatto ambientale e sociale che tale situazione comporterà, soprattutto nell'individuazione delle aree retroportuali destinate alle operazioni di **sdoganamento, manipolazione e movimentazione** dei container e delle merci in generale.

Tale scelta non potrà certamente essere quella di ulteriore compressione dello spazio cittadino, a danno degli abitanti dei quartieri vicini, come attualmente a Cornigliano e dovrà essere coerente con il disegno di progressivo trasferimento del traffico merci tutto su ferrovia a discapito del traffico su gomma.

Sarà pertanto opportuno approfondire le ipotesi di retroportualità in aree lontano dall'abitato cittadino, preferibilmente in una zona logistica semplificata da crearsi nel Basso Piemonte, in stretto collegamento con lo sviluppo del Terzo Valico.

Risulta anche necessario che l'Autorità Portuale proceda ad accelerare l'elettrificazione delle banchine, in grave ritardo rispetto ai tempi previsti,

così come ad individuazione di nuove infrastrutture in grado di garantire approvvigionamento di ulteriori fonti energetiche alternative (GNL), che si andranno ad affiancare alla installazione dei pannelli fotovoltaici sulle superfici delle strutture portuali così da creare una comunità energetica portuale che metta in circolo dentro lo stesso porto l'energia rinnovabile prodotta.

Il contributo ambientale del Porto di Genova in favore della città avverrà anche con l'**incentivazione dell'impiego di mezzi di terra elettrici e con il rafforzamento dell'infrastruttura ferroviaria**.

In una ipotesi di modifica di ruolo e funzioni dell'Autorità Portuale, il Comune dovrà **salvaguardare la natura pubblica delle banchine e del Porto** e assicurarsi che la regolazione del traffico merci e più in generale dell'economia portuale e marittima avvengano nel **rispetto dei principi di libera concorrenza e di trasparenza e soprattutto nell'interesse pubblico** per un beneficio generale della città nonché nel rispetto dei diritti e delle prerogative del lavoro portuale.

La pianificazione territoriale portuale

Dovrà essere posta in essere una **progettazione attenta che sappia tenere insieme le esigenze del tessuto economico** (Porto, impresa e mondo del commercio) con le legittime istanze della città e dei suoi quartieri a un'alta tutela della salute, dell'ambiente e più in generale della qualità della vita.

Per favorire questo pensiamo sia giusto che il Comune e la Regione si facciano promotrici di una **richiesta di revisione del gettito fiscale generato dal porto** per far sì che una parte di queste risorse venga trattenuto e impiegato direttamente sulla città che lo ha generato.

Fermo restando il ruolo formale e istituzionale che il Comune riveste all'interno del Comitato Portuale, sarà necessario instaurare un più ampio **tavolo permanente con il Sindaco, il Presidente della AdSP, il Presidente di Regione, associazioni sindacali e Compagnia Unica, Confindustria e le associazioni dei cittadini** per pensare a come modellare il porto del futuro e il suo rapporto con la città con particolare attenzione alle ricadute ambientali e occupazionali.

Innovazione e industria leggera per un futuro sviluppo economico e sostegno all'occupazione

Numerose aziende legate all'economia del mare non hanno più la sede a Genova o hanno diminuito la loro presenza.

Il cluster industriale genovese, grazie alla sua dimensione, storia e qualità, è ancora vivo, e copre tre tradizionali settori di ricerca e produzione: la Navalmeccanica e le Riparazioni Navali, la Siderurgia e l'industria metalmeccanica, nonché nuovi ambiti produttivi ormai consolidati quali il settore Energetico e quello Tecnologico.

Fincantieri ha avviato i lavori di ribaltamento a mare le cui tempistiche dovranno essere monitorate con attenzione per evitare che possano verificarsi ulteriori slittamenti e ritardi.

Lo sviluppo delle riparazioni navali, caratterizzate anche dalla capacità di affrontare demolizioni tecnologicamente complesse, non può che passare attraverso la realizzazione di nuovi bacini o la riqualificazione di quelli esistenti, e

ciò rimanda al successivo paragrafo dedicato al Porto.

