Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica

# Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020

*Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica, 15 maggio 2014*

*Documento preliminare per la consultazione*

# Sommario

SEZIONE 1 STRATEGIA ..... 5

1.1. Strategia per il contributo del Programma operativo alla strategia dell'Unione ..... 5

"Smart city" per il ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città ..... 11

Innovazione sociale per rafforzare i servizi di inclusione sociale per i segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati ..... 13

1.2 Architettura e organizzazione del Programma ..... 16

SEZIONE 2 ASSI PRIORITARI ..... 19

ASSE PRIORITARIO 1 "AGENDA DIGITALE METROPOLITANA" ..... 19

Priorità d'investimento: 1.1 - Rafforzando le applicazioni delle TIC per l'e-government, l'e-learning, l'e-inclusion, l'e-culture e l'e-health ..... 19

Obiettivo specifico: 1.1.1 - Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili della PA offerti a cittadini e imprese (in particolare nella sanità e nella giustizia) ..... 19

Azione 1.1.1.1: Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city ..... 20

Priorità d'investimento: 1.2 - Sviluppando i prodotti e i servizi delle TIC, il commercio elettronico e la domanda di TIC ..... 20

Obiettivo specifico: 1.2.1 - Potenziamento della domanda di ICT di cittadini e imprese in termini di utilizzo dei servizi online, inclusione digitale e partecipazione in rete ..... 20

Azione 1.2.1.1: Piattaforme e dotazioni per l'inclusione digitale ..... 21

Priorità d'investimento: 1.3 - L'inclusione attiva, anche per promuovere le pari opportunità e la partecipazione attiva, e migliorare l'occupabilità ..... 22

Obiettivo specifico: 1.3.1 - Riduzione della povertà, dell'esclusione sociale e promozione dell'innovazione sociale ..... 22

Azione 1.3.1.1: Alfabetizza e servizi per l'inclusione digitale ..... 22

Principi per la selezione delle operazioni ..... 23

ASSE PRIORITARIO 2 "SOSTENIBILITA' DEI SERVIZI E DELLA MOBILTA' URBANA" ..... 25

Priorità d'investimento: 2.1 - Sostenendo l'efficienza energetica, la gestione intelligente dell'energia e l'uso dell'energia rinnovabile nelle infrastrutture pubbliche, compresi gli edifici pubblici, e nel settore dell'edilizia abitativa ..... 25

Obiettivo specifico: 2.1.1 - Riduzione dei consumi energetici negli edifici e nelle strutture pubbliche o ad uso pubblico, residenziali e non residenziali e integrazione di fonti rinnovabili ..... 25

Azione 2.1.1.1: Risparmio energetico negli edifici pubblici ..... 25

Azione 2.1.1.2: Fonti rinnovabili negli edifici pubblici ..... 26

Azione 2.1.1.3: Illuminazione pubblica sostenibile ..... 26

Priorità d'investimento: 2.2 - Promuovendo strategie per basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di pertinenti misure di adattamento e mitigazione ..... 27
Obiettivo specifico: 2.2.1 - Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane ..... 27
Azione 2.2.1.1: Nodi di interscambio modale ..... 27
Azione 2.2.1.2: Servizi di mobilità condivisa e flotte eco-compatibili ..... 28
Azione 2.2.1.3: Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti ..... 28
Azione 2.2.1.4: Mobilità lenta ed elettrica ..... 29
Azione 2.2.1.5: Logistica urbana ..... 30
Principi per la selezione delle operazioni ..... 30
ASSE PRIORITARIO 3 “INNOVAZIONE PER L’INCLUSIONE SOCIALE” ..... 32
Priorità d'investimento: 3.1 - Miglioramento dell'accesso a servizi accessibili, sostenibili e di qualità, compresi servizi sociali e cure sanitarie d'interesse generale ..... 32
Obiettivo specifico: 3.1.1 - Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo ..... 32
Azione 3.1.1.1: Abitare protetto, assistito e condiviso ..... 33
Azione 3.1.1.2: Prevenzione dell’emergenza abitativa ..... 33
Priorità d'investimento: 3.2 - L'integrazione socioeconomica delle comunità emarginate quali i rom ..... 34
Obiettivo specifico: 3.2.1 - Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora e delle popolazioni Rom, Sinti e Camminanti ..... 34
Azione 3.2.1.1: Servizi per l’inclusione delle comunità Rom, Sinti e Camminanti ..... 35
Azione 3.2.1.2: Servizi per l’inclusione dei senza dimora ..... 35
Priorità d'investimento: 3.3 - Strategie di sviluppo locale di tipo partecipativo ..... 35
Obiettivo specifico: 3.3.1 - Aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità ..... 35
Azione 3.3.1.1: Attivazione di servizi negli immobili inutilizzati ..... 36
Priorità d'investimento: 3.4 - Sostenendo la rigenerazione fisica, economica e sociale delle comunità sfavorite nelle aree urbane e rurali ..... 37
Obiettivo specifico: 3.1.4 - Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo ..... 37
Azione 3.4.1.1: Realizzazione e recupero di alloggi ..... 37
Azione 3.4.1.2: Anagrafe degli assegnatari ..... 38
Obiettivo specifico: 3.4.2 - Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora e delle popolazioni Rom, Sinti e Camminanti ..... 39
Azione 3.4.2.1: Alloggi e spazi per servizi dedicati alle comunità Rom, Sinti e Camminanti ..... 39
Azione 3.4.2.2: Alloggi e spazi per servizi dedicati ai senza dimora ..... 39

Obiettivo specifico: 3.4.3 - Aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità ..... 40
Azione 3.4.3.1: Recupero di immobili inutilizzati da adibire a servizi ..... 40
Principi per la selezione delle operazioni ..... 40
SEZIONE 3 PIANO DI FINANZIAMENTO ..... 42
SEZIONE 4 APPROCCIO INTEGRATO ALLO SVILUPPO TERRITORIALE ..... 43
Descrizione dell'approccio integrato ..... 43
4.1 Sviluppo locale di tipo partecipativo ..... 45
4.2 Sviluppo urbano sostenibile ..... 45
4.3 Investimento territoriale integrato (ITI) ..... 45
SEZIONE 5 AUTORITÀ E ORGANISMI RESPONSABILI DELLA GESTIONE FINANZIARIA, DEL CONTROLLO E DELL'AUDIT E RUOLO DEI PARTNER PERTINENTI ..... 46
5.1 Autorità e organismi pertinenti ..... 46
5.2 Coinvolgimento dei partner pertinenti ..... 46

## SEZIONE 1 STRATEGIA

### 1.1. Strategia per il contributo del Programma operativo alla strategia dell'Unione

Il **Programma operativo nazionale plurifondo Città metropolitane 2014-2020** (in seguito "Programma" o "PON METRO") si inserisce nel quadro complessivo dell'**Agenda urbana nazionale** delineata nell'Accordo di Partenariato della programmazione 2014-2020 (in seguito "AdP"). Le priorità costitutive di tale strategia sono il frutto di un percorso di confronto partenariale avviato con il documento "Metodi e obiettivi per un uso efficace delle risorse comunitarie" del dicembre 2012 e si pone in linea con gli obiettivi e le strategie della costituenda **Agenda urbana europea**, la quale identifica le aree urbane europee come territori chiave per lo sviluppo sostenibile e la coesione regionale, nonché come soggetti attivi necessariamente protagonisti del cambiamento.

L'identificazione delle aree urbane come scale di intervento cruciali per lo sviluppo regionale costituisce l'esito di un percorso di elaborazione politica e culturale che a livello comunitario si compie attraverso almeno due decenni di sforzi congiunti tra la commissione, il parlamento e gli stati membri. Tale percorso di condivisione, sostenuto nel tempo da documenti politici[1] ma anche dallo sviluppo di sperimentazioni progettuali di successo quale l'iniziativa comunitaria Urban, si fonda sul riconoscimento di alcune caratteristiche peculiari del modello di sviluppo europeo ed in particolare:

- il policentrismo del territorio europeo, fondato sulla presenza non solo di grandi agglomerazione urbane ma anche di reti di città medie integrate sul piano demografico, economico e funzionale;
- la concentrazione nelle città di quote significative della popolazione (circa il 70% del totale) e del sistema produttivo (circa i due terzi del PIL è generato in ambito urbano);
- al contempo, il permanere nelle città di alcuni rilevanti squilibri sul piano socio-economico e ambientale, quali la presenza di forme di povertà estrema e disagio sociale, difficoltà di accesso ai servizi in grado di incidere sulla sicurezza sociale e la qualità della vita, forme di congestione ed inquinamento che producono crescenti pressioni sul capitale naturale.

Il riconoscimento delle aree urbane come contesti in cui convivono in maniera più esplicita che altrove risorse e criticità, asset rilevanti e nodi irrisolti per lo sviluppo regionale, ha rafforzato nel tempo l'esigenza di adottare per esse un approccio integrato fondato su un più efficace coordinamento di strategie, obiettivi e politiche alle diverse scale di intervento. Nella Carta di Lipsia sulle Città Europee Sostenibili (2007) si sottolinea l'esigenza di rafforzare nelle politiche di sviluppo regionale uno "sviluppo urbano integrato" in cui gli aspetti spaziali, settoriali e temporali dell'intervento sulle città siano coordinati con il coinvolgimento degli attori economici, delle categorie interessate e del pubblico in generale. In altre parole, si riconosce come il montaggio di interventi differenziati, di tipo materiale e immateriale, e il valore aggiunto che da essi può generarsi se inseriti in una strategia globale e condivisa, costituisce l'unico antidoto per fronteggiare problematiche complesse e talvolta conflittuali quali quelle che si riscontrano all'interno delle città.

Negli ultimi anni, l'emergere di sfide crescenti per le città e le regioni europee – quali il contrasto agli effetti della crisi economica ed al cambiamento climatico – ha ulteriormente accresciuto la rilevanza

[1] Tra questi si veda in particolare: "La problematica urbana: orientamenti per un dibattito europeo" (1997); "Quadro d'azione per uno sviluppo urbano sostenibile nell'Unione europea" (1998); "La Politica di coesione e la città" (2006); "Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili" (2007).

dell'approccio integrato nelle politiche di sviluppo e coesione regionale. Ad esse si richiede, in particolare, di incrementare il grado di resilienza dei sistemi urbani ponendo in relazione creativa politiche e settori di intervento che hanno seguito percorsi non sempre convergenti nelle politiche locali, quali ad esempio le azioni per il capitale umano e sociale con l'innovazione tecnologica, le politiche per l'energia e l'ambiente con gli interventi infrastrutturali. Il riconoscimento delle aree urbane come contesti privilegiati per la sperimentazione dell'approccio *place-based* finalizzato a rafforzare lo sviluppo regionale è stato ulteriormente sancito dalla decisione della Commissione di includere la politica urbana tra le competenze della Direzione generale della Politica regionale e urbana e di conseguenza di consolidare il ruolo delle città come ambiti di integrazione dei fondi strutturali. Una sfida condivisa dagli stati membri, nel processo di costruzione di una nuova agenda urbana europea recentemente avviato dalla Commissione, è quella di rafforzare ulteriormente la rilevanza della dimensione urbana nelle politiche regionali e di diversificare le scale di intervento dell'approccio integrato alle diverse forme in cui la questione urbana si manifesta nelle città europee, dalla scala del quartiere a quella metropolitana[2].

In Italia, la questione dello sviluppo urbano integrato si carica di ulteriori significati in relazione ad alcune caratteristiche proprie del contesto nazionale. Tra queste vanno annoverate in particolare:

- il carattere marcatamente policentrico dell'assetto territoriale del paese, caratterizzato da una pluralità di città di medie dimensioni che intrattengono relazioni di sinergia e complementarietà tra esse e con le maggiori agglomerazioni metropolitane;
- la presenza, sovente in corrispondenza delle città e dei sistemi urbani di medie dimensioni, di distrettualità e filiere produttive fortemente ancorate al tessuto socio-economico locale;
- il permanere di differenze significative nelle dinamiche di sviluppo e nella dotazione di servizi tra le aree urbane del paese, quale conseguenza del più generale divario regionale che si registra in particolare tra il Mezzogiorno e le regioni del centro-nord.

Il carattere policentrico dell'assetto territoriale del paese, elemento lungamente evocato come tratto distintivo del modello di sviluppo italiano, convive con la presenza di un certo numero di grandi città equamente distribuite sul territorio nazionale. Benché esse rappresentino una quota della popolazione sul totale nazionale inferiore ad altri contesti nazionali europei – circa il 14% della popolazione sul totale – esse insieme alle aree metropolitane che le circondano ed ai nodi infrastrutturali che ne servono popolazione ed imprese costituiscono degli asset rilevanti del sistema paese. Al contempo, in ragione della densità di imprese e popolazione presentano i vantaggi e gli svantaggi tipici delle grandi agglomerazioni urbane.

Da un lato, in alcune delle maggiori città italiane si concentrano quote significative di servizi, attività e funzioni urbane superiori anche di rilevanza internazionale, tra le quali:

- funzioni specializzate nel campo del terziario, del terziario avanzato e delle telecomunicazioni (come ad esempio a Roma e Milano);
- funzioni di hub turistici internazionali (come Venezia, Firenze e Roma);
- specializzazioni nel campo della formazione superiore e del trasferimento tecnologico (come ad esempio Bologna e Torino).

[2] Si veda in particolare il processo di consultazione avviato dalla Commissione europea con il forum *"Cities of Tomorrow: Investing in Europe"*, tenutosi a Bruxelles nel febbraio 2014 e destinato a raccogliere proposte per la definizione della nuova agenda urbana europea.

D'altro canto, in ragione delle dinamiche insediative e della densità demografiche, in esse si concentrano anche squilibri territoriali e carenze infrastrutturali che agiscono negativamente sia sulla qualità della vita degli abitanti, sia sulla competitività dei sistemi produttivi. Tra questi fattori andrebbero annoverati:

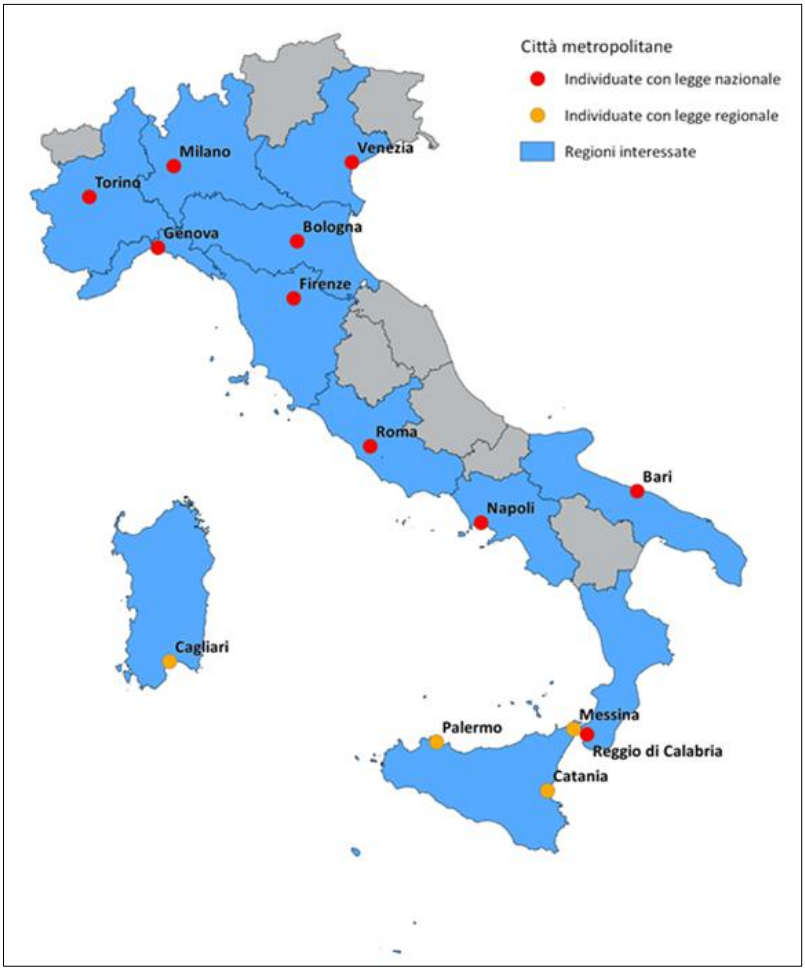
- la carente dotazione infrastrutturale, sia in termini di sistemi di mobilità collettiva all'interno delle conurbazioni metropolitane, sia in termini di accessibilità esterna e collegamenti alle maggiori reti di trasporto internazionali;
- in particolare nelle aree urbane del Mezzogiorno, la carenza di infrastrutture economiche ed il digital divide rispetto agli standard delle maggiori aree urbane europee.
- il permanere di fenomeni di degrado urbano e marginalità sociale soprattutto nelle periferie ed in contesti di transizione produttiva non ancora interessati da processi di rigenerazione urbana.