Particolare attenzione dovrà essere posta al problema della diversità di trattamento dei lavoratori del settore della navalmeccanica, soprattutto, data la differente regolamentazione in materia applicata dalle imprese che lavorano in subappalto caratterizzata da evidente minore tutela dei lavoratori, nella quasi totalità stranieri.

Il Comune dovrà porre in essere ogni azione possibile per il consolidamento delle imprese dei settori citati e per evitare eventuali trasferimenti fuori Genova o dismissioni e per far ciò dovrà farsi parte attiva per attivare finanziamenti europei e nazionali a favore soprattutto delle piccole e medie imprese.

È quindi importante portare avanti un'**azione di marketing territoriale per attrarre nuovi insediamenti (anche in ambito di reshoring) di industrie leggere e centri direzionali e un'azione di incentivo a collocare a Genova attività e professioni svolte altrove, oltre che l'apertura di nuove imprese e studi professionali** legati a questo settore.

Per farlo serve rafforzare una rete tra tutti gli stakeholders cittadini, a partire dalle Istituzioni, le Associazioni di Categoria, le rappresentanze dei lavoratori e gli Enti di formazione.

Nella ridefinizione che Genova deve fare della propria identità, più moderna e attraente, da opporre alla competizione globale tra le città che i giovani scelgono per stabilirsi e costruire il proprio futuro, deve trovare ampio spazio la **costituzione di un cluster importante nel mondo dell'innovazione tecnologica**.

Oltre all'**Università di Genova**, al **CNR** e all'**IIT**, realtà di assoluto livello internazionale (primi in Europa per produzione di paper relativi al Machine Learning, ma anche eccellenza nel settore dei sistemi elettrici per l'energia e nella robotica) e di recente protagonisti della nascita di un progetto per la nascita di un ecosistema dell'innovazione in Liguria (RAISE), vi sono anche imprese, in parte derivanti dalle partecipazioni statali e in parte nate dall'interazione tra il mondo della ricerca e il mondo economico dell'High Tech (soprattutto start up), che appartengono alla comunità imprenditoriale internazionale in settori quali la biomedica, le nanotecnologie, la robotica, la cybersecurity e le energie rinnovabili. Il Comune di Genova deve assumere un ruolo principale nella creazione di un vero e proprio "ecosistema tecnologico" capace di fare rete tra le diverse componenti del settore dell'innovazione e che si sappia proporre sulla scena nazionale e internazionale, alla ricerca di capitali, filiere di ricerca e produzione e soprattutto forza lavoro di alta capacità.

Con questo scopo, dovrà essere individuata una figura specifica all'interno della Giunta, un **assessore all'innovazione tecnologica e allo sviluppo**, chiamato a svolgere quel ruolo di regia e raccordo necessario e a individuare gli investimenti infrastrutturali essenziali per l'implementazione del cluster tecnologico (campus, reti, etc.).

Ci sono molte azioni trasformative per le quali si possono ottenere fondi a sostegno, attivare progetti di ricerca e processi di innovazione, creare sinergie con altre realtà europee e fare implicitamente e concretamente, non solo marketing territoriale ma anche investimenti concreti.

Le conoscenze assicurate dalla ricerca applicata potranno così essere messe a sistema con l'intera realtà imprenditoriale della città, privata e pubblica,

con benefici in questo secondo caso nel settore del trasporto pubblico, delle telecomunicazioni, delle politiche della casa e della silver economy.

Inoltre, gli aspetti dell'innovazione fanno parte di una misura specifica della visione Europea (**Shaping Europe Digital Future**) e si riferiscono a **Smarter Europe**, e sono sostenuti da una serie di programmi Europei specifici, sia di sostegno alla ricerca che alle misure strutturali.

Questo programma si allinea alla visione di **Greener Europe**, che ha diverse misure in atto, un percorso che rivendica **sostenibilità, impatto e inclusività** (no one behind) è del tutto in sintonia con il claim della nostra campagna: **allarghiamo gli orizzonti e riduciamo le distanze**.

Ed il tema, in questo caso, è quello di rivedere la produzione di energia, rendendola **ecologica (green)**, e **sostenibile (digital)**, affiancandola ad economie più "leggere" dove la qualità delle nostre università (e degli alvei industriali), può fare la differenza.

Il tessuto commerciale salvaguardato anche come presidio sociale

È necessario e imprescindibile **valorizzare le piccole attività commerciali di Genova e limitare drasticamente la realizzazione di nuovi supermercati** o grandi centri commerciali la cui presenza sul territorio deve essere oggetto di attenta regolamentazione a tutela del commercio e della concorrenza tra gli stessi supermercati.

La **riqualificazione della rete commerciale** è un aspetto centrale per la stessa sopravvivenza del tessuto sociale nei singoli quartieri, come ad esempio a Sampierdarena e nel Centro Storico - che può ben mirare a diventare un centro commerciale diffuso - che hanno necessità assoluta di questo salto di qualità.

Lo stesso vale per una strategia per la buona movida in un allargamento dei flussi verso il Porto Antico, in una condivisa azione di sostenibilità del territorio e di rispetto della legalità. Così come dopo l'emergenza pandemica è necessario ridisegnare la regolamentazione dello spazio pubblico per le attività commerciali valorizzandone la funzione propria di qualità urbana.

Anche l'economia turistica perde un notevole pezzo senza una rete commerciale di qualità.

Il commercio di vicinato, composto da reti di piccoli esercizi, rappresenta inoltre una grande risorsa di supporto agli anziani e ai bambini, spesso anche con funzioni di portierato sociale, di deposito posta, di prenotazioni di servizi, di consegna a domicilio.

L'intesa in essere tra Enti Locali e Camera di Commercio, valida per il Centro Storico, dovrà essere oggetto di verifica al fine di una efficace attuazione, proprio a tutela del commercio di qualità e potrebbe essere considerata come modello per altre zone della città.

Pensiamo alla valorizzazione dell'**Osservatorio Permanente** aperto alle rappresentanze economiche e sociali del settore che valuti **l'impatto della media e grande distribuzione e del commercio locale** sull'economia cittadina, sull'occupazione (in particolare giovanile), sul traffico, sulla coesione sociale, sul territorio e che serva a conciliare i tempi dei cittadini con quelli dei lavoratori del settore commercio.

Proponiamo un **Piano Comunale per l'apertura dei negozi** in orari festivi e

per la creazione di più eventi nell'anno che prevedano **negozi aperti** e particolari **vantaggi per i consumatori**.

Serve anche una facilitazione delle **procedure amministrative** attraverso il portale comunale **on-line**.

La fine del periodo pandemico dovrà comportare una nuova regolamentazione dei dehors su suolo pubblico, mantenendo ove effettivamente di aiuto per le attività di pubblico esercizio, la possibilità di avvalersi di tale possibilità sulla base di oneri coerenti con le dimensioni e la collocazione dell'attività commerciale.

Dovrà inoltre essere prestata maggiore attenzione alla effettiva applicazione della **regolamentazione del commercio**, di concerto con i Municipi, con le Associazioni di categoria, i Centri Integrati di Via e con le Forze dell'Ordine, al fine di impedire il diffondersi delle pratiche di commercio abusivo ed illegale, dannoso per il tessuto commerciale ma anche fonte di disagio per la collettività. Si pensa in particolare ai **mercati settimanali e a quelli rionali**, spesso oggetto di azioni di concorrenza sleale da parte di soggetti privi di licenze ed autorizzazioni.

La regolazione del commercio è compito del Comune: è giusto garantire la libera concorrenza ma dando la priorità alla qualità della vita e del tessuto commerciale e cittadino.