Le dinamiche insediative delle singole realtà urbane inoltre, anche in relazione al perimetro dei confini amministrativi, definiscono forme molto differenziate del fenomeno metropolitano sul territorio nazionale. Accanto a casi in cui il comune centrale concentra quote significative della popolazione, delle infrastrutture e dei servizi dell'agglomerazione metropolitana (come è il caso di Roma), vi sono conurbazioni dove il raggio di influenza funzionale della città centrale si estende fino alla dimensione interprovinciale, regionale o addirittura interregionale (come ad esempio Milano e Napoli). Ciò ha determinato nel tempo significative asimmetrie tra i processi di cambiamento socio-economico nelle aree urbane, le domande di servizi espresse dalla popolazione e dal sistema delle imprese e le risposte offerte dal sistema istituzionale ed amministrativo.

Rispetto a questo scenario tendenziale, appare di grande rilevanza il processo di ridisegno istituzionale avviato dal governo nazionale[3], il quale prevede il rilancio della dimensione metropolitana come scala preferenziale per la pianificazione e la gestione di servizi cruciali per lo sviluppo delle maggiori aree urbane. Tale processo riconosce le aree metropolitane come contesto cruciale per rispondere, da un lato, alla necessità di rafforzare le specializzazioni economiche delle maggiori città (e dunque del sistema paese nel suo complesso) dinanzi all'accresciuta competizione internazionale e, dall'altro, alla necessità di accrescere l'efficienza e la capillarità dei servizi pubblici a fronte dell'obiettivo di razionalizzazione della spesa pubblica. Quest'ultimo obiettivo, in particolare, impone di accrescere l'efficacia delle politiche pubbliche a parità di investimento economico e dunque sollecita l'adozione di soluzioni più intelligenti e creative – in linea con il paradigma della *smart city* – sul quale fondare nuove forme di governance ed innovazione sociale.

[3] Legge n. 56 del 7 aprile 2014 "Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di comuni", approvata su proposta del Ministro degli Affari Regionali, completa un processo di lungo periodo avviato con la riforma dell'ordinamento italiano (Legge n. 142/1990), la riforma del TUEL (d.lgs. 267/2000) e modifica della Costituzione (art. 114 e 117 del Titolo V riformato nel 2001).

**Tavola 1 – Le città metropolitane in Italia**




*Fonte: elaborazione UVAL-DPS*

**Tavola 2 – Dati demografici sui comuni capoluogo delle Città metropolitane italiane, 2013**

| Capoluoghi delle città metropolitane | Popolazione residente 2013 | Superficie territoriale totale (kmq) | Densità abitativa (ab./kmq) | Popolazione straniera residente 2013 | Incidenza % stranieri |
|---|---|---|---|---|---|
| Bari | 313.213 | 117 | 2.668 | 7.796 | 2,50% |
| Bologna | 380.635 | 141 | 2.702 | 51.771 | 13,60% |
| Cagliari | 149.575 | 85 | 1.759 | 5.230 | 3,50% |
| Catania | 290.678 | 183 | 1.589 | 7.696 | 2,60% |
| Firenze | 366.039 | 102 | 3.577 | 48.800 | 13,30% |
| Genova | 582.320 | 240 | 2.423 | 47.037 | 8,10% |
| Messina | 242.267 | 214 | 1.133 | 11.444 | 4,70% |
| Milano | 1.262.101 | 182 | 6.947 | 194.991 | 15,40% |
| Napoli | 959.052 | 119 | 8.058 | 36.709 | 3,80% |
| Palermo | 654.987 | 161 | 4.079 | 21.326 | 3,30% |
| Reggio Calabria | 180.686 | 239 | 756 | 8.927 | 4,90% |
| Roma Capitale | 2.638.842 | 1.287 | 2.050 | 252.582 | 9,60% |
| Torino | 872.091 | 130 | 6.708 | 117.533 | 13,50% |
| Venezia | 259.263 | 416 | 623 | 26.911 | 10,40% |
| **Totale CM** | **9.151.749** | **3.616** | **2.531** | **838.753** | **9,20%** |
| **Totale Italia** | **59.685.227** | **302.073** | **198** | **4.387.721** | **7,40%** |

*Fonte: elaborazione Centro Documentazione e Studi Anci-Ifel su dati Istat, 2013*
*I dati relativi alla popolazione residente, totale e straniera, si riferiscono al 1° gennaio 2013*

Per rispondere a queste sfide esogene ed endogene, l'Agenda urbana nazionale ha identificato i seguenti **due pilastri** sui quali fondare una strategia per le città in grado di conseguire gli obiettivi di Europa 2020.

1. L'identificazione dei territori delle **14 Città metropolitane come territori target prioritari dell'Agenda urbana**, cui dedicare uno specifico Programma Operativo Nazionale, ed in particolare:
    a. le 10 Città metropolitane individuate con legge nazionale (Bari, Bologna, Genova, Firenze, Milano, Napoli, Roma, Torino e Venezia[4]; Reggio Calabria[5]);
    b. le 4 Città metropolitane individuate dalle Regioni a statuto speciale (Cagliari[6]; Catania, Messina, Palermo[7]).

2. L'identificazione di **tre principali driver di sviluppo progettuale** che declinano gli Obiettivi tematici 2014-2020 attraverso il metodo dell'approccio integrato:
    a. Ridisegno e modernizzazione delle funzioni e dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori della città (inclusi i servizi collettivi del cosiddetto paradigma "smart city"), come declinazione degli Obiettivi tematici 2, 4 e 6;
    b. Pratiche e progettazione di inclusione sociale per i segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati, espandendo e migliorando i servizi sociali in aree marginali o per fasce fragili di cittadinanza (azioni di "social inclusion"), come declinazione dell'Obiettivo tematico 9;
    c. Rafforzamento della capacità delle città di potenziare, sostenere e attrarre l'insediamento di segmenti locali pregiati di filiere produttive globali e favorire la crescita di servizi avanzati (contributo alla competitività delle filiere produttive), come declinazione dell'Obiettivo tematico 3.

Le 14 Città metropolitane sul territorio nazionale, nella configurazione che sta prendendo forma nel processo di riforma istituzionale in corso, appaiono come contesti chiave per conseguire gli obiettivi di Europa 2020. Ciò perché esse si presentano come i motori della competitività e dello sviluppo economico del paese ed allo stesso vi si riscontrano in maniera più acuta che altrove squilibri territoriali ed ostacoli alla coesione sociale.

Nelle città metropolitane si concentra il 47% della dotazione di biblioteche, musei, gallerie e accademie presenti in Italia, il 40% degli uffici pubblici, il 37% di case di cura e ospedali, il 36% di scuole e laboratori scientifici. Oltre il 90% dei cittadini che vi risiedono, inoltre, è raggiunto dalla banda larga a rete fissa e wireless. D'altro canto, mentre le città metropolitane accolgono il 19,7% del reddito nazionale[8], solo l'1,5% dei contribuenti (coloro che dichiarano un reddito superiore ai 120.000 euro annui) detiene il 14% del reddito complessivo, mentre il 28% dei contribuenti con un reddito inferiore ai 10.000 euro contribuisce solo per il 5% del totale. Il rapido accrescersi del fenomeno dell'immigrazione di stranieri, che rappresentano ormai una quota significativa della popolazione nelle città metropolitane (cfr. Tavola 2), accresce ulteriormente i rischi di marginalità sociale connessi alla disparità nei redditi e nelle possibilità economiche.

[4] Cfr. art. 22, D.lgs. 18 agosto 2000, n. 267.
[5] Cfr. art. 23, L. 5 maggio 2009, n. 42
[6] Cfr. Regione Sardegna, art. 6, L.R. 2 gennaio 1997, n. 4.
[7] Cfr. Regione Siciliana, art. 7, L.R. 24 marzo 2014, n. 8.
[8] Reddito imponibile ai fini dell'addizionale comunale IRPEF, anno d'imposta 2012. Fonte: elaborazione Centro Documentazione e Studi Anci-Ifel su dati MEF – Dipartimento delle Finanze, 2014.

L'allontanamento di larghe fasce di popolazione (solitamente quelle più vulnerabili) dai comuni centrali delle aree metropolitane rappresenta forse il trade-off più evidente dei processi di conurbazione che caratterizzano le aree metropolitane. Se infatti i luoghi centrali delle aree metropolitane offrono a chi vi abita opportunità professionali, un'elevata concentrazione di benessere, la possibilità di accesso a servizi rari, l'allontanamento dai centri cittadini comporta rischi di marginalizzazione, oltre che elevati costi economici e ambientali, per l'espansione del pendolarismo congiunta con la perdurante prevalenza del trasporto privato. Le dinamiche generali descritte impongono al Programma di mirare a produrre esternalità positive anche nei comuni di cintura e nelle aree circostanti, territori che grazie al legame spaziale o funzionale con le città metropolitane hanno visto incrementare la propria dimensione demografica, coinvolgendo le Amministrazioni interessate in un'ottica di condivisione di modelli organizzativi e soluzioni tecnologiche nonché nella pianificazione e gestione associata dei servizi.

Il disegno di riforma costituzionale e amministrativa per l'istituzione delle Città metropolitane assegna un ruolo sempre più importante ai Sindaci dei grandi Comuni nel governo di problemi e territori molto più ampi di quelli delimitati dai confini amministrativi abituali. Per questo, il Programma assume tali soggetti come interlocutori privilegiati, invocando l'assunzione di una forte leadership territoriale e incoraggiando la **costituzione di partnership e progetti di scala inter-comunale che anticipino e favoriscano l'attuazione della riforma amministrativa**, attraverso ricadute e benefici diretti anche per cittadini e territori localizzati al di là dei confini amministrativi del Comune capoluogo.

Tale situazione richiama necessariamente l'importanza di **rafforzare per prima cosa la qualità, la fruibilità e l'efficienza dei servizi, per fornire nel breve periodo risposte ai molteplici fabbisogni espressi dal territorio**, senza ovviamente trascurare puntuali necessità di incremento stock di infrastrutture e servizi. Le istituzioni di governo urbano, per il loro essere più prossime all'utente finale ed a specifiche problematiche locali, sono le più adatte a realizzare il dialogo inter-istituzionale necessario per conseguire risultati concreti attraverso la sintesi efficace ed effettiva tra gli interventi materiali e le azioni organizzative, tra gli investimenti aggiuntivi e le politiche ordinarie per la gestione dei servizi collettivi.

Per stabilire un ordine di priorità rispetto alle esigenze proprie delle città metropolitane, il PON METRO si focalizza sui primi due driver dell'Agenda urbana nazionale 2014-2020:

- l'applicazione del paradigma **"Smart city" per il ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città**;
- la promozione di iniziative di **Innovazione sociale per rafforzare i servizi di inclusione sociale per i segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati**.

Tale specializzazione all'interno della Agenda urbana nazionale deriva dall'intenzione di concentrare l'Azione del Programma su circoscritti ambiti tematici, per rafforzarne l'impatto a fronte di una strategia più ampia che viene perseguita anche attraverso altri strumenti e programmazione (in primo luogo, i Programmi operativi regionali FESR e FSE, ma anche il PON Inclusione sociale o gli strumenti del Fondo di aiuti europei agli indigenti - FEAD).

## “Smart city” per il ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città

Questo primo driver di sviluppo del Programma si rivolge a sollecitare la comparsa in ambito urbano e metropolitano di soluzioni “intelligenti” per migliorare le performance, la fruibilità e la compatibilità ambientale dei servizi urbani rivolti a cittadini, imprese e *city users.* L’obiettivo è quello di sostenere piani di investimento indirizzati al miglioramento sostanziale del funzionamento delle infrastrutture di rete e dei servizi pubblici con l’ambizione di assicurare ricadute dirette e misurabili sui cittadini residenti e sulle imprese, sia in termini incremento della qualità della vita, sia come migliore accessibilità alle infrastrutture rilevanti per la competitività.

Il perseguimento degli obiettivi connessi alla priorità **“Smart city”** è affidato, per una migliore razionalità programmatica, a due distinti Assi prioritari nel Programma:

- **Asse prioritario 1 -** “**Agenda digitale metropolitana**”, che sfrutta le opportunità rese disponibili dall’innovazione tecnologica nel campo dell’informatica e delle telecomunicazioni per la riduzione dei divari digitali nei territori, la digitalizzazione delle procedure amministrative offerte dalla PA per cittadini e imprese, il migliore accesso dei cittadini ai servizi online ed alle forme di partecipazione in rete;
- **Asse prioritario 2 -** “**Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana**” che si rivolge in particolare alla riduzione dei consumi energetici negli edifici e nelle strutture pubbliche mediante un maggiore impiego delle risorse rinnovabili, nonché ad incrementare il ricorso alla mobilità sostenibile in ambito urbano e metropolitano.

L’**Asse 1 -** “**Agenda digitale metropolitana**” si rivolge a sostenere la declinazione in ambito urbano dei principi contenuti nelle agende digitali europea e italiana, ed in particolare alla diffusione dei servizi digitali nella pubblica amministrazione al servizio dei cittadini e delle imprese. In questa ottica sarà necessario agire sia per lo sviluppo di infrastrutture adeguate alla realizzazione di servizi intelligenti, interoperabili e integrati (*joined-up services*) ma anche agire sulla domanda favorendo un approccio integrato tra offerta di infrastrutture e servizi e miglioramento nella capacità di utilizzo delle tecnologie da parte dei cittadini, e delle imprese e della PA.

Sul piano dell’offerta, l’obiettivo di una più efficace digitalizzazione dei servizi può contare sulla presenza di un asset derivante dalla diffusione della banda larga nelle città metropolitane italiane, la quale raggiunge ormai circa il 90% della popolazione. I nodi di sciogliere per accrescere l’efficacia degli interventi previsti sono di contro: (a) sul piano dell’offerta, la connessione dei diversi nodi della pubblica amministrazione e l’integrazione delle banche dati; (b) sul piano della domanda, la diffusione dell’accesso ad Internet delle famiglie e degli individui, in particolare nelle più alte fasce di età. A tal proposito, infatti, occorre rilevare come persistano significativi divari tra le regioni sul territorio nazionale: le famiglie del Centro-nord che dispongono di un personal computer collegato ad Internet da casa risultano essere il 63,3%, a fronte di un dato del 55% registrato per le famiglie residenti nelle regioni del Sud e delle Isole. Il Mezzogiorno registra inoltre un forte ritardo nel possesso del cellulare con connessione ad Internet, il 36,1% contro il 47,6% delle regioni del Centro-Nord[9]. Occorre agire, inoltre, sul raccordo domanda offerta, in considerazione del fatto che mediamente a livello nazionale solo un terzo degli utenti di Internet beneficiano dei servizi online offerti dalla pubblica amministrazione. Considerata la dimensione trasversale di tale obiettivo, la priorità

[9] Si veda in particolare il Report “Cittadini e nuove tecnologie”, Istat, 2013.

potrà essere pienamente realizzata anche attraverso una maggiore integrazione tra FESR e FSE, per ciò che attiene alla educazione verso una società più digitale, sia con l'Obiettivo 11, in termini di rafforzamento dell'*open government* delle relazioni tra istituzioni e società civile.

L'**Asse 2 -** "**Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana**" si rivolge a sostenere un miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dei servizi per il cittadino con una maggiore enfasi sulle implicazioni energetiche ed ambientali. Le aree metropolitane infatti, per la densità di popolazione ed attività produttive, si configurano quali gli ambiti del territorio in cui si producono massimi livelli di inquinamento e pressione sulle risorse ambientali. Conseguentemente, il compito del governo e delle politiche in ambito metropolitano dovrà essere quello di perseguire politiche energetiche a scala locale, rivolte sia alle utenze pubbliche che a quelle private, in grado di conseguire gli obiettivi di risparmio energetico stabiliti dalle strategie condivise a livello europeo ed internazionale, tra cui la il pacchetto Clima-Energia 20 20 20.

Recenti rilevazioni mostrano come a livello nazionale siano stati conseguiti risultanti incoraggianti sul risparmio energetico sia attraverso politiche di incentivazione nazionale, sia attraverso l'allineamento a direttive comunitarie e gli investimenti del Fondo europeo di sviluppo regionale[10].In particolare, il risparmio energetico conseguito a fine 2010 è stato calcolato pari a 47.800 GWh/anno, un risultato superiore di circa il 30% agli obiettivi prefissati per lo stesso anno dal Piano di azione per l'efficienza energetica del 2007. A tale risultato, tuttavia, contribuiscono in maniera differenziata sia i settori in cui si è conseguito il risparmio energetico, sia le diverse aree geografiche del paese[11]. I maggiori risultati si sono ottenuti nel settore residenziale in ragione di un forte incremento di impianti di riscaldamento a maggiore efficienza, mentre nel settore industriale maggiori risparmi energetici si sono ottenuti attraverso l'installazione di impianti di cogenerazione a più alta efficienza e dispositivi per il recupero del calore. La ricerca di obiettivi di risparmio energetico nello stock di edifici pubblici – anche quale conseguenza dell'implementazione di PAES a livello municipale – costituisce invece un campo di applicazione privilegiata per le azioni del Programma, con un impatto diretto sia sul livello delle emissioni alla scala urbana, sia sui costi di gestione a carico dei bilanci comunali.