In tal senso il Comune dovrà attivarsi per la effettiva implementazione del Protocollo di Intesa con i **Centri Integrati di Via**, quali interlocutori importanti non tanto ai fini della promozione turistica quanto invece ai fini della più ampia opera di rigenerazione urbana in dialogo costante con i Municipi.

6. IL TURISMO E LA CULTURA COME ASSI PORTANTI DELL'ECONOMIA CITTADINA

Un altro fondamentale pilastro di sviluppo è l'**enorme potenziale turistico e culturale di Genova**, che deve diventare uno degli elementi strategici per la sua crescita economica e contemporaneamente strumento di welfare territoriale.

Siamo una delle capitali europee della cultura.

Dobbiamo farla vivere come bene comune, coesione sociale e attrattività turistica.

È con la cultura che Genova ha ridisegnato la propria immagine nazionale e internazionale e contribuito a far crescere nuovi sentimenti di appartenenza e di identità tra i genovesi.

Dobbiamo tornare a quella pluralità di obiettivi e portare una **nuova radicale riorganizzazione e innovazione delle attività culturali**, farle corrispondere a nuove domande del tempo post pandemia, riconnettersi con i giovani, promuoverne la creatività e i talenti. **La città della cultura deve essere anche la città dei nuovi linguaggi generazionali**, con spazi adeguati, di nuovo lavoro, di crescita del turismo culturale e non del "mordi e fuggi", delle relazioni internazionali, della rigenerazione urbana.

Concepriamo la cultura della città come una grande rete attiva di connessione e di integrazione dei luoghi e delle persone, di opportunità di crescita economica e civile di Genova.

**Un nuovo sistema dei musei integrato con la città.
I distretti culturali e i parchi-musei**

È necessario riorganizzare e riqualificare il sistema museale nel suo complesso. Farne uno degli accessi alla visita della città, strettamente collegato alla valorizzazione del patrimonio storico urbano. Bisogna costruire un unico circuito con rimandi interni ed esterni, riqualificato e ammodernato negli allestimenti e nelle tecnologie, nella capacità di produrre attrazione.

I musei devono essere adeguati agli standard internazionali in termini di accessibilità (disabilità sensoriali e motorie), lingue straniere, approccio per target (attività per bambini e anziani), attività collaterali in connessione con la città intorno ai musei.

Si deve inoltre costituire un vero e proprio network che, dalle scuole, ai singoli cittadini, ai turisti, permetta di leggere Genova nella profondità della sua storia, delle sue relazioni con il mondo, della sua qualità artistica e culturale.

Per questo **vogliamo realizzare dei veri e propri distretti culturali, dotati anche di autonomia gestionale**, che operino come riferimento complessivo della qualità turistica e della valorizzazione delle eccellenze monumentali e ambientali del territorio, permettano una pluralità di fruizioni, una programmazione e una promozione comune tra Stato, Istituzioni, beni ecclesiastici e privati. Tra i musei e le attività culturali diffuse, le istituzioni scolastiche. Pensiamo a un distretto per la città antica e il percorso dei Rolli esteso fino a Villa Croce, uno per Nervi con l'integrazione musei-parchi-mare e Pegli con l'integrazione musei-parco-mare. In un allargamento effettivo delle possibilità di fruizione e di nuovo pubblico, di consolidare e supportare la qualità dell'offerta, di farne un elemento infrastrutturale della città multicentrica.

Pensiamo a una città dove il turismo non sia mordi e fuggi ma sia invece parte delle strategie di crescita sostenibile. Dove Genova sia in grado di competere a livello internazionale, sia parte di un forte e innovativo impianto turistico regionale, a partire da un forte collegamento tra le Cinque Terre, patrimonio dell'umanità, così come il sistema dei Rolli a Genova. Natura e cultura come assi di un marketing territoriale, fondato sulle eccellenze ambientali e storico artistiche. C'è necessità di una regia unitaria più forte della promozione, in una valorizzazione di tutti i soggetti che contribuiscono a far crescere l'economia del turismo. In un sostegno alla riqualificazione della qualità residenziale, del tessuto commerciale, del sostegno al lavoro stabile. Una nuova strategia è da mettere in campo anche con un più efficace legame tra formazione e lavoro, tra rigenerazione urbana e obiettivi turistici, vitalità della rete commerciale, costruzione comune dei grandi eventi. Ma soprattutto un turismo che può fruire di un'offerta ampia e diversificata, distribuita su tutto il territorio, e facilmente raggiungibile se adeguatamente promossa.