La generale riduzione dei consumi energetici, e dunque delle emissioni di CO2, interessa più marginalmente il settore dei trasporti, in particolare nel trasporto delle merci su strada ma anche nel trasporto privato nelle maggiori aree urbane. Le carenze nella capillarità e nella efficienza del trasporto pubblico, infatti, mantengono alta la preferenza dei cittadini per il trasporto privato nelle maggiori aree urbane, con i conseguenti impatti sui livelli di congestione ed inquinamento e di stessa efficienza del trasporto pubblico di superficie. L'elevato grado di motorizzazione delle città metropolitane evidenzia dunque un persistente fabbisogno di investimenti nell'implementazione di servizi di trasporto pubblico sempre più efficaci, così come appare cruciale incidere in maniera significativa sulla mobilità sostenibile, la cui domanda è in crescita anche per il cambiamento degli stili di vita degli abitanti.

[10] Si veda Enea, *Rapporto Annuale Efficienza Energetica*, Roma, 2010.

[11] In termini di ripartizione geografica, il Sud e le Isole contribuiscono rispettivamente solo per il 16,3% ed il 6,8 dell'incremento dei risparmi energetici, a fronte di una quota della popolazione nazionale rispettivamente del 24% e dell'11%.

**Tavola 3 – Indicatori di mobilità urbana per i comuni capoluogo delle città metropolitane italiane, 2011**

| Indicatori di mobilità urbana | Media 2011 |
|---|---|
| Passeggeri annui trasportati dai mezzi di trasporto pubblico per abitante | 257,0 |
| Stalli di sosta in parcheggi di scambio con il trasporto pubblico per 1.000 autovetture circolanti | 26,4 |
| Kmq di ZTL per 100 kmq di superficie comunale | 2,3 |
| Km di piste ciclabili per 100 kmq di superficie comunale | 27,6 |
| Mq di aree pedonali per 100 abitanti | 63,8 |

*Fonte: elaborazione Centro Documentazione e Studi Anci-Ifel su dati Istat, 2013*

Mentre l'impostazione del Programma condivisa con le Regioni esclude la diretta realizzazione di grandi progetti infrastrutturali (i quali andranno realizzati attraverso i programmi regionali ed altre iniziative nazionali), l'avvento delle nuove tecnologie in una ottica *smart city* apre un ventaglio di opportunità volte a migliorare l'efficienza e l'integrazione dei sistemi di trasporto pubblico, così un uso più razionale di quello privato, in particolare se inseriti all'interno di strumenti di programmazione locale quali i Piani Urbani del Traffico o i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile.

Tra queste – in coerenza con l'Obiettivo Tematico 4 dell'AP, ma anche in sinergia con l'Obiettivo Tematico 7 – vanno considerate le azioni per lo sviluppo di sistemi infotelematici di supporto alla mobilità pubblica, la diffusione di sistemi di *car-pooling* e *car-sharing*, l'incremento nella dotazione di reti urbane e metropolitane per la mobilità dolce, quali le piste ciclabili eventualmente supportate da sistemi di *bike-sharing*.

## Innovazione sociale per rafforzare i servizi di inclusione sociale per i segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati

Questo secondo driver di sviluppo del Programma intende offrire un segnale di attenzione peculiare alla questione della coesione interna nelle maggiori aree urbane, in ragione delle crescenti situazioni di disagio derivanti da difficoltà economiche e marginalità sociale. Sono infatti i contesti demografici di maggiori dimensioni dove la difficile o mancata soluzione di problemi persistenti può combinarsi con il rapido emergere di nuove problematiche sociali, conducendo a situazioni di conflitto che possono mettere a repentaglio la stessa coesione delle comunità urbane.

Accanto a fattori comuni che caratterizzano la realtà metropolitana nell'intero paese, quali la difficoltà di accesso all'abitazione, vi sono caratteri peculiari che contraddistinguono i diversi contesti territoriali. Da un lato, le aree urbane del Mezzogiorno si caratterizzano per un deficit diffuso nei requisiti di cittadinanza (anche se con intensità differenziata): dall'accesso alle risorse di base alle opportunità di lavoro, dalla sicurezza personale alla legalità, dall'istruzione alla cura degli anziani. Dall'altro, nelle città metropolitane del centro nord i recenti flussi migratori e la maggiore acutezza con cui si sono manifestati gli effetti della crisi economica hanno prodotto fenomeni di disagio e discriminazione, forse più spazialmente circoscritti ma comunque assai rilevanti per la tenuta della coesione sociale.

In questa ottica le città metropolitane, con i nuovi ruoli che vengono loro conferiti, possono dare un importante contributo agli obiettivi che fanno perno sul concetto di "Inclusione attiva", come definito nell'ambito della Raccomandazione del 3 ottobre 2008 della Commissione europea, il quale si basa sui tre pilastri del supporto al reddito, della creazione di mercati del lavoro inclusivi, dell'accesso a servizi di livello

socialmente accettabili. In termini generali, mentre le città metropolitane hanno competenze dirette solo su alcune delle materie che possono garantire la qualità sociale (ad esempio, housing pubblico, servizi sociali o istruzione), esse si configurano come snodi decisionali e generatori di politiche anche in settori che sono più a margine delle loro competenze, come la sicurezza, la giustizia o la sanità. Per effettuare questo raccordo, è necessario un più forte coinvolgimento del terzo settore e quel variegato mondo degli innovatori sociali che insieme garantiscono, da un lato, una più diretta percezione della domanda sociale (soprattutto quella più marginale), dall'altro, una manutenzione dell'infrastruttura sociale di base e l'attivazione di nuovi servizi.

Gli obiettivi strategici connessi alla Innovazione sociale nel Programma, cui è dedicato lo specifico **Asse prioritario 3 -** "**Innovazione per l'inclusione sociale**" che si pone anche in relazione all'Obiettivo Tematico 9 "Inclusione sociale e lotta alla povertà", sono strettamente correlati a due morfologie del disagio e dell'emarginazione sociale così come si manifestano prioritariamente nelle grandi aree urbane:

- il sostegno alle situazioni di disagio abitativo per le fasce sociali non eleggibili all'edilizia residenziale pubblica, o da tempo in lista di attesa, e con difficoltà di accesso al mercato della casa;
- il sostegno alle situazioni di emergenza abitativa connesse a situazioni di povertà assoluta ed emarginazione sociale;
- il contrasto all'esclusione sociale derivante dalle caratteristiche del contesto micro-locale, che interessa alcune aree urbane e quartieri caratterizzati da rilevanti situazioni di degrado fisico, marginalità socio-economica e, in alcune realtà più critiche, anche da rilevanti questioni di illegalità diffusa.

La prima fattispecie si lega alla progressiva contrazione del patrimonio residenziale pubblico, o comunque con caratteristiche sociali, a disposizione nel nostro paese. Un recente rapporto[12] mostra come lo stock abitativo pubblico sia calato di oltre il 20% solo nel periodo 1991-2007, passando da un milione di alloggi a circa 800.000 a causa delle cartolarizzazioni e della mancata realizzazione di nuove residenze. In considerazione di ciò, solo il 5,3% delle famiglie italiane poteva avvalersi di forme di edilizia sociale, pubblica o convenzionata, contro un valore medio europeo che si attesta al 7,7% (dati 2008). La "questione casa", peraltro, si lega non di rado alle forme di degrado fisico e ambientale che caratterizzano diversi quartieri periferici delle maggiori città (in particolare del Mezzogiorno), fenomeni la cui combinazione acutizza il sentimento di marginalità sociale.

La strategia per questa componente del Programma è duplice. Da un lato, essa deve sostenere gli interventi infrastrutturali cofinanziati dal FESR per il potenziamento del patrimonio pubblico esistente, in modo tale da incrementare la disponibilità di alloggi sociali e servizi abitativi per categorie con particolari fragilità sociali ed economiche. In parallelo, la strategia del Programma non può prescindere dall'assegnare particolare rilevanza al ruolo che potranno esercitare i servizi sostenuti con le risorse del FSE, che possono contribuire al rafforzamento dei percorsi individuali di accesso all'abitazione e al suo mantenimento nel tempo attraverso il contestuale rafforzamento dei servizi collettivi e di prossimità, nonché mediante iniziative di rigenerazione socio-economica di più ampio respiro volte, ad esempio, a far precipitare interventi di altri Assi nelle medesime aree e quartieri bersaglio.

La seconda componente dell'Asse prioritario 3 riguarda le comunità maggiormente emarginate e la popolazione in condizione di marginalità estrema. Il fenomeno si lega, anche se non esclusivamente, al

[12] Si veda il rapporto Cittalia, *Abitare sociale*, Roma, 2010.

rapido accrescersi della popolazione immigrata che non trova nel nostro paese occupazioni in grado di conferire loro adeguate condizioni di reddito. Gli oltre 4 milioni di stranieri residenti nei Comuni italiani nel 2012, infatti, rappresentano ormai il 6,8 per cento della popolazione residente, con una variazione tra il 2002 e il 2012 pari a 4,4 punti percentuali. Questa percentuale cresce in maniera significativa nei comuni capoluogo delle Città metropolitane fino a raggiungere una quota pari all'8,3% del totale. La parte più disagiata di questa popolazione, insieme ad altri settori di popolazione italiana in condizioni di povertà estrema, alimentano un gruppo sociale in crescente espansione costituito dai "senza fissa dimora".

Una rilevazione del 2011, condotta sulle persone che utilizzano anche occasionalmente servizi di mensa e accoglienza notturna nei 158 Comuni italiani di dimensione maggiore, ha stimato in circa 47.000 unità gli individui in tale condizione, ovvero circa 0,2% della popolazione residente presso i comuni considerati dall'indagine. L'incidenza sul totale dei residenti risulta più elevata nel Nord-Ovest, dove le persone senza dimora corrispondono a circa lo 0,35 per cento della popolazione residente, seguono il Nord-Est (0,27 per cento), il Centro (0,20 per cento), le Isole (0,21 per cento) e il Sud (0,10 per cento). Oltre la metà delle persone senza dimora si concentra in tre soli Comuni: Milano (27,5 per cento), Roma (16,4 per cento) e Palermo (8,0 per cento) e per questo è risultato pertanto opportuno concentrare gli interventi rivolti a questa tipologia di città. Per questa componente del Programma, le priorità di intervento riguardano sia il potenziamento della rete dei servizi per il pronto intervento sociale, sia la sperimentazione di modelli di integrazione tra interventi infrastrutturali riguardanti le strutture abitative e socio-sanitarie, nonché misure di sostegno alle persone senza dimora nel percorso verso l'autonomia.

Sempre con riferimento al disagio abitativo, particolare attenzione per la gravità e l'impatto sociale del bisogno, merita inoltre la condizione delle persone senza dimora delle comunità emarginate. Ci si riferisce in particolare a varie categorie di persone e famiglie, tra le quali quella parte di popolazione Rom, Sinti e Camminanti che vive in campi attrezzati e altre tipologie di alloggi inadeguati. Nel Mezzogiorno in particolare i dati evidenziano nelle città diverse forme di occupazione di alloggi non classificabili come "abitazioni", ossia baracche, roulotte o cantine abitate che costituiscono gli spazi di vita di comunità sempre più numerose. Per queste fattispecie della marginalità, il Programma è orientato a favorire l'accessibilità ai servizi da parte della popolazione, sia **Rom** che di altre comunità emarginate, con riferimento in particolare alle aree dell'istruzione, della salute e della partecipazione sociale e lavorativa oltre che della condizione abitativa. L'orientamento è quello di condurre, in seguito ad una puntuale rilevazione dei fabbisogni, piani integrati di rigenerazione a livello micro-urbano o di quartiere in grado di coniugare risposte alla questione abitativa con interventi sui servizi sociali e sugli spazi pubblici di condivisione. Tali interventi, collocandosi sovente in contesti caratterizzati da alti livelli di esclusione sociale e micro-criminalità dovranno essere ispirati ai temi della legalità, riconoscendo ad essa il ruolo di fattore chiave per assicurare effetti più duraturi di sviluppo sociale.

La terza e ultima priorità dell'Asse 3 sostiene l'economia sociale e l'animazione in territori e quartieri di forte criticità. Interpretando in senso allargato il tema dell'abitare ed i bisogni connessi, emerge chiaramente in alcune aree e quartieri delle grandi città italiane la rilevante mancanza di servizi collettivi e di prossimità, cui le iniziative della società civile cercano di rimediare con i mezzi a disposizione (ad es. volontariato, utilizzo di immobili in comodato d'uso, partecipazione a bandi e occasionali progettualità). Per gli individui e le famiglie in condizioni di esclusione sociale grave o vera e propria deprivazione materiale, e più in generale per l'intera popolazione insediata in tali aree, l'assenza di servizi e attività può costituire una forte limitazione delle prospettive di sviluppo per la fuoriuscita dalle attuali condizioni, che si accompagna all'instaurarsi di una situazione generale di difficoltà economica diffusa, limitata partecipazione al mercato del lavoro, dispersione scolastica e limitato accesso ai servizi educativi, fino al radicamento locale di

criminalità e illegalità. Il Programma può contrastare tali dinamiche sostenendo l'attivazione di nuovi servizi di prossimità, con vocazione sociale, culturale o imprenditoriale, nella prospettiva di migliorare la qualità della vita percepita e creare opportunità di inserimento sociale e lavorativo per gli abitanti di aree e quartieri di elevata criticità.

## 1.2 Architettura e organizzazione del Programma

Il Programma si articola in tre Assi prioritari (cfr. Sezione 2) che, attraverso una strategia integrata fondata su due dei tre driver dell'Agenda urbana dell'AP, perseguono l'obiettivo generale di migliorare i servizi urbani e di garantire risultati tangibili già nel corso, e non solo al termine, del periodo di programmazione 2014-2020:

- Applicazione del paradigma **smart city** per il ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città
    - Asse prioritario 1 "**Agenda digitale metropolitana**"
    - Asse prioritario 2 "**Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana**"
- Promozione di iniziative di **innovazione sociale** per rafforzare i servizi di inclusione sociale per i segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati
    - Asse prioritario 3 "**Innovazione per l'inclusione sociale**"

Ad essi si aggiunge l'Asse 4 "**Assistenza tecnica e capacity building**", con la funzione cruciale di rafforzare le strutture amministrative locali coinvolte nell'attuazione del Programma.

Per rispondere all'esigenza di migliorare l'efficacia e l'efficienza della programmazione dei fondi comunitari nelle aree urbane, il PON METRO individua l'**Azione integrata come strumento attuativo** al fine di favorire la massima sinergia e coordinamento tra singoli interventi riferibili ad Assi prioritari e Fondi differenti. Ciò ponendo l'accento sull'integrazione intesa in termini funzionali, ovvero tra vari interventi – materiali e immateriali – per perseguire un singolo obiettivo di cambiamento in relazione ad un ambito di intervento che si manifesta concretamente in uno o più servizi e iniziative rivolti ad una specifica tipologia di utenza/gruppo target. L'Azione integrata è la traduzione operativa di una strategia complessiva che può, secondo i casi, focalizzarsi su singoli quartieri, sull'intera città o, in alcuni casi, sull'area metropolitana.

Di conseguenza, l'**Azione integrata consiste in una puntuale declinazione place-based di uno dei due driver strategici della strategia del Programma**, mentre al suo interno **i singoli interventi si inquadrano su uno o più Assi prioritari del Programma**, anche riferiti a un driver diverso, a seconda delle specificità del caso, consentendo di rispondere pienamente al principio indicato dai Regolamenti di individuare la sequenza Obiettivo tematico, Priorità di investimento, Obiettivo specifico (Risultato atteso) e Azione di riferimento per ciascuna operazione finanziata[13].

[13] Si pensi al caso di un'Azione integrata incentrata sul tema dell'Agenda digitale, ascrivibile all'Obiettivo tematico 2 e all'Asse 1, al cui interno per realizzare la rete Wi-Fi necessaria al trasferimento dei dati sono valorizzati investimenti sugli impianti di illuminazione pubblica (c.d. "pali intelligenti") oppure viene implementato un sistema di info-mobilità (entrambe attività specifiche previste nell'Obiettivo tematico 4 ai sensi dell'Accordo di Partenariato e, pertanto, riconducibili all'Asse 2). Analogamente, si consideri gli interventi di ristrutturazione sul patrimonio di edilizia residenziale pubblica, volti a ripristinare le condizioni di abitabilità e ottimizzare l'utilizzazione degli spazi disponibili, attività che rispondono all'Obiettivo tematico 9 (Asse 3) che si affiancano a interventi di ristrutturazione energetica finalizzate alla riduzione dei consumi (Obiettivo tematico 4 e, di conseguenza, da rendicontare sull'Asse 2).

In coerenza con quanto stabilito dai Regolamenti ed incorporato nella declinazione strategica dell'Agenda urbana nazionale dell'Accordo di partenariato, il Programma i**ndividua il Comune capoluogo della Città metropolitana come Autorità urbana e Organismo intermedio**, attribuendogli ampia autonomia nella definizione dei fabbisogni e nella conseguente individuazione degli interventi da realizzare (cfr. Sezione 5).

Nella fase della preparazione del Programma, le Autorità urbane interessate hanno individuato ipotesi preliminari di Azioni integrate nel corso di un percorso strutturato di co-progettazione previsto dall'AP e coordinato dall'Autorità di Gestione nei primi mesi del 2014. In fase precedente alla notifica del Programma alla CE, il processo di co-progettazione sarà ampliato per coinvolgere le Amministrazioni regionali e le Amministrazioni centrali con competenze nei settori prioritari per gli interventi (cfr. Sezione 4).

**Tavola 4: Panoramica della strategia d'investimento del programma operativo**

| Asse | Obiettivo tematico | Priorità d'investimento | | Risultato atteso / Obiettivo specifico | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. Agenda digitale | Obiettivo tematico 2 - Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché l'impiego e la qualità delle medesime | 1.1 | FESR 2.c) rafforzando le applicazioni delle TIC per l'e-government, l'e-learning, l'e-inclusion, l'e-culture e l'e-health | 1.1.1 | RA 2.2 - Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili della PA offerti a cittadini e imprese (in particolare nella sanità e nella giustizia) |
| | | 1.2 | FESR 2.b) sviluppando i prodotti e i servizi delle TIC, il commercio elettronico e la domanda di TIC | 1.2.1 | RA 2.3 - Potenziamento della domanda di ICT di cittadini e imprese in termini di utilizzo dei servizi online, inclusione digitale e partecipazione in rete |
| | Obiettivo Tematico 9 - Promuovere l'inclusione sociale, combattere la povertà e ogni forma di discriminazione | 1.4 | FSE 9.i) l'inclusione attiva, anche per promuovere le pari opportunità e la partecipazione attiva, e migliorare l'occupabilità | 1.4.1 | RA 9.1 - Riduzione della povertà, dell'esclusione sociale e promozione dell'innovazione sociale |
| 2. Sostenibilità urbana | Obiettivo Tematico 4 - Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori | 2.1 | FESR 4.c) sostenendo l'efficienza energetica, la gestione intelligente dell'energia e l'uso dell'energia rinnovabile nelle infrastrutture pubbliche, compresi gli edifici pubblici, e nel settore dell'edilizia abitativa | 2.1.1 | RA 4.1 - Riduzione dei consumi energetici negli edifici e nelle strutture pubbliche o ad uso pubblico, residenziali e non residenziali e integrazione di fonti rinnovabili |
| | | 2.2 | FESR 4.e) promuovendo strategie per basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di pertinenti misure di adattamento e mitigazione | 2.2.1 | RA 4.6 - Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane |
| 3. Inclusione sociale | Obiettivo Tematico 9 - Promuovere l'inclusione sociale, combattere la povertà e ogni forma di discriminazione | 3.1 | FSE 9.iv) miglioramento dell'accesso a servizi accessibili, sostenibili e di qualità, compresi servizi sociali e cure sanitarie d'interesse generale | 3.1.1 | RA 9.4 - Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo |
| | | 3.2 | FSE 9.ii) l'integrazione socioeconomica delle comunità emarginate quali i rom | 3.2.1 | RA 9.5 - Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora e delle popolazioni Rom, Sinti e Camminanti |
| | | 3.3 | FSE 9.vi)strategie di sviluppo locale di tipo partecipativo | 3.3.1 | RA 9.6 - Aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità |
| | | 3.4 | FESR 9.b) sostenendo la rigenerazione fisica, economica e sociale delle comunità sfavorite nelle aree urbane e rurali | 3.4.1 | RA 9.4 - Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo |
| | | | | 3.4.2 | RA 9.5 - Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora e delle popolazioni Rom, Sinti e Camminanti |
| | | | | 3.4.3 | RA 9.6 - Aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità |

## SEZIONE 2 ASSI PRIORITARI

## ASSE PRIORITARIO 1 "AGENDA DIGITALE METROPOLITANA"

### Priorità d'investimento: 1.1 - Rafforzando le applicazioni delle TIC per l'e-government, l'e-learning, l'e-inclusion, l'e-culture e l'e-health[14]

### Obiettivo specifico: 1.1.1 - Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili della PA offerti a cittadini e imprese (in particolare nella sanità e nella giustizia)[15]

Il Programma sostiene il potenziamento dell'offerta di servizi digitali da parte della Pubblica Amministrazione e ne supporta l'evoluzione in un'ottica di miglioramento continuo, da perseguire anche attraverso il coinvolgimento di cittadini e imprese. L'obiettivo specifico che il Programma si pone, dunque, è l'**incremento del numero dei servizi interamente erogati on line**, con la condizione che tali servizi siano resi disponibili attraverso piattaforme aperte, integrate e interoperabili in grado di offrire l'accesso qualificato e multimodale ad una rete di servizi e procedimenti amministrativi tramite un'identità digitale unica. Nel perseguire tale obiettivo, il PON METRO intende abilitare e semplificare l'accesso ai cittadini e, in ultima istanza, misura la sua efficacia con l'**aumento del numero dei cittadini che utilizzano servizi digitali**.

Il miglioramento dell'efficienza operativa della pubblica amministrazione attraverso l'utilizzo delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione (TIC), infatti, è condizione essenziale per un progresso significativo della qualità della vita dei cittadini e dei *city users* all'interno delle città e per far si che le imprese possano effettivamente cogliere le opportunità di sviluppo e di innovazione.

Ad oggi sono ancora significativi i divari digitali esistenti all'interno delle aree del Paese e con il resto dell'Europa e il livello di copertura dei servizi telematici non consente una adeguata interazione con cittadini e imprese che è spesso rimessa al supporto cartaceo con aggravio di costi e di tempi. Lo sviluppo di servizi on-line della PA per cittadini e imprese richiede necessariamente, quale presupposto di base, l'informatizzazione e la digitalizzazione dei processi di lavoro interni alla Pubblica amministrazione e l'accesso a banche dati pubbliche integrate ed interoperabili nell'ambito dell'infrastruttura nazionale di connettività e cooperazione.

[14] Priorità d'investimento 2.c del Reg. UE 1301/2013 (FESR).
[15] Risultato atteso 2.2 dell'Accordo di Partenariato.

### Azione 1.1.1.1: Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city[16]

- **Contenuto**: il Programma sostiene la realizzazione di iniziative di Agenda digitale attraverso l'acquisizione e messa in esercizio di sistemi tecnologici e gestionali (piattaforme multi-canale, centrali di elaborazione dati, reti di sensori e sistemi di telecontrollo, ecc.). Il programma si focalizza sia sull'efficientamento dei servizi digitali già in uso che sullo sviluppo di nuovi servizi, favorendo la valorizzazione e l'integrazione degli asset tecnologici esistenti risultato di investimenti pregressi. L'Azione prevede interventi di digitalizzazione dei processi amministrativi interni agli enti e per l'integrazione tra banche dati qualora strettamente funzionali all'implementazione di servizi telematici a favore di target definiti di beneficiari. In particolare, il PON METRO favorisce i processi di integrazione informativa tra enti dell'area metropolitana che contribuiscano ad estendere analoghi livelli e modalità di servizio ai cittadini dei comuni di cintura. I processi di digitalizzazione riguardano un differenziato set di servizi erogati dagli enti: edilizia, attività produttive, scuola e formazione, monitoraggio del territorio, sviluppo urbano, sicurezza urbana, beni culturali, turismo, sanità e servizi sociali, giustizia, ecc. Allo scopo di massimizzare l'accessibilità ai servizi digitali e consentire il trasferimento di dati all'interno di sistemi di tele-controllo l'Azione promuove il rafforzamento delle infrastrutture per la connettività Wi-Fi, con particolare riferimento al potenziamento di servizi o di area vasta e/o in quartieri e territorio marginali e disagiati
- **Target d'utenza**: tutta la cittadinanza.
- **Tipo di beneficiari**: Autorità Urbane, altre amministrazioni comunali o loro società di scopo.

## Priorità d'investimento: 1.2 - Sviluppando i prodotti e i servizi delle TIC, il commercio elettronico e la domanda di TIC[17]

### Obiettivo specifico: 1.2.1 - Potenziamento della domanda di ICT di cittadini e imprese in termini di utilizzo dei servizi online, inclusione digitale e partecipazione in rete[18]

Il Programma sostiene l'incremento della domanda di accesso ai servizi digitali metropolitani, inteso come espressione abilitante paradigma Smart city. Tale risultato è espresso e misurato dall'**aumento della percentuale degli individui che utilizzano canali digitali per interfacciarsi con la pubblica amministrazione**.

La diffusione dell'utilizzo della rete internet e dei servizi telematici pubblici, unitamente ad un adeguato livello delle competenze digitali, sono infatti fondamentali per poter cogliere le opportunità offerte dalle nuove tecnologie. Tali fattori rappresentano un prerequisito fondamentale per qualificare la domanda di servizi pubblici, stimolare l'offerta di servizi sempre più innovativi e rispondenti alle reali esigenze dei cittadini (cfr. Priorità d'investimento 1.1), nonché per attivare un processo partecipativo ed inclusivo nel

[16] Azione 2.2.2dell'AdP: soluzioni tecnologiche per la realizzazione di servizi di e-Government interoperabili, integrati (joined-up services) e progettati con cittadini e imprese, applicazioni di e-procurement e soluzioni integrate per le smart cities and communities (non incluse nell'OT4). [I servizi riguarderanno in particolare i settori della sanità, giustizia e beni culturali, valorizzando la logica del riuso e sostenendo l'adozione di applicazioni informatiche comuni fra più amministrazioni].
[17] Priorità d'investimento 2.b del Reg. UE 1301/2013 (FESR).
[18] Risultato atteso 2.3 dell'Accordo di Partenariato.

rapporto cittadino PA in cui i soggetti privati e pubblici possono contribuire in maniera attiva e responsabile alla gestione della cosa pubblica e allo sviluppo delle proprie città. In particolare occorre stimolare, facilitare e, talvolta, consentire l'utilizzo di tali canali innovativi e dei collegati strumenti tecnologici e informatici da parte di soggetti fragili e in situazioni a rischio di marginalità (ad esempio anziani, donne prive di occupazione, ex detenuti, ecc.), in una piena prospettiva di inclusione digitale.

Il tema assume indirettamente rilevanza anche sul fronte dell'accesso al mercato del lavoro, dello sviluppo innovativo e della crescita imprenditoriale, dal momento che sempre di più le imprese necessitano di personale con elevate competenze digitali, tali da consentire la piena comprensione delle opportunità di mercato e di sviluppo di soluzioni e servizi innovativi.

### Azione 1.2.1.1: Piattaforme e dotazioni per l'inclusione digitale[19]

- **Contenuto**: il Programma sostiene la realizzazione di iniziative di Agenda digitale con finalità di aumento dell'accessibilità ai servizi attraverso la realizzazione diretta o l'acquisizione di soluzioni tecnologiche e servizi per innalzare l'accesso e la fruizione all'uso delle TIC, delle nuove tecnologie e della rete internet da parte dei non utilizzatori, per stimolare la domanda di servizi pubblici digitali da parte degli utenti. L'Azione offre supporto ai percorsi di alfabetizzazione digitale, con l'attivazione di servizi abilitanti di accompagnamento e formazione per l'innalzamento delle competenze di cittadini e imprese legate all'uso di linguaggi e strumenti digitali nonché la realizzazione di spazi attrezzati con dotazioni tecnologiche che consentano l'accesso assistito ai servizi digitali. L'Azione sostiene inoltre lo sviluppo di processi partecipati che vedano il coinvolgimento di soggetti pubblici e privati nella co-progettazione e nel co-design di iniziative e nella gestione del processo decisionale pubblico. Tali interventi puntano a consolidare modelli e strumenti virtuosi di interazione tra PA e territorio e condurre alla creazione di community permanenti composte da una pluralità di soggetti che operano secondo una finalità di coesione sociale e di responsabilità collettiva nella definizione e gestione delle politiche pubbliche. Essi rispondono inoltre al fabbisogno dei cittadini di partecipazione attiva e costruttiva nelle fasi di progettazione e realizzazione delle politiche nonché all'esigenza di accedere ad informazioni trasparenti sugli esiti dell'azione pubblica attraverso un dialogo diretto con l'amministrazione.
- **Target d'utenza**: tutta la cittadinanza, ma in particolare individui fragili e in situazioni a rischio di marginalità.
- **Tipo di beneficiari**: Autorità urbana, altre amministrazioni comunali, soggetti del terzo settore.

[19] Azione 2.3.1 dell'AdP: soluzioni tecnologiche per l'alfabetizzazione e l'inclusione digitale, per l'acquisizione di competenze avanzate da parte delle imprese e lo sviluppo delle nuove competenze ICT (eSkills), nonché per stimolare la diffusione e l'utilizzo del web, dei servizi pubblici digitali e degli strumenti di dialogo, la collaborazione e partecipazione civica in rete (open government) con particolare riferimento ai cittadini svantaggiati e alle aree interne e rurali. Tali soluzioni possono essere attuate anche in modo integrato con l'azione 1.3.2 (laboratori di innovazione aperta).

## Priorità d'investimento: 1.3 - L'inclusione attiva, anche per promuovere le pari opportunità e la partecipazione attiva, e migliorare l'occupabilità[20]

## Obiettivo specifico: 1.3.1 - Riduzione della povertà, dell'esclusione sociale e promozione dell'innovazione sociale[21]

Nel sostenere l'incremento della domanda di accesso ai servizi digitali metropolitani (cfr. Priorità d'investimento 1.2), il Programma dedica particolare attenzione ai casi di marginalità più estrema (ad es. migranti, richiedenti asilo, individui senza dimora, ecc.) e più bisognosi di un accompagnamento organizzato e sistematico verso l'acquisizione di competenze digitali, l'accesso alle nuove tecnologie ed ai servizi on-line della pubblica amministrazione. Il risultato atteso dal Programma, pertanto, è espresso dal numero di **individui in condizioni di elevata fragilità e/o deprivazione materiale che utilizzano canali digitali per interfacciarsi con la pubblica amministrazione**.

Per conseguire tale risultato, è necessario che agli interventi tipici dell'Agenda digitale si affianchino azioni di sostegno all'alfabetizzazione dei cittadini all'uso di internet e iniziative sperimentali volte a ridurre il divario digitale esistente, che può limitare a condizioni di forte marginalità le condizioni di categorie deboli e svantaggiate della popolazione, laddove l'acquisizione di competenze digitali può contribuire all'inclusione attiva. Per tale ragione, come indicato nell'Accordo di Partenariato, l'Asse 1 del Programma è stato integrato con gli strumenti proprio del FSE e di un obiettivo specifico ascrivile all'Obiettivo tematico 9.

### Azione 1.3.1.1: Alfabetizza e servizi per l'inclusione digitale[22]

- **Contenuto**: il Programma sostiene l'acquisizione di servizi a supporto dei percorsi di alfabetizzazione digitale, dedicati a favorire l'acquisizione di competenze essenziali da parte di soggetti fragili e a fasce deboli e disagiate della popolazione. Tali attività contribuiscono a consentire l'accesso in forma diretta ai servizi digitali offerti dagli enti e la partecipazione in via autonoma ed attiva nei diversi ambiti della vita sociale (famiglia, scuola, lavoro, assistenza, ecc.), favorendo contestualmente l'acquisizione di competenze per l'accesso al mercato del lavoro (e-skill). L'attivazione dei servizi telematici può essere accompagnata da un processo di qualificazione e rafforzamento della domanda mediante azioni di diffusione di informazione sull'esistenza dei servizi e azioni di alfabetizzazione digitale per l'accesso autonomo e non mediato soprattutto da parte di categorie deboli e/o svantaggiate.
- **Target d'utenza**: individui in condizioni di elevata fragilità e/o deprivazione materiale.
- **Tipo di beneficiari**: Autorità urbana, altre amministrazioni comunali, soggetti del terzo settore.

[20] Priorità d'investimento 9.i del Reg. UE 1304/2013 (FSE).
[21] Risultato atteso 9.1 dell'Accordo di Partenariato.
[22] Azione 9.1.7 dell'AdP: alfabetizzazione e inclusione digitale con particolare riferimento ai soggetti e cittadini svantaggiati (azione a supporto del RA 2.3).