Una città della qualità turistica. Con grandi contenitori culturali: una regia unitaria

Genova possiede grandi istituzioni culturali, da Palazzo Ducale, al Teatro Carlo Felice, al Teatro Nazionale che rappresentano la struttura portante dell'offerta culturale cittadina. La pandemia ne ha ridotto le attività ma è necessario collegare il recupero dell'attività anche con la capacità di innovazione. Di collocarsi dentro circuiti nazionali e internazionali, di costruire partenariati pubblico-privati, di sostenere nuove produzioni legate alla contemporaneità. Di tenere insieme capacità gestionali con qualità delle produzioni.

In questo è essenziale una regia comune delle programmazioni, allargandole anche al Porto Antico e ai festival, di disegnare un “cartellone unitario” che contribuisca alla capacità di attrazione turistica, all’immagine della città. Ma al tempo i grandi contenitori devono operare anche come sostegno, supporto e promozione all’insieme delle attività culturali della città, dei teatri minori, dell’associazionismo musicale, in una logica di sussidiarietà e di sostegno alla qualità culturale diffusa. Così quota della loro attività deve essere rivolta, come compito istituzionale, a favorire la promozione di nuovi talenti e alla creatività giovanile, promuovendo anche una nuova generazione di organizzatori culturali.

Con spazi diffusi della cultura. Le reti di quartiere e nuovi spazi per l’associazionismo culturale

La cultura è bene comune. L’intera città deve poter accedere alle attività culturali e vivere in un contesto dove si svolgono iniziative culturali. Per questo crediamo alla molteplicità dei luoghi e delle opportunità culturali. Così intendiamo sostenere il volontariato culturale e contribuire alla qualità di un fare cultura che sia espressione di capacità, di autorganizzazione, di risposta alle domande culturali che proviene dall’associazionismo, da gruppi di cittadini, da aggregazioni territoriali. La cultura è anche uno dei veicoli della riqualificazione sociale e della ricostruzione di comunità. Pensiamo innanzitutto di rendere più forte la rete tra biblioteche, scuole e iniziative culturali municipali. Partendo innanzitutto dagli spazi, da quello delle scuole e di aperture serali delle stesse, alla casa di comunità, ai centri civici da rilanciare e riqualificare nelle attività. Sempre valorizzando le capacità di coesione, di lavorare insieme, di sperimentare buone pratiche estendibili all’intera città. Pensiamo al rapporto tra cultura e territorio non nella logica del vecchio decentramento culturale ma come la capacità diffusa di valorizzazione educativa, competenze, socialità in tutta la città. E dove il territorio possa offrire incontri in grado di costruire attrattività per l’intera città. La città dovrà poi essere capace di attrarre artisti da tutto il mondo, mettendo a loro disposizione, a condizioni agevolate, spazi per abitazione e luoghi creatività, e ponendo le condizioni per la nascita di occasioni di collaborazione e scambio con artisti locali.

Con uno spazio cittadino per la creatività giovanile: le Zone Urbane Creative

Vogliamo realizzare più spazi cittadini per la creatività giovanile, da gestire dentro la regia delle politiche culturali ma con modelli di autonomia che favoriscano autonomia, reti di relazione nazionale e internazionali, gli scambi, l’aggregazione. Pensiamo a una nuova struttura da realizzarsi a Sampierdarena in un quadro di valorizzazione e compatibilità urbana, di ridisegno dei flussi della mobilità, di connessione territoriale. Così come pensiamo alle ZUC zone urbane creative con un uso o un riuso anche transitorio di aree dismesse o di vuoti urbani, con un regolamento condiviso con l’amministrazione ma in una sussidiarietà gestionale. Assumendo la creatività giovanile come uno degli elementi di rinnovamento e di qualità-opportunità urbana.

Con un’offerta di qualità per i grandi eventi e per il mercato turistico-congressuale

Il Comune dovrà proseguire nell'opera di valorizzazione dei grandi eventi catalizzatori di flussi turistici che hanno reso e rendono nota la città nel mondo, quali il **Salone Nautico**, che dovrà potersi espandere approfittando dello sviluppo del Waterfront fino al Porto Antico, e **Euroflora**, nella sua mutata modalità e collocazione, capace comunque di attrarre ancora numerosi visitatori. Dovrà essere inoltre mantenuto in pieno esercizio, con un maggior sostegno alla attività di marketing di concerto con la Camera di Commercio e la Regione Liguria, il **Centro Congressi** della città gestito dalla società Porto Antico, attore fondamentale dell'offerta turistico-congressuale della città e della Regione.

Con la valorizzazione delle risorse ambientali ed enogastronomiche

La città è contornata da numerose aree collinari nelle quali è possibile apprezzare una variegata realtà ambientale, con percorsi di trekking e luoghi di valore artistico-storico quali ad esempio l'**Acquedotto storico e i Forti**, che dovranno formare oggetto di specifica valorizzazione in chiave turistica.

Analogamente dovrà essere data maggiore centralità all'offerta balneare, sia con **spiagge libere o libere attrezzate**, sia con quelle in **concessione ai privati**. Dovrà darsi poi adeguati spazio e visibilità alla **tradizione enogastronomica**, tipica della nostra città, capace di offrire prodotti di grande qualità sia della terra che del mare, a completamento dell'offerta turistica da mettere a sistema.

7. LA CITTÀ DELLO SPORT

Lo sport è uno strumento fondamentale per la **salute e il benessere dell'intera comunità**, stimolando la **socialità** e l'**inclusione**, e allo stesso tempo ha un valore attrattivo per il turismo attraverso la veicolazione di **grandi eventi** a livello locale e nazionale.

Questo è quanto succederà a Genova nel 2024, anno in cui la città sarà **Capitale Europea dello Sport**.

Saranno realizzati numerosi eventi sportivi nelle strutture cittadine che, sperabilmente grazie ai fondi assegnati, potranno essere riqualificate o realizzate ex novo.

Anche a tal fine riteniamo necessario che la Giunta Comunale veda al proprio interno un **assessore con deleghe specifiche allo Sport**, dotato di risorse adeguate all'impegno straordinario che dovrà essere sostenuto nei prossimi due anni.

L'assessorato dovrà vigilare sul rispetto del programma di eventi e delle relative tempistiche nonché sul rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi di riqualificazione o realizzazione degli impianti secondo la programmazione definita. Per quanto riguarda l'attività ordinaria, noi riteniamo che sia fondamentale promuovere la pratica sportiva per tutte le fasce di età, a partire dal periodo scolastico, durante il quale essa deve essere costante, mediante un coordinamento con le associazioni sportive di base, i docenti, i dirigenti scolastici e le istituzioni che dia vita ad un **Piano organico e continuativo dello sport a scuola**, rispondente a principi educativi che vedano lo sport come veicolo di principi etici e sociali.

Come la pandemia ci ha costretto a riscoprire, lo sport è salute fisica e psichica,

e contribuisce ad un miglioramento della qualità della vita, a tutte le età. Assoluta importanza in questo senso assume la opportunità per le persone anziane di mantenere una vita attiva anche grazie allo sport, da esercitarsi presso le strutture e gli impianti cittadini (piscine, palestre, campi attrezzati) le quali assumono così anche un ruolo sociale di comunità.

Gli **impianti sportivi comunali** sono oggi gestiti da società o associazioni sportive dilettantistiche, che si trovano ad agire come vere e proprie organizzazioni complesse, con approccio imprenditoriale - sia pure in assenza di lucro - e gestione di beni pubblici.