### Principi per la selezione delle operazioni

La responsabilità della selezione delle singole operazioni e dei beneficiari delle stesse è affidata alle Autorità urbane sulla base di principi, criteri e priorità che, nel pieno rispetto della normativa comunitaria e nazionale vigente, saranno definiti di concerto con l'Autorità di Gestione nell'ambito del percorso di co-progettazione (cfr. Sezione 4) ed approvati nel corso del primo Comitato di Sorveglianza.

Per tutte iniziative sostenute dall'Asse vale il principio generale per cui **gli interventi di diverse Città con simile ambito di applicazione settoriale o tecnologico sono progettati e attuati con modalità comuni per sostenerne replicabilità, scalabilità e interoperabilità**. A tal fine, l'Autorità di gestione, anche in collaborazione con i Centri di competenza nazionali (tra cui l'Agenzia per l'Italia digitale e l'Osservatorio nazionale Smart City dell'ANCI), da avvio ad un percorso di confronto orizzontale tra le Città per favorire l'adozione di applicazioni informatiche comuni fra più Amministrazioni e la condivisione di metodologie di progettazione e modelli di attuazione, valorizzando appieno la logica del riuso di quanto già disponibile ed operativo e garantendo la realizzazione di servizi uniformi in termini di standard di interoperabilità e la misurazione omogenea dei servizi resi a cittadini e imprese.

Per il carattere immateriale, la scalabilità e la modulare flessibilità dei servizi digitali, l'Asse 1 costituisce – insieme alla mobilità sostenibile (oggetto dell'Asse 2)– un ambito elettivo per la **costituzione di partnership e progetti di scala inter-comunale che anticipino e favoriscano l'attuazione della riforma amministrativa**, promuovendo Azioni integrate che abbiano ricadute e benefici diretti anche per cittadini e territori localizzati al di fuori dei confini amministrativi del Comune capoluogo. In attuazione di tale principio, le Autorità urbane stabiliscono le opportune modalità per la condivisione di metodi, modelli e soluzioni tecnologiche con altre Amministrazioni del territorio di riferimento.

Fatti salvi tali criteri generali, nel caso specifico della Priorità di investimento *"1.1 - Rafforzando le applicazioni delle TIC per l'e-government, l'e-learning, l'e-inclusion, l'e-culture e l'e-health (FESR 2.c)"*, si applicano i seguenti principi:

- Le operazioni realizzate devono garantire la sostenibilità economico-gestione dell'intervento del Programma, in modo tale da produrre risultati tangibili e duraturi nel tempo. Il PON METRO non sostiene iniziative puramente dimostrative e sperimentali, bensì l'applicazione massiva e integrata di soluzioni efficaci e testate, identificate con approccio incrementale a partire dalla situazione di contesto e dai sistemi informativi già installati e operativi. L'amministrazione beneficiaria dovrà sostanziare, in fase di progettazione e attuazione delle Azioni integrate, la propria capacità di farsi carico con risorse proprie delle esigenze di personale dedicato e degli eventuali costi aggiuntivi di parte corrente indotti dai servizi.
- Gli interventi devono garantire un vantaggio diretto ed effettivo per gli utenti. Di conseguenza, l'ammissibilità di investimenti su processi interni agli enti interessati (cosiddetti "endo-procedimenti") è condizionata ad una chiara connessione logica e progettuale con il miglioramento dei servizi per cittadini ed utilizzatori della città, e per le imprese.
- In ragione delle finalità di coesione del Programma, le strategie di Agenda digitale di ciascuna città devono perseguire l'allineamento tra le diverse aree e quartieri, centrali e periferici, delle opportunità di accesso ai servizi digitali erogati, evitando che l'adozione di soluzioni tecnologiche innovative si traduca in nuove forme di discriminazione territoriale.

- Le Azioni integrate che fanno riferimento all'Agenda digitale metropolitana e all'Asse 1 possono ricomprendere o operare in sinergia con specifici interventi e iniziative previsti negli Assi 2 e 3, con riferimento alla gestione intelligente e sostenibile dei consumi energetici negli edifici e strutture pubbliche (c.d. smart building), alla reti di illuminazione pubblica (es. pali intelligenti sensori e sistemi di telecontrollo e tele-gestione della rete), alla gestione del traffico e l'integrazione tariffaria (*intelligent transport system*) e, infine, al potenziamento dell'anagrafe degli assegnatari dell'edilizia residenziale pubblica.

## ASSE PRIORITARIO 2 "SOSTENIBILITA' DEI SERVIZI E DELLA MOBILTA' URBANA"

### Priorità d'investimento: 2.1 - Sostenendo l'efficienza energetica, la gestione intelligente dell'energia e l'uso dell'energia rinnovabile nelle infrastrutture pubbliche, compresi gli edifici pubblici, e nel settore dell'edilizia abitativa[23]

### Obiettivo specifico: 2.1.1 - Riduzione dei consumi energetici negli edifici e nelle strutture pubbliche o ad uso pubblico, residenziali e non residenziali e integrazione di fonti rinnovabili[24]

Il Programma sostiene la **riduzione dei consumi energetici da fonti non rinnovabili negli edifici, nelle strutture ad uso pubblico e nella pubblica illuminazione**, promuovendo un sostanziale cambiamento nella sostenibilità dell'esercizio delle funzioni di governo urbano e dell'erogazione di servizi che prevedono l'utilizzo di spazi coperti, residenziali non residenziali, nonché nell'illuminazione notturna degli spazi aperti.

Nel perseguire tale obiettivo attraverso la riqualificazione energetica delle infrastrutture e degli impianti, l'utilizzo di soluzioni innovative e intelligenti per il monitoraggio e controllo dei consumi, insieme all'aumento dell'utilizzo dell'energia derivante da fonti rinnovabili sugli stessi immobili in oggetto, il PON METRO misura la sua efficacia con attraverso la **stima della riduzione delle emissioni di CO2 equivalenti**.

### Azione 2.1.1.1: Risparmio energetico negli edifici pubblici[25]

- **Contenuto**: il Programma sostiene la ristrutturazione e riqualificazione energetica di edifici pubblici o ad uso pubblico e l'acquisto e installazione di sistemi intelligenti di controllo che permettano l'ottimizzazione dei consumi energetici. Tale intervento risponde all'esigenza primaria di ridurre il consumo energetico degli edifici pubblici e di ridurre al contempo l'emissione di CO2 all'interno del territorio urbano. Le opere riguardano principalmente la ristrutturazione energetica sia di edifici pubblici dedicati all'erogazione di servizi ai cittadini (es. immobili ad uso comunale o ad uso cittadino come scuole, piscine, e stadi) sia di edifici di proprietà pubblica dedicati a ridurre il disagio abitativo all'interno del territorio metropolitano (es. immobili di edilizia residenziale pubblica ERP), e l'installazione di sistemi di monitoraggio e controllo dei consumi energetici. L'Azione può integrarsi con altri interventi dell'Asse 3 legati alla realizzazione/ristrutturazione di edifici di proprietà pubblica o di riqualificazione di specifici quartieri all'interno dell'area metropolitana. Nell'ambito dell'Azione possono essere sostenuti inoltre costi per la auto-ristrutturazione energetica degli immobili di proprietà pubblica o per l'ammodernamento di impianti privati esistenti (es. caldaie).
- **Target d'utenza**: tutta la cittadinanza.
- **Tipo di beneficiari**: Autorità Urbane, altre amministrazioni comunali o loro società di scopo, soggetti del terzo settore concessionari della gestione di immobili ad uso pubblico, privati cittadini.

[23] Priorità d'investimento 4.c del Reg. UE 1301/2013 (FESR).
[24] Risultato atteso 4.1 dell'Accordo di Partenariato.
[25] Azione 4.1.1 dell'AdP: promozione dell'eco-efficienza e riduzione di consumi di energia primaria negli edifici e strutture pubbliche: interventi di ristrutturazione di singoli edifici o complessi di edifici, installazione di sistemi intelligenti di telecontrollo, regolazione, gestione, monitoraggio e ottimizzazione dei consumi energetici (smart buildings) e delle emissioni inquinanti anche attraverso l'utilizzo di mix tecnologici.

### Azione 2.1.1.2: Fonti rinnovabili negli edifici pubblici[26]

- **Contenuto**: il Programma sostiene l'installazione di sistemi di produzione di energia da fonte rinnovabili in complementarietà con interventi di riqualificazione energetica per edifici di proprietà pubblica o ad uso pubblico (cfr. Azione 2.1.1.1) ai fini di ridurre le emissioni di CO2. L'Azione permettere altresì di ridurre la dipendenza delle Amministrazioni Comunali dal mercato, riducendo in questo modo l'onere economico che le stesse devono sostenere per svolgere le proprie funzioni di governo ed erogazione di servizi all'interno degli edifici interessati. Le opere riguardano principalmente l'installazione di pannelli fotovoltaici e sistemi di solare termico.
- **Target d'utenza**: tutta la cittadinanza.
- **Tipo di beneficiari**: Autorità Urbane, altre amministrazioni comunali o loro società di scopo, soggetti del terzo settore concessionari della gestione di immobili ad uso pubblico, privati cittadini.

### Azione 2.1.1.3: Illuminazione pubblica sostenibile[27]

- **Contenuto**: il Programma sostiene iniziative di ampio respiro e massa critica dedicate alla sostituzione delle fonti di illuminazione con materiali a basso consumo nonché l'ammodernamento e/o sostituzione degli impianti tecnologici connessi all'esercizio dei servizi di pubblica illuminazione. Contestualmente al rinnovo di tali impianti, l'Azione può sostenere l'installazione dei c.d. "pali intelligenti" (ad es. dotati di hot spot Wi-Fi, sensori di monitoraggio ambientale o del traffico, videocamere di sorveglianza, ecc.) per consentire la distribuzione capillare nel territorio dei servizi propri del paradigma Smart city e la raccolta e il trasferimento dei dati necessari al funzionamento dei dispositivi di telecontrollo del territorio.
- **Target d'utenza**: tutta la cittadinanza.
- **Tipo di beneficiari**: Autorità Urbane, altre amministrazioni comunali o loro società di scopo, imprese private concessionarie della gestione e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti connessi ai servizi di illuminazione pubblica.

[26] Azione 4.1.2 dell'AdP: installazione di sistemi di produzione di energia da fonte rinnovabile da destinare all'autoconsumo associati a interventi di efficientamento energetico dando priorità all'utilizzo di tecnologie ad alta efficienza.

[27] Azione 4.1.3 dell'AdP: adozione di soluzioni tecnologiche per la riduzione dei consumi energetici delle reti di illuminazione pubblica, promuovendo installazioni di sistemi automatici di regolazione (sensori di luminosità, sistemi di telecontrollo e di telegestione energetica della rete).

## Priorità d'investimento: 2.2 - Promuovendo strategie per basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di pertinenti misure di adattamento e mitigazione[28]

### Obiettivo specifico: 2.2.1 - Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane[29]

Il Programma sostiene un **incremento dei passeggeri trasportati dai servizi di mobilità collettiva e degli individui che si sposta con modelli di mobilità lenta o condivisa**, in sostituzione di quote significative di trasporto privato su gomma. Tale avanzamento, insieme al maggiore utilizzo dei servizi innovativi (*car sharing* e *bike sharing*) e di mobilità lenta (ciclabile e pedonale) e alla sostituzione progressiva del parco mezzi con autobus eco-compatibili e auto elettriche, contribuisce alla riduzione dei livelli di emissioni inquinanti e climalteranti generate dalle attuali modalità organizzative dei servizi di mobilità e dagli stili di vita e preferenze di consumo privati, promuovendo un sostanziale cambiamento dal punto di vista dell'offerta di servizi e della fruibilità degli stessi. Nel perseguire tale priorità, il PON METRO misura la sua efficacia in primo luogo con la **riduzione delle emissioni di CO2 generate dalla mobilità urbana**, per rispondere al principio cardine dell'Obiettivo tematico 4, e secondariamente, con l'incremento generale dell'efficienza della mobilità urbana, rilevata dalla **riduzione dell'incidentalità, dei tempi di percorrenza, e della congestione degli spazi pubblico**.

### Azione 2.2.1.1: Nodi di interscambio modale[30]

- **Contenuto**: il Programma sostiene la realizzazione di opere pubbliche e l'acquisto e installazione di beni e impianti tecnologici finalizzati alla creazione o potenziamento di nodi di interscambio modale di rango metropolitano. Tali hub rispondono all'esigenza primaria di ridurre il numero di veicoli privati in ingresso nelle aree più densamente urbanizzate del territorio urbano, pertanto, sono localizzati in prossimità dei principali accessi alla rete di trasporto pubblico locale. Le opere riguardano la realizzazione di stazioni per i servizi di linea su gomma e su ferro extra-urbani e urbani, la creazione di percorsi pedonali protetti per l'accesso alle diverse modalità di trasporto disponibili, nonché la regolazione e l'aumento delle aree per la sosta dei veicoli privati. Gli interventi di risistemazione, cruciali ai fini della strategia, sono dedicati a dotare le aree interessate di molteplici soluzioni e servizi di trasporto sostenibile alternativi al mezzo privato (ad esempio servizi di *car sharing*, *charging hub* per la ricarica dei veicoli elettrici, stalli per la sosta delle biciclette, pannelli per l'infomobilità e *hot spot* Wi-Fi), con particolare attenzione per gli aspetti concernenti la sicurezza dei luoghi in orari notturni.
- **Target d'utenza**: cittadini e imprese residenti, *city users* metropolitani.
- **Tipo di beneficiari**: Amministrazioni comunali e loro società di scopo.

[28] Priorità d'investimento 4.e del Reg. UE 1301/2013 (FESR).
[29] Risultato atteso 4.6 dell'Accordo di Partenariato.
[30] Azione 4.6.1 dell'AdP: realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e relativi sistemi di trasporto.

### Azione 2.2.1.2: Servizi di mobilità condivisa e flotte eco-compatibili[31]

- **Contenuto**: il Programma sostiene l'acquisto di beni e di servizi dedicati al potenziamento e rinnovamento delle flotte impiegate nei servizi di trasporto pubblico locale nonché allo sviluppo di servizi innovativi di mobilità condivisa in ambito urbano e di quartiere. Tali servizi rispondono all'esigenza primaria di ridurre il numero di veicoli privati circolanti nel territorio urbano attraverso servizi alternativi che concorrano allo *shift modale* verso il trasporto collettivo e la mobilità condivisa. Il rinnovamento e potenziamento delle flotte di trasporto collettivo su gomma e su ferro costituisce un caposaldo della strategia di riorganizzazione dei correlati servizi pubblici, già in corso sia in relazione alla governance aziendale che alla pianificazione di percorsi e linee, in ragione sia del generale deficit di dotazione di mezzi, inadatti ormai a sostenere la domanda potenziale, che dell'anzianità media del parco veicolare e dei conseguenti consumi energetici, emissioni inquinanti e climalteranti e costi di gestione. Di conseguenza il programma sostiene l'acquisizione di nuovi mezzi eco-compatibili, o il *revamping* di mezzi esistenti, con attenzione alla tipologia e taglia dei veicoli in relazione ai servizi da svolgere e alle aree in cui operano (ad es. mini-bus elettrici per i centri storici o per i servizi a chiamata, taxi elettrici e adeguati rispetto ai fabbisogni di individui con disabilità, servizi di trasporto passeggeri costiero o lagunare, ecc.), anche sostenendo l'individuazione di modelli e standard tecnici per l'acquisizione di veicoli innovativi caratterizzati da elevati rendimenti energetici e superiore efficienza operativa (es. bassi tempi di ricarica elettrica). L'attivazione di servizi di *car sharing* e *bike sharing*, o il loro rilancio e rafforzamento, contribuisce a tali obiettivi di riorganizzazione generando alternative valide attraverso l'acquisizione di veicoli eco-compatibili per servizi a gestione diretta o l'incentivazione del mercato privato, nonché la pianificazione e realizzazione di aree di sosta (stalli con colonnine di ricarica, ciclo-stazioni, ecc.) con distribuzione capillare nel territorio bersaglio.
- **Target d'utenza**: cittadini e imprese residenti, *city users* metropolitani.
- **Tipo di beneficiari**: Amministrazioni comunali e loro società di scopo, imprese private concessionarie di servizi di car sharing e bike sharing.

### Azione 2.2.1.3: Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti[32]

- **Contenuto**: il Programma sostiene la realizzazione di iniziative di Agenda digitale e, più in generale, di ottimizzazione gestionale e operativa, nell'ambito delle attività connesse alla regolazione del traffico e della mobilità, attraverso l'acquisizione e messa in esercizio di sistemi tecnologici e gestionali. Tali sistemi rispondono alla molteplice esigenza di controllare gli accessi e la sosta in aree urbane sensibili, fluidificare i flussi di traffico veicolare privato e collettivo e velocizzare i tempi di percorrenza, nonché facilitare la fruizione da parte dei cittadini dei servizi di mobilità a minore impatto ambientale, con il fine ultimo di ridurre l'impatto sociale e ambientale dei veicoli privati nelle aree urbane. Le iniziative di promosse dal Programma sono identificate con un approccio incrementale volto ad assicurare miglioramenti significativi e percepibili dall'utente finale a partire

[31] Azione 4.6.2 dell'AdP: interventi di mobilità sostenibile urbana anche incentivando l'utilizzo di sistemi di trasporto a basso impatto ambientale, il completamento, l'attrezzaggio del sistema e il rinnovamento delle flotte.

[32] Azione 4.6.3 dell'AdP: sistemi infrastrutturali e tecnologici di gestione del traffico e per l'integrazione tariffaria attraverso la realizzazione di sistemi di pagamento interoperabili (quali ad esempio, bigliettazione elettronica, infomobilità, strumenti antielusione).

dalle attuali modalità di gestione del traffico e delle tariffe specifiche per ogni città. Ne consegue che, ove assenti, hanno priorità le iniziative di base, quali lo sviluppo e l'implementazione di idonei modelli di integrazione tariffaria, bigliettazione elettronica e interoperabilità dei pagamenti per i servizi di trasporto collettivo e la gestione della sosta, nonché l'attivazione di zone a traffico limitato e dei correlati sistemi di controllo degli accessi e di gestione delle infrazioni. Assolte tali precondizioni, il Programma sostiene iniziative di frontiera volte all'implementazione di *intelligent transport systems* di scala urbana e metropolitana e piattaforme innovative di infomobilità, quali ad esempio la realizzazione di centrali operative unitarie di telecontrollo, reti capillari di sensori per la raccolta *real time* dei dati di traffico, il coordinamento remoto degli schemi semaforici, l'attivazione di interfacce con l'utenza su piattaforme fisse e *mobile*. A supporto delle iniziative suddette, l'Azione può sostenere la realizzazione di reti Wi-Fi e, contestualmente all'installazione di pali o altri impianti intelligenti (ad es. in galleria) dotati di connettività e idonea sensoristica, interventi di efficientamento dell'illuminazione pubblica.

- **Target d'utenza**: cittadini e imprese residenti, *city users* metropolitani.
- **Tipo di beneficiari**: Amministrazioni comunali e loro società di scopo.

### Azione 2.2.1.4: Mobilità lenta ed elettrica[33]

- **Contenuto**: il Programma sostiene la realizzazione di opere pubbliche e l'acquisto e installazione di beni e impianti tecnologici finalizzati a consentire la mobilità dolce, pedonale e ciclabile, nonché l'utilizzo di veicoli elettrici. Tali infrastrutture rispondono all'esigenza comune di ridurre il numero di veicoli pubblici e privati inquinanti impiegati negli spostamenti di breve e medio raggio e hanno funzione abilitante per la promozione di alternative valide. Le opere riguardano la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili e pedonali caratterizzata dalla compresenza della scala micro-locale di quartiere e una di medio o lungo raggio, di valenza urbana e metropolitana. L'Azione pertanto promuove sia interventi di arredo di quartiere volti alla creazione di aree pedonali, aree buffer e "zone 30" e alla realizzazione di percorsi ciclabili di adduzione ai nodi del trasporto collettivo e alle reti ciclabili di medio raggio, che interventi di rammagliatura per mettere a sistema la rete ciclabile principale o la creazione di nuovi assi portanti al suo interno. Inoltre, l'Azione sostiene la realizzazione di programmi di diffusione nel territorio urbano di *charging hub* e stazioni di ricarica veloce per i veicoli elettrici, sia su ad uso pubblico su bordo strada che all'interno di parcheggi privati ad uso pubblico oppure in rimesse pubbliche e private dedicate alle flotte aziendali, che consentano di promuovere dal lato dell'offerta di energia un processo volto ad orientare la domanda privata verso mezzi a emissioni zero accelerando contestualmente a sostenere l'offerta privata di veicoli. In tale processo, la sostenibilità di gestione delle infrastrutture realizzate è garantita da contestuali iniziative per la sostituzione di veicoli di trasporto pubblico e taxi con auto elettriche (Azione 2.2.1.2) e dalle iniziative nel campo della logistica urbana volte a favorire l'impiego di auto elettriche nelle flotte private (Azione 2.2.1.5).
- **Target d'utenza**: cittadini e imprese residenti, *city users* metropolitani.
- **Tipo di beneficiari**: Amministrazioni comunali e loro società di scopo, imprese private concessionarie di servizi di *charging hub*, imprese private titolari della gestione di parcheggi e rimesse, imprese private dotate di flotte di veicoli circolanti in ambito urbano.

[33] Azione 4.6.4 dell'AdP: sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charging hub.

### Azione 2.2.1.5: Logistica urbana[34]

- **Contenuto**: il Programma sostiene l'erogazione di incentivi alle imprese e l'acquisto di beni e di servizi dedicati alla sostituzione con veicoli elettrici delle flotte impiegate nelle attività private di distribuzione delle merci in ambito urbano e nei servizi pubblici di manutenzione e logistica che impiegano flotte anche indirettamente connesse all'erogazione di servizi di mobilità. Tali iniziative rispondono all'esigenza di ridurre il numero di veicoli pubblici e privati inquinanti impiegati nelle attività di natura logistica circolanti nel territorio. Le attività di sostegno alla domanda previste rientrano in un più ampio disegno strategico volto a ottimizzare i percorsi, gli accessi ad aree sensibili e tempi di carico e scarico, nonché a realizzare l'incontro tra domanda di veicoli elettrici e offerta di energia, la cui stessa definizione tecnica e amministrativa può essere realizzata nell'ambito del Programma insieme allo sviluppo tecnologico e gestionale conseguente. Pertanto, l'Azione è fortemente correlata con la realizzazione di sistemi di telecontrollo e gestione del traffico (Azione 2.2.1.3) e con i programmi di diffusione di *charging hub* per veicoli elettrici (Azione 2.2.1.4)
- **Target d'utenza**: imprese residenti e *city users* metropolitani.
- **Tipo di beneficiari**: Amministrazioni comunali e loro società di scopo, imprese private dotate di flotte di veicoli circolanti in ambito urbano.

### Principi per la selezione delle operazioni

La responsabilità della selezione delle singole operazioni e dei beneficiari delle stesse è affidata alle Autorità urbane sulla base di principi, criteri e priorità che, nel pieno rispetto della normativa comunitaria e nazionale vigente, saranno definiti di concerto con l'Autorità di Gestione nell'ambito del percorso di co-progettazione (cfr. Sezione 4) ed approvati nel corso del primo Comitato di Sorveglianza.

Per tutte iniziative sostenute dall'Asse vale il principio generale per cui **gli interventi di diverse Città con simile ambito di applicazione settoriale o tecnologico sono progettati e attuati con modalità comuni per sostenerne replicabilità, scalabilità e interoperabilità**.

In dettaglio, per la Priorità di investimento "2.1 - Sostenendo l'efficienza energetica, la gestione intelligente dell'energia e l'uso dell'energia rinnovabile nelle infrastrutture pubbliche, compresi gli edifici pubblici, e nel settore dell'edilizia abitativa (FESR 4.c)" (**Energia**), si applicano i seguenti principi:

- Tutte le iniziative sostenute dal Programma si raccordano con gli strumenti vigenti di pianificazione energetica previsti dall'ordinamento nazionale per il livello comunale o l'area vasta (ad esempio Piano d'azione per l'energia sostenibile – PAES).
- In caso di interventi che possano generare risparmi economici, il Programma può promuovere meccanismi di finanziamento revolving attuati tramite *energy service company* (ESCO).
- Le iniziative di efficientamento delle reti di illuminazione pubblica sono ammissibili solo nel caso in cui assicurino adeguata massa critica oppure in relazione a più ampie strategie declinate a scala d'area o quartiere.

[34] Azione 4.6.5 dell'AdP: incentivi per l'adozione e la razionalizzazione di sistemi e infrastrutture di distribuzione eco compatibile delle merci).

Per la Priorità di investimento “2.2 - Promuovendo strategie per basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di pertinenti misure di adattamento e mitigazione (FESR 4.e)” (**Mobilità**), valgono i criteri a seguire:

- Tutte le iniziative sostenute dal Programma si raccordano con gli strumenti ordinari di pianificazione della mobilità e del traffico previsti dall’ordinamento nazionale per il livello comunale o l’area vasta oppure con specifici strumenti di pianificazione strategica promossi dalle Amministrazioni locali. In tal senso si considerano i seguenti strumenti: il Piano Urbano della Mobilità (PUM), come definito ai sensi dell'art. 22 della Legge 24 novembre 2000, n. 340, il Piano Urbano del Traffico (PUT), previsto dall'art. 36 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (c.d. “Codice della strada”), i piani d’azione comunali dedicati alla mobilità ciclabile, alla diffusione della mobilità elettrica, allo sviluppo dell’infomobilità e degli *intelligent transport systems*, i programmi di riorganizzazione delle aziende municipalizzate, nonché le iniziative in materia di mobilità inserite nei Piani strategici. Ai fini dell’ammissibilità nel Programma si considerano gli strumenti di pianificazione vigenti, già deliberati dagli organi preposti, e quelli in corso di revisione e aggiornamento in concomitanza con la fase di redazione e avvio della fase attuativa del Programma medesimo.
- L’ammissibilità delle iniziative legate al rinnovo delle flotte e all’acquisizione di veicoli da parte delle Amministrazioni locali e delle loro società di scopo è condizionata alla realizzazione di interventi di più ampio respiro sulla gestione del traffico veicolare e della sosta, l’integrazione tariffaria e l’interoperabilità dei pagamenti. Tali iniziative, se non ancora intraprese, possono essere realizzate sia a valere sulle risorse finanziare del Programma che con risorse proprie o di altra natura.

## ASSE PRIORITARIO 3 "INNOVAZIONE PER L'INCLUSIONE SOCIALE"

### Priorità d'investimento: 3.1 - Miglioramento dell'accesso a servizi accessibili, sostenibili e di qualità, compresi servizi sociali e cure sanitarie d'interesse generale[35]

### Obiettivo specifico: 3.1.1 - Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo[36]

Il Programma sostiene il contrasto e la prevenzione del disagio abitativo, che interessa in forme e intensità diverse alcuni gruppi sociali e target di popolazione in situazioni di particolare fragilità (occupazionale, familiare, socio-culturale o sanitaria) che, in molti casi, può sfociare nella vera e propria emergenza abitativa e la grave deprivazione materiale. L'obiettivo specifico del Programma è sostenere **l'accesso e il mantenimento della casa per gli individui e le famiglie in condizioni di fragilità**, nella prospettiva di impedire il deterioramento della situazione individuale. Nel perseguire tale obiettivo, il PON METRO misura la sua efficacia generale con la **riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità in condizioni di disagio abitativo**.

Il problema dell'accesso all'alloggio, e in particolare ad un alloggio "adatto", rappresenta sicuramente una determinante importante in relazione al rischio di deprivazione materiale. Di fronte a situazioni di particolare fragilità la possibilità di accesso alla casa non dipende solo ragioni reddituali, bensì da una gamma di fattori socio-culturali o sanitari, oppure semplici eventi della vita: perdita di lavoro, separazione, uscita da percorsi di detenzione o cura, violenza subita, invecchiamento, contratto di lavoro precario, ecc. La risposta di policy a tale articolato fabbisogno non si può realizzare esclusivamente attraverso la disponibilità di alloggi pubblici dedicati, il cui potenziamento è comunque oggetto delle attività della collegata Priorità d'investimento 3.4, ma richiede un intervento integrato di presa in carico della persona e delle sue problematiche specifiche, attraverso un percorso di accompagnamento sociale e inserimento, dove opportuno anche lavorativo, articolato secondo i principi dell'inclusione attiva. Tale integrazione può essere efficacemente realizzata all'interno di strutture residenziali protette, dedicate a piccoli gruppi con problematiche analoghe, anche per soggiorni temporanei, nelle quali possono essere organizzate e gestite attività e servizi di accompagnamento e cura.

Anche la possibilità di mantenere l'alloggio non è scontata, e la sua perdita comporta conseguenze spesso drammatiche. La perdita di un alloggio di proprietà richiede la disponibilità di una alternativa (e questo rinvia nuovamente alla Priorità d'investimento 3.4), ma potrebbe imporre una soluzione di breve periodo per far fronte all'emergenza. Nel caso di sfratto esecutivo già intervenuto o morosità in relazione a contratti di locazione in essere (e per estensione, a tutti i servizi connessi alla casa, su tutti le utenze energetiche), la risposta di policy può provenire da strumenti finanziari a garanzia della solvibilità rispetto ai costi dell'abitare.

L'azione del Programma di contrasto al disagio abitativo sarà parte di una più ampia strategia di miglioramento della qualità della vita nei quartieri interessati, e pertanto accompagnata da altri interventi che – sostenuti con fondi comunitari e/o da altre risorse attivate dalle Autorità urbane – forniscano

[35] Priorità d'investimento 9.iv del Reg. UE 1304/2013 (FSE).
[36] Risultato atteso 9.4 dell'Accordo di Partenariato.

maggiori e migliori servizi alla comunità, ed aumentino la connessione ed integrazione delle aree urbane marginali con le zone centrali che concentrano lavoro e servizi pubblici e per il tempo libero.

### Azione 3.1.1.1: Abitare protetto, assistito e condiviso[37]

- **Contenuto**: il Programma sostiene la realizzazione diretta e l'acquisto di un ampio spettro di servizi dedicati allo start-up di forme innovative di alloggio assistito e protetto, anche temporaneo, che offrano insieme percorsi di accompagnamento all'abitare e di inserimento sociale e lavorativo rivolti a persone in gravi condizioni di esclusione sociale o comunque caratterizzate da condizioni di fragilità rilevante (anche potenziale, come i giovani fuori sede con contratti di lavoro precario). A supporto di tali iniziative, l'Azione può sostenere la gestione di piani della mobilità degli inquilini volti ad incentivare il *co-housing*, la sperimentazione di modelli innovativi di gestione dell'edilizia residenziale con forte coinvolgimento del terzo settore, l'attivazione di spazi e servizi di aggregazione, iniziative di sviluppo sociale e stimolo professionale e culturale (ad es. la sperimentazione nuove modalità lavorative in *co-working* anche con servizi a supporto all'avvio di nuove attività imprenditoriali), oltre ai necessari interventi di sensibilizzazione sulla popolazione target e formazione degli operatori per la creazione e gestione dei servizi.
- **Target d'utenza**: individui e famiglie in condizione di disagio abitativo rilevante (es. anziani soli, donne vittime di violenza, giovani con contratti di lavoro precario, ecc.).
- **Tipo di beneficiari**: Autorità urbana, altre amministrazioni comunali, soggetti del terzo settore.

### Azione 3.1.1.2: Prevenzione dell'emergenza abitativa[38]

- **Contenuto**: il Programma sostiene l'attivazione di strumenti finanziari dedicati all'erogazione di contributi a sostengo di individui e famiglie in condizioni di disagio abitativo. Le finalità di tali strumenti sono così riassumibili: la prima è quella di sanare rapidamente le situazioni di mancato pagamento e impedire l'acuirsi dell'emergenza abitativa; inoltre essi svolgono funzioni di garanzia finanziaria per la proprietà privata che concede alloggi in locazione convenzionata (con maggiore certezza di rapida risoluzione dei casi di morosità) incrementando così patrimonio immobiliare disponibile sul mercato. L'Azione sostiene l'attivazione ex novo o il rafforzamento di strumenti esistenti. L'accesso alle erogazioni è accompagnato da servizi e percorsi di inserimento lavorativo e formazione professionale volti a favorire la fuoriuscita dalla condizione e/o di rischio di morosità. Per quanto riguarda forme di aiuto di contrasto alla *fuel poverty*, l'Azione sostiene la copertura dei mancati pagamenti delle spese per riscaldamento ed elettricità. L'Azione, infine, sostiene lo start-up di funzioni istituzionali ed agenzie promosse a livello comunale e metropolitano per la gestione delle attività di coordinamento dell'incontro tra domanda e offerta e l'erogazione dei contributi di contrasto alla morosità incolpevole.

[37] Azione 9.4.2 dell'AdP): servizi di promozione e accompagnamento all'abitare assistito nell'ambito della sperimentazione di modelli innovativi sociali e abitativi, finalizzati a soddisfare i bisogni di specifici soggetti-target [ad esempio residenzialità delle persone anziane con limitazioni dell'autonomia, l'inclusione per gli immigrati, la prima residenzialità di soggetti in uscita dai servizi sociali, donne vittime di violenza].

[38] Azione 9.4.3 dell'AdP: misure a sostegno dei costi dell'abitare (fuel poverty, morosità incolpevole).

- **Target d'utenza**: individui e famiglie in condizione di morosità incolpevole, anche temporanea, legata perdita di lavoro e/o particolare situazione familiare (es. padri separati/famiglie mono-genitoriali).
- **Tipo di beneficiari**: Autorità urbana, altre amministrazioni comunali, soggetti del terzo settore.