La difficoltà di tale situazione, vissuta in prima persona da molti protagonisti dell'associazionismo sportivo, richiede da parte del Comune un ruolo attivo, mediante la redazione di un **Piano strategico per l'impiantistica sportiva**, che tenga conto delle esigenze effettive del territorio, dell'offerta degli impianti e della necessità di ultimazione o manutenzione straordinaria degli esistenti e della effettiva necessità di realizzazione di nuovi (evitando la realizzazione di nuove "cattedrali nel deserto").

A tal fine dovrebbe essere inserita nell'Ufficio Sport del Comune una **struttura dedicata allo sviluppo dell'attività impiantistica**, eventualmente mantenendo in vita la struttura che si è occupata di Genova 2024, che possa operare in ausilio del gestore, per la ricerca di possibili risorse da investire nel rinnovamento degli impianti.

Il lavoro dell'Ufficio dello Sport, così ipotizzato, dovrebbe consentire una migliore distribuzione dell'offerta sul territorio nonché un miglior utilizzo delle risorse pubbliche che comunque sono necessarie per promuovere le attività con le scuole e i servizi sociali e garantire lo sport ai cittadini portatori di ogni abilità, anche a livello agonistico.

8. LA CITTÀ METROPOLITANA

Il governo del territorio di area vasta ridisegna i confini e le competenze dell'amministrazione locale, coinvolgendo in una visione più organica l'ambito territoriale ottimale dei 67 comuni della Città metropolitana di Genova. Il ruolo del sindaco è quello di coordinare, sulla base delle esigenze e delle prospettive di sviluppo di ogni realtà territoriale, il sistema metropolitano, 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.

L'obiettivo di una vera governance unitaria ed efficace 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.

Attraverso l'attuazione del **Piano Strategico** si dovrà coinvolgere direttamente anche i 9 municipi del Comune di Genova e rilanciare il territorio metropolitano. Strategie locali, europee e internazionali si dovranno dunque integrare nelle reti e nei partenariati internazionali. Cogliere tale potenzialità sarà una delle sfide per il futuro governo della città e della sua area metropolitana.

Uno spazio ampio alla base di molteplici processi di creazione di ricchezza, grazie alla varietà delle risorse naturali e della biodiversità, ma anche alle potenzialità

delle trasformazioni socio-economiche e culturali in corso.

Oltre a un'area di turismo, outdoor e cultura, può essere un bacino per la sperimentazione di innovazioni tecnologiche, sociotecniche (comunità energetiche) e di impresa (filieri tradizionali e innovative), promuovendo inoltre le innumerevoli eccellenze agroalimentari tipiche del territorio. Attuare politiche in modo sinergico e integrato tra le aree interne e quelle costiere e urbane, in un quadro complessivo coinvolgendo tutti i territori dell'Area Metropolitana in un'ottica di collaborazione.

È necessario rafforzare il ruolo e la capacità effettiva della Città Metropolitana di essere al servizio dei Comuni, attraverso una pianificazione di area vasta che sappia guardare alla varietà territoriale come a una risorsa e lavorare sui confini perché diventino dorsali strategiche di un sistema ampio.

Un cambio di strategia sarà l'occasione per coordinare le progettualità e le vocazioni del territorio metropolitano, strutturando le zone omogenee come distretti territoriali in grado di mettere insieme progettualità e servizi con accompagnamento e supporto ai Comuni più piccoli. Essere acceleratore delle potenzialità che sono presenti, superando le frammentazioni territoriali e agevolando azioni di cooperazione con gli attori economici e sociali a livello provinciale e territoriale, favorendo dal basso processi virtuosi di sviluppo sostenibile.

Massima attenzione pertanto alle nostre aziende partecipate in quanto strumenti essenziali di gestione dei servizi pubblici locali nell'ambito di mobilità, reti idriche e ciclo dei rifiuti. Integrare tali servizi in una visione ampia di investimenti e semplificazione secondo principi di intermodalità, integrazione e sostenibilità.