## Priorità d'investimento: 3.2 - L'integrazione socioeconomica delle comunità emarginate quali i rom[39]

### Obiettivo specifico: 3.2.1 - Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora e delle popolazioni Rom, Sinti e Camminanti[40]

Il Programma sostiene l'integrazione socioeconomica di comunità e individui in condizioni di estrema marginalità sociale e, spesso, grave deprivazione materiale: le comunità Rom, Sinti e Camminanti, e gli individui senza dimora. L'obiettivo specifico del Programma è assicurare la **presa in carico di individui e nuclei familiari** in progetti di reinserimento socio-culturale ed economico prima ancora che abitativo. Nel perseguire tale obiettivo, il PON METRO misura la sua efficacia generale con la **riduzione del numero di individui e famiglie in condizione di esclusione estrema**.

I due target di popolazione, al centro di strategie di integrazione nazionali e comunitarie, pongono rilevanti questioni in relazione al tema dell'abitare e, più in generale di esclusione estrema e ordine pubblico:

- Le comunità Rom, Sinti e Camminanti, che si contraddistinguono per la precarietà dei loro insediamenti tipici, esprimono un fabbisogno legato essenzialmente a una sorta di "stabilizzazione abitativa". Tale passaggio, tuttavia, non può che avvenire attraverso un più ampio percorso di accompagnamento all'accesso e all'uso di servizi pubblici ordinari (in primis, istruzione e salute), insieme all'aumento della partecipazione sociale e lavorativa. La logica di intervento è pertanto indirizzata al graduale superamento degli attuali "campi", attraverso l'inserimento di nuclei familiari e gruppi di individui in alloggi temporanei dedicati, nei quali attivare azioni di accompagnamento e inclusione attiva. In tempi successivi, con approccio incrementale attento ai necessari tempi di adattamento, gli stessi nuclei saranno indirizzati verso forme abitative più stabili (assegnazione di alloggi di edilizia residenziale pubblica o altri modelli).
- La categoria degli "individui senza dimora" si articola in una vasta platea di situazioni personali, dove accanto a chi per ragioni non sindacabili sceglie questo stile di vita (i c.d. "clochard") cresce il numero di coloro che vi sono costretti, principalmente per ragioni economiche o di nazionalità, trovandosi in condizioni di emergenza abitativa. La logica di intervento è volta ad offrire soluzioni temporanee nel breve periodo, con servizi a bassa soglia e di pronto intervento sociale (dormitori, mense, servizi igienici e docce pubbliche), seguite da misure di sostegno individuale nel percorso verso l'autonomia e il reinserimento sociale e lavorativo, in particolare nei confronti dei migranti che non possono beneficiare di protezione internazionale, sussidiaria o umanitaria, non godendo per ragioni di diritto internazionale dello status di rifugiati politici.

[39] Priorità d'investimento 9.ii del Reg. UE 1304/2013 (FSE).
[40] Risultato atteso 9.5 dell'Accordo di Partenariato.

### Azione 3.2.1.1: Servizi per l'inclusione delle comunità Rom, Sinti e Camminanti[41]

- **Contenuto**: il Programma sostiene la realizzazione diretta e l'acquisto di servizi dedicati alle comunità Rom, Sinti e Camminanti. Tali attività affiancano il sostegno a progetti sperimentali per l'accesso ad alloggi fuori dai campi (cfr. Azione 3.4.2.1), a progetti di accompagnamento individuali e di gruppo quali ad esempio percorsi di inserimento scolastico dei minori, percorsi di inserimento lavorativo degli adulti (anche attraverso l'emersione e regolarizzazione delle attività lavorative tradizionalmente svolte da tali comunità), accompagnamento e supporto legale per la regolarizzazione della situazione documentale e di cittadinanza, azioni di sensibilizzazione sulla cittadinanza per evitare fenomeni discriminatori. L'Azione sostiene inoltre la qualificazione professionale degli addetti e dei volontari coinvolti nell'erogazione dei servizi previsti.
- **Target d'utenza**: individui e nuclei familiari appartenenti alle comunità Rom, Sinti e Camminanti.
- **Tipo di beneficiari**: Autorità urbana, altre amministrazioni comunali, soggetti del terzo settore.

### Azione 3.2.1.2: Servizi per l'inclusione dei senza dimora[42]

- **Contenuto**: il Programma sostiene la realizzazione diretta e l'acquisto di un ampio spettro di servizi di contrasto all'emergenza abitativa. L'Azione sostiene l'attivazione di servizi a bassa soglia e di pronto intervento sociale (es. dormitori, mense, servizi igienici e docce pubbliche, prima accoglienza sanitaria, supporto psicologico), finalizzate a tamponare l'emergenza nel breve periodo, e iniziative strutturate di sostegno individuale nel percorso verso l'autonomia e il reinserimento sociale e lavorativo. L'Azione supporta inoltre la qualificazione professionale degli addetti e dei volontari coinvolti nell'erogazione dei servizi previsti.
- **Target d'utenza**: individui senza fissa dimora, individui in temporanea situazione di emergenza abitativa, beneficiari di protezione internazionale, sussidiaria e umanitaria e richiedenti asilo o migranti che non possono beneficiare di tale status (target specifico nelle città interessate dagli sbarchi).
- **Tipo di beneficiari**: Autorità urbana, altre amministrazioni comunali, soggetti del terzo settore.

## Priorità d'investimento: 3.3 - Strategie di sviluppo locale di tipo partecipativo[43]

### Obiettivo specifico: 3.3.1 - Aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità[44]

Collocando le Azioni integrate sull'abitare in una strategia di sviluppo più ampia, il Programma sostiene il contrasto all'esclusione sociale derivante dalle caratteristiche del contesto micro-locale, che interessa

[41] Azione 9.5.7 dell'AdP: (Strategia di inclusione dei Rom, Sinti e Camminanti) Azioni di supporto al risanamento e riqualificazione dei campi esistenti e azioni per l'accesso all'alloggio.
[42] Azione 9.5.9 dell'AdP: finanziamento progetti nelle principali aree urbane e nei sistemi urbani di interventi mirati per il potenziamento della rete dei servizi per il pronto intervento sociale per i senza dimora.
[43] Priorità d'investimento 9.vi del Reg. UE 1304/2013 (FSE).
[44] Risultato atteso 9.6 dell'Accordo di Partenariato.

alcune aree urbane e quartieri caratterizzati da rilevanti situazioni di degrado fisico, marginalità socio-economica e, in alcune realtà più critiche, anche da rilevanti questioni di illegalità diffusa. L'obiettivo specifico del Programma è sostenere **l'attivazione di nuovi servizi di prossimità, con vocazione sociale, culturale o imprenditoriale**, nella prospettiva di migliorare la qualità della vita percepita e creare opportunità di inserimento sociale e lavorativo per gli abitanti di aree e quartieri di elevata criticità. Nel perseguire tale obiettivo, il PON METRO misura la sua efficacia generale con il **rafforzamento dell'economia sociale e la presenza attiva di soggetti del terzo settore**.

La mancanza di servizi collettivi e di iniziative della società civile in aree urbane e quartieri particolarmente deboli dal punto di vista socioeconomico possono impedire la fuoriuscita dalle attuali condizioni, mentre si aggravano le questioni puntuali di esclusione sociale grave o deprivazione materiale insieme alla situazione generale di difficoltà economica diffusa, limitata partecipazione al mercato del lavoro, dispersione scolastica e limitato accesso ai servizi educativi, radicamento di criminalità e illegalità.

La logica di intervento richiede un'attenta declinazione territoriale delle azioni, con forte integrazione con gli interventi FESR della Priorità di investimento 3.4, in modo da realizzare contestualmente e in modo concentrato spazi e attività di servizio dedicati all'economia sociale.

### Azione 3.3.1.1: Attivazione di servizi negli immobili inutilizzati[45]

- **Contenuto**: il Programma sostiene la realizzazione diretta e l'acquisto di servizi dedicati allo start-up di forme innovative di animazione e di servizio di prossimità rivolte ai cittadini di quartieri/aree urbane ad elevata criticità (ad es. sportello d'ascolto, banca del tempo, orientamento al lavoro e alla formazione, assistenza alla persona). I servizi riguardano ad esempio i seguenti ambiti di intervento: riqualificazione e gestione dello spazio e dei beni pubblici presenti nel quartiere, supporto ad attività imprenditoriali alla riqualificazione commerciale alla realizzazione di iniziative di promozione e di marketing, valorizzazione delle valenze culturali ed architettoniche del quartiere promuovendo progettualità e collaborazione tra differenti soggetti coinvolti. L'immobile destinato a tali utilizzi, attraverso le attività promosse dal PON METRO, può configurarsi come incubatore di progetti per lo sviluppo locale attraverso l'individuazione di opportunità a cavallo tra autorganizzazione sociale e nicchie di servizi per un mercato non solo locale**.**
- **Target d'utenza:** individui e gruppi residenti o city users in aree identificate sulla base delle loro caratteristiche di marginalità, illegalità diffusa, concentrazione di disoccupazione.
- **Tipo di beneficiari**: Autorità urbana, altre amministrazioni comunali ed altri enti pubblici proprietari degli immobili oggetto di ristrutturazione e riuso, soggetti del terzo settore.

[45] Azione 9.6.7 dell'AdP: attività di animazione sociale e partecipazione collettiva di ricostruzione della identità dei luoghi e delle comunità, connessi al recupero funzionale e al riuso di vecchi immobili, compresi i beni confiscati alle mafie.

## Priorità d'investimento: 3.4 - Sostenendo la rigenerazione fisica, economica e sociale delle comunità sfavorite nelle aree urbane e rurali[46]

## Obiettivo specifico: 3.1.4 - Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo[47]

Le azioni che rispondono al presente obiettivo specifico costituiscono il complemento infrastrutturale agli interventi del FSE sul disagio abitativo (cfr. Priorità d'investimento 3.1). In particolare, il perseguimento dell'obiettivo si misura nell'**aumento del numero di alloggi di edilizia sociale di varia natura resi disponibili** a titolo di edilizia residenziale pubblica o strutture dedicate a specifiche categorie fragili, contribuendo alla **diminuzione della quota di individui e famiglie in condizioni di disagio abitativo**.

### Azione 3.4.1.1: Realizzazione e recupero di alloggi[48]

- **Contenuto**: il Programma sostiene la realizzazione di opere pubbliche e l'acquisto e installazione di beni, forniture e impianti tecnologici finalizzati alla creazione o recupero di alloggi da destinare all'assegnazione a individui e famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche. Tali attività rispondono all'esigenza primaria di ridurre il numero di famiglie in condizioni di disagio abitativo, attraverso lo scorrimento delle liste di attesa per l'accesso all'edilizia residenziale pubblica nonché l'attivazione di modelli abitativi innovativi con forte valenza sociale, anche temporanei o improntati alla co-abitazione, nell'ambito di progetti di protezione, inclusione e reinserimento sociale rivolti al nucleo famigliare o agli individui, e in relazione a strategie più ampie di rigenerazione volte ad aumentare i servizi collettivi presenti nelle aree e quartieri oggetto di intervento. Nel caso di alloggi da destinare a persone con disabilità e gravi limitazioni nell'autonomia, l'Azione sostiene opere volte all'abbattimento delle barriere architettoniche e l'installazione di impianti tecnologici propri del paradigma *ambient assisted living* in coerenza con l'Azione 9.4.4 dell'AdP. Le attività previste comprendono:
    - la realizzazione di nuovi alloggi di edilizia residenziale pubblica o di alloggi dedicati a target specifici, esclusivamente mediante il recupero di immobili non utilizzati o precedentemente destinati ad altri scopi (ad es. beni confiscati alla criminalità organizzata) o l'acquisizione di immobili da privati;
    - la ristrutturazione o manutenzione straordinaria di alloggi esistenti di edilizia residenziale pubblica (anche sotto il profilo dell'efficienza energetica, in collegamento con l'Azione 2.1.1.1), se le attuali condizioni non consentono l'abitabilità e il pieno benessere degli inquilini, anche attraverso progettazioni volte all'ottimizzazione della dimensione degli alloggi e nell'ambito di programmi di mobilità degli inquilini (in collegamento con l'Azione 3.1.1.1);

[46] Priorità d'investimento 9.b del Reg. UE 1301/2013 (FESR).
[47] Risultato atteso 9.4 dell'Accordo di Partenariato.
[48] Azione 9.4.1 dell'AdP: interventi di potenziamento del patrimonio pubblico e privato esistente e di recupero di alloggi di proprietà dei Comuni e ex IACP per incrementare la disponibilità di alloggi sociali e servizi abitativi per categorie fragili per ragioni economiche e sociali. Interventi infrastrutturali finalizzati alla sperimentazione di modelli innovativi sociali e abitativi [quali, a titolo esemplificativo, cohousing, borgo assistito, altre tipologie di abitare assistito].

- l'incentivazione agli assegnatari di ERP per attività di auto-ristrutturazione dell'alloggio (anche sotto il profilo dell'efficienza energetica e includendo la sostituzione impianti di riscaldamento, in collegamento con l'Azione 2.1.1.1);
- la concessione di spazi e incentivi a soggetti specializzati del terzo settore o agli stessi destinatari finali per attività di auto-recupero di immobili in stato di abbandono, nell'ambito di programmi volti ad assicurare lo scorrimento delle graduatorie di edilizia residenziale pubblica.
- i programmi di acquisto di immobili residenziali da destinare a edilizia residenziale pubblica;
- la riqualificazione delle aree di pertinenza e delle urbanizzazioni primarie, nel caso di attività di recupero complesse, volte a creare nuovi alloggi in immobili e aree in abbandono e fortemente compromesse dal punto di vista dell'abitabilità.

- **Target d'utenza**: cittadini residenti in condizioni di disagio abitativo.
- **Tipo di beneficiari**: Autorità urbana, altre amministrazioni comunali e loro società di scopo responsabili della gestione del patrimonio pubblico per edilizia sociale, soggetti del terzo settore.

### Azione 3.4.1.2: Anagrafe degli assegnatari[49]

- **Contenuto**: il Programma sostiene la realizzazione diretta e l'acquisto di sistemi informativi e servizi connessi, dedicati alla gestione del patrimonio di alloggi e dei servizi di contrasto al disagio abitativo. Tali attività costituiscono una precondizione per l'efficiente ed efficace gestione dei servizi connessi all'abitare, in stretta correlazione con l'Agenda digitale metropolitana (cfr. Asse 1). Gli interventi interessano prevalentemente funzioni endo-procedimentali, ma offrono con importanti risvolti per l'utenza in termini di riduzione delle liste di attesa e di più facile gestione dei rapporti degli inquilini con la Pubblica amministrazione (che avverrebbero in via telematica, richiedendo probabilmente azioni contestuali di contrasto al digital divide e all'analfabetismo digitale viste le caratteristiche di alcune utenze) oltre che intesa come piattaforma di incontro tra domanda e offerta, nonché strumento essenziale in una logica di contrasto alle frodi e di emersione dell'occupazione abusiva.
- **Target d'utenza**: cittadini in condizioni di disagio abitativo.
- **Tipo di beneficiari**: Autorità urbana, altre amministrazioni comunali e loro società di scopo responsabili della gestione del patrimonio pubblico per edilizia sociale, soggetti del terzo settore.

[49] Azione 9.4.5 dell'AdP: potenziamento dell'anagrafe degli assegnatari dell'edilizia residenziale per contrastare le frodi, migliorare i processi di gestione e favorire l'accesso agli alloggi sociali da parte delle categorie deboli.

### Obiettivo specifico: 3.4.2 - Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora e delle popolazioni Rom, Sinti e Camminanti[50]

Le azioni che rispondono al presente obiettivo specifico costituiscono il complemento infrastrutturale agli interventi del FSE di contrasto alla marginalità estrema (cfr. Priorità d'investimento 3.2). In particolare, il perseguimento dell'obiettivo si misura nell'**aumento del numero di alloggi e spazi protetti dedicati alle categorie target**, contribuendo alla **riduzione del numero di individui e famiglie in condizione di esclusione estrema**.

### Azione 3.4.2.1: Alloggi e spazi per servizi dedicati alle comunità Rom, Sinti e Camminanti[51]

- **Contenuto**: il Programma sostiene la realizzazione di opere pubbliche e l'acquisto e installazione di beni, forniture e impianti tecnologici finalizzati alla creazione o recupero di alloggi e campi attrezzati da destinare alle comunità Rom, Sinti e Camminanti. L'Azione riguarda iniziative volte a risanare situazioni emergenziali di residenza attraverso interventi di riqualificazione dei campi esistenti o la creazione di nuove strutture a norma di legge, con attività connesse alla messa a norma e realizzazione dei servizi di base (impianti elettrici, illuminazione, reti telefoniche, rete idrica e fognaria, opere edili e di sistemazione degli spazi aperti). Per favorire le attività di accompagnamento alla casa, inoltre, vengono promosse forme di auto-recupero o autocostruzione di unità abitative e spazi connessi, secondo modelli già sperimentati in diverse realtà italiane. L'Azione infine sostiene la realizzazione di alloggi da destinare a sperimentazioni di accompagnamento all'abitare nella prospettiva di una progressiva riduzione del numero di famiglie presenti nei campi.
- **Target d'utenza**: Comunità Rom, Sinti e Camminati.
- **Tipo di beneficiari**: Autorità urbana, altre amministrazioni comunali, soggetti del terzo settore.

### Azione 3.4.2.2: Alloggi e spazi per servizi dedicati ai senza dimora[52]

- **Contenuto**: il Programma sostiene la realizzazione di opere pubbliche e l'acquisto e installazione di beni, forniture e impianti tecnologici finalizzati alla creazione o recupero di alloggi, strutture di accoglienza temporanea e centri di servizio socio-sanitario (es. docce pubbliche, mense, ecc.), dedicate ad assolvere a funzioni di prima necessità e per incrementare l'offerta di alloggi temporanei e protetti.
- **Target d'utenza**: individui senza fissa dimora, individui in temporanea situazione di emergenza abitativa, beneficiari di protezione internazionale, sussidiaria e umanitaria e richiedenti asilo (target specifico nelle città interessate dagli sbarchi).
- **Tipo di beneficiari**: Autorità urbana, altre amministrazioni comunali, soggetti del terzo settore.

[50] Risultato atteso 9.5 dell'Accordo di Partenariato.

[51] Azione 9.5.6 dell'AdP: (Strategia di inclusione dei Rom, Sinti e Camminanti) Risanamento e riqualificazione dei campi esistenti.

[52] Azione 9.5.8 dell'AdP: finanziamento nelle principali aree urbane e nei sistemi urbani di interventi infrastrutturali nell'ambito di progetti mirati per il potenziamento della rete dei servizi per il pronto intervento sociale per i senza dimora [sportelli dedicati per la presa in carico, alloggio sociale temporaneo per adulti in difficoltà, docce e mense, alberghi diffusi per lavoratori stagionali nelle zone rurali].

### Obiettivo specifico: 3.4.3 - Aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità[53]

Le azioni che rispondono al presente obiettivo specifico costituiscono il complemento infrastrutturale agli interventi del FSE volti a sostenere l'economia sociale e l'animazione in territori e quartieri di forte criticità (cfr. Priorità d'investimento 3.3). In particolare, il perseguimento dell'obiettivo si misura nel **numero di immobili e spazi realizzati o recuperati e dedicati all'attivazione di nuovi servizi**. Nel perseguire tale obiettivo, il PON METRO misura la sua efficacia generale con il **rafforzamento dell'economia sociale e la presenza attiva di soggetti del terzo settore**.

### Azione 3.4.3.1: Recupero di immobili inutilizzati da adibire a servizi[54]

- **Contenuto**: il Programma sostiene la realizzazione di opere pubbliche e l'acquisto e installazione di beni, forniture e impianti tecnologici finalizzati alla creazione o recupero di strutture esistenti da destinare all'attivazione di nuovi servizi e ad ospitare le attività promosse dal tessuto dell'economia sociale. L'Azione può comprendere attività di sistemazione degli spazi aperti di pertinenza degli edifici interessati da ristrutturazione.
- **Target d'utenza:** individui e gruppi residenti o city users in aree identificate sulla base delle loro caratteristiche di marginalità, illegalità diffusa, concentrazione di disoccupazione.
- **Tipo di beneficiari**: Autorità urbana, altre amministrazioni comunali ed altri enti pubblici proprietari degli immobili oggetto di ristrutturazione, soggetti del terzo settore.

### Principi per la selezione delle operazioni

La responsabilità della selezione delle singole operazioni e dei beneficiari delle stesse è affidata alle Autorità urbane sulla base di principi, criteri e priorità che, nel pieno rispetto della normativa comunitaria e nazionale vigente, saranno definiti di concerto con l'Autorità di Gestione nell'ambito del percorso di co-progettazione (cfr. Sezione 4) ed approvati nel corso del primo Comitato di Sorveglianza.

Per tutte iniziative sostenute dall'Asse vale il principio generale per cui gli **investimenti in conto capitale realizzati a valere sul FESR devono essere funzionali a più ampie strategie volte a sostenere con le azioni immateriali del FSE le finalità di inclusione, protezione e il reinserimento** sociale, scolastico e lavorativo di individui e famiglie, secondo le declinazioni date in ciascun Obiettivo specifico. Per tale ragione l'impianto programmatico dell'Asse prevede che a ciascuna Priorità di investimento del FSE corrisponde una specifica linea di attività nell'ambito della Priorità di investimento FESR, che persegue il medesimo Obiettivo specifico.

[53] Risultato atteso 9.6 dell'Accordo di Partenariato.

[54] Azione 9.6.6 dell'AdP: interventi di recupero funzionale e riuso di vecchi immobili in collegamento con attività di animazione sociale e partecipazione collettiva, inclusi interventi per il riuso e la rifunzionalizzazione dei beni confiscati alle mafie.

In particolare, per le Priorità di investimento “FSE 9.iv) miglioramento dell'accesso a servizi accessibili, sostenibili e di qualità, compresi servizi sociali e cure sanitarie d'interesse generale” e la collegata Priorità di investimento “FESR 9.b) sostenendo la rigenerazione fisica, economica e sociale delle comunità sfavorite nelle aree urbane e rurali” (**Disagio abitativo**), l’azione del Programma sarà parte di una più ampia strategia di miglioramento della qualità della vita nei quartieri interessati, e pertanto accompagnata da altri interventi che – sostenuti con le risorse di altri Assi del Programma e/o da altre risorse attivate dalle Autorità urbane – forniscano maggiori e migliori servizi alla comunità, ed aumentino la connessione ed integrazione delle aree urbane marginali con le zone centrali che concentrano lavoro e servizi pubblici e per il tempo libero.

Gli interventi ascrivibili alla Priorità di investimento “FSE 9.vi)strategie di sviluppo locale di tipo partecipativo” (**Economia sociale**) concorrono principalmente a realizzare tale indirizzo. La progettazione degli interventi dedicati a sostenere l’economia sociale attraverso la creazione di spazio all’interno di edifici esistenti inutilizzati, deve inoltre essere predisposta attraverso processi di coinvolgimento dei soggetti del terzo settore individuati per la loro gestione o utilizzo.

Infine, gli interventi che perseguono le finalità della Priorità di investimento “FSE 9.ii) l'integrazione socioeconomica delle comunità emarginate quali i rom” (**Marginalità estrema**), in particolare nell’ambito di azioni riguardanti le comunità Rom, Sinti e Camminanti, sono individuati e attuati in stretto raccordo con le iniziative promosse a livello nazionale e comunitario in materia, anche attraverso forme permanenti di coordinamento e collaborazione con le istituzioni deputate (ad es. Ufficio Nazionale Antidiscriminazioni Razziali – UNAR, Sistema di protezione per richiedenti asilo e rifugiati – SPRAR, ecc.).

## SEZIONE 3 PIANO DI FINANZIAMENTO

Il prospetto che segue riepiloga l'ipotesi preliminare di allocazione delle risorse UE assegnate al Programma nell'Accordo di Partenariato. Tale allocazione è al momento indicativa, e sarà oggetto di successivi approfondimenti sia con riferimento al negoziato nazionale, anche in relazione alla complementarietà tra Programmi operativi nazionali e regionali, sia al fine di incorporare gli esiti del percorso di co-progettazione (cfr. Par. 5.2). Inoltre, al momento non sono incorporate nella Tavola le risorse del co-finanziamento nazionale perché la loro definitiva quantificazione e articolazione tra Fondi e Programmi è ancora oggetto di confronto tra le amministrazioni interessate.

**Tavola 5: Ipotesi preliminare di allocazione delle dotazioni finanziarie (solo risorse UE, valori in milioni di euro)**

| Driver | Asse | Obiettivo specifico | Fondo | Regioni più sviluppate | | Regioni in transizione | | Regioni meno sviluppate | | TOTALE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | % | Risorse UE | % | Risorse UE | % | Risorse UE | % | Risorse UE |
| Smart city | Asse 1 | Agenda digitale (OS 1.1.1, 1.2.1 e 1.3.1) | *FESR* | 21,0% | 30,0 | 24,0% | 4,9 | 21,0% | 89,2 | 21,1% | 124,1 |
| | | | *FSE* | 9,0% | 12,9 | 6,0% | 1,2 | 9,0% | 38,2 | 8,9% | 52,3 |
| | Asse 2 | Energia (OS 2.1.1) | *FESR* | 10,5% | 15,0 | 9,9% | 2,0 | 9,9% | 42,1 | 10,0% | 59,1 |
| | | Mobilità (OS 2.2.1) | *FESR* | 24,5% | 35,0 | 23,1% | 4,7 | 23,1% | 98,1 | 23,4% | 137,8 |
| Social innovation | Asse 3 | Disagio abitativo (OS 3.1.1 + OS 3.4.1) | *FESR* | 8,8% | 12,5 | 9,3% | 1,9 | 9,3% | 39,3 | 9,1% | 53,7 |
| | | | *FSE* | 8,8% | 12,5 | 9,3% | 1,9 | 9,3% | 39,3 | 9,1% | 53,7 |
| | | Marginalità estrema (OS 3.2.1 + OS 3.4.2) | *FESR* | 2,6% | 3,7 | 2,8% | 0,6 | 2,8% | 11,8 | 2,7% | 16,1 |
| | | | *FSE* | 2,6% | 3,7 | 2,8% | 0,6 | 2,8% | 11,8 | 2,7% | 16,1 |
| | | Economia sociale(OS 3.3.1 + OS 3.4.3) | *FESR* | 6,1% | 8,7 | 6,5% | 1,3 | 6,5% | 27,5 | 6,4% | 37,6 |
| | | | *FSE* | 6,1% | 8,7 | 6,5% | 1,3 | 6,5% | 27,5 | 6,4% | 37,6 |
| ***TOTALE al netto dell'Assistenza tecnica*** | | | | **100,0%** | **142,8** | **100,0%** | **20,4** | **100,0%** | **424,9** | **100,0%** | **588,1** |
| | | | ***di cui FSE*** | **26,5%** | **37,8** | **24,5%** | **5,0** | **27,5%** | **116,8** | **27,2%** | **159,7** |

## SEZIONE 4 APPROCCIO INTEGRATO ALLO SVILUPPO TERRITORIALE

### Descrizione dell'approccio integrato

Il PON METRO individua nell'Azione integrata il suo strumento attuativo. Ciò ponendo l'accento sull'integrazione intesa in termini funzionali, ovvero tra vari interventi – materiali e immateriali – per perseguire un singolo obiettivo di cambiamento/miglioramento in relazione ad un ambito di intervento che si manifesta concretamente in uno/a o più servizi/iniziative rivolti ad una specifica tipologia di utenza/gruppo target. L'Azione integrata è la traduzione operativa di una strategia complessiva che può, secondo i casi, focalizzarsi su singoli quartieri, sull'intera città o, in alcuni casi, sull'area metropolitana.

Il prospetto che segue riepiloga, ad oggi, le priorità d'intervento preliminari espresse nei dossier di co-progettazione (cfr. Par. 5.2) dagli Uffici incaricati dai Sindaci dei Comuni capoluogo delle città metropolitana, riconducendone i risultati attesi e i contenuti progettuali alla strategia e all'architettura del Programma.

**Tavola 6: Priorità di intervento rilevate nella prima fase di co-progettazione**

| Driver | Asse | Obiettivo specifico | | Torino | Genova | Milano | Bologna | Venezia | Firenze | Roma | Cagliari | Napoli | Bari | Reggio Calabria | Messina | Catania | Palermo |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Smart city | Asse 1 | Agenda digitale (OS 1.1.1, 1.2.1 e 1.3.1) | | ■ | ■ | | ■ | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | Asse 2 | Energia (OS 2.1.1) | *Edifici pubblici (Azioni 2.1.1.1 e 2.1.1.2)* | ■ | ■ | | ■ | ■ | ■ | | ■ | ■ | | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | | | *Illuminazione pubblica (Azione 2.1.1.3)* | ■ | ■ | ■ | | | ■ | | | ■ | | ■ | ■ | | ■ |
| | | Mobilità (OS 2.2.1) | *Mobilità collettiva (Azioni 2.2.1.1 e 2.2.1.2)* | | ■ | | | ■ | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | | | *Mobilità condivisa (Azione 2.2.1.2)* | ■ | ■ | | | ■ | | ■ | | | | | | ■ | ■ |
| | | | *Mobilità lenta (Azione 2.2.1.4)* | ■ | | ■ | | ■ | ■ | ■ | ■ | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | | | *Infomobilità (Azioni 2.2.1.3 e 2.2.1.5)* | ■ | | | | ■ | ■ | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | ■ |
| Innovazione sociale | Asse 3 | Disagio abitativo (OS 3.1.1 + OS 3.4.1) | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | | Marginalità estrema (OS 3.2.1 + OS 3.4.2) | | ■ | | ■ | | ■ | | ■ | ■ | ■ | | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | | Economia sociale (OS 3.3.1 + OS 3.4.3) | | ■ | | ■ | ■ | | ■ | ■ | | ■ | ■ | ■ | | | |

## 4.1 Sviluppo locale di tipo partecipativo

Non è previsto il ricorso agli strumenti individuati ai sensi dell'art. 32 del Reg. UE 1303/2013.

## 4.2 Sviluppo urbano sostenibile

L'intero programma è dedicato allo sviluppo urbano sostenibile ai sensi dell'Art. 7 del Reg. CE 1031/2013 e costituisce, in complementarietà con la Programmazione regionale dedicata, uno degli strumenti attuativi dell'Agenda urbana nazionale, fornendo un'interpretazione territoriale dell'Accordo di Partenariato della programmazione 2014-2020 e di alcuni dei suoi Obiettivi Tematici.

**Tavola 7: Azioni integrate per lo sviluppo urbano sostenibile: importi indicativi del sostegno FESR e FSE**

| Fondo | Sostegno FESR e FSE (valore indicativo, milioni di euro) | Proporzione del fondo rispetto alla dotazione totale del programma |
|---|---|---|
| Totale FESR | 428,40 | 72,8% |
| Totale FSE | 159,68 | 27,2% |
| Totale FESR+FSE | 588,08 | 100,0% |

## 4.3 Investimento territoriale integrato (ITI)

Non è previsto il ricorso agli strumenti individuati ai sensi dell'art. 36 del Reg. UE 1303/2013.

## SEZIONE 5 AUTORITÀ E ORGANISMI RESPONSABILI DELLA GESTIONE FINANZIARIA, DEL CONTROLLO E DELL'AUDIT E RUOLO DEI PARTNER PERTINENTI[55]

### 5.1 Autorità e organismi pertinenti

L'**Autorità di Gestione** del Programma è incardinata nella costituenda **Agenzia per la Coesione Territoriale** ai sensi della Legge 30 ottobre 2013, n. 125 e, nelle more della sua costituzione operativa, nel Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (DPS).

Le **Autorità urbane**, così come definite ai sensi dell'Art. 7 del Reg. CE 1031/2013, sono individuate nelle Amministrazioni comunali dei capoluoghi delle province interessate dalla trasformazione in Città metropolitane ai sensi della Legge n. 56 del 7 aprile 2014[56] o della normativa di riferimento per le Regioni a statuto speciale[57]. Ciascun Sindaco ha individuato un referente tecnico per il coordinamento delle attività di co-progettazione (cfr. Par. 5.2) e l'interlocuzione tecnica con il DPS.

In qualità di Organismi intermedi del Programma, le Autorità urbane hanno rilevanti responsabilità nella definizioni dei fabbisogni, nella conseguente individuazione degli interventi prioritari e nella gestione della loro attuazione, anche laddove vengano coinvolti altri organismi e soggetti nei rispettivi territori. Di conseguenza, i Comuni titolari di tali compiti devono dotarsi di una struttura organizzativa e di risorse umane e tecniche idonee allo svolgimento dei compiti assegnati, nel rispetto dei Regolamenti dei fondi strutturali. L'individuazione e, se necessario, il rafforzamento degli uffici preposti, a carico dell'Amministrazione comunale, costituiscono una condizione di avvio effettivo del Programma nelle singole città. E' compito dell'Autorità di Gestione, in ragione di attente valutazioni circa la capacità amministrativa e con declinazione specifica caso per caso, stabilire la gamma delle specifiche funzioni gestionali oggetto dell'atto di delega.

### 5.2 Coinvolgimento dei partner pertinenti

Il PON METRO assume natura sperimentale perché la predisposizione del documento di programma si svolge unitamente alle scelte progettuali delle singole Città coinvolte, piuttosto che rimandare tali scelte a una fase successiva. La redazione del Programma, pertanto, si svolge in parallelo con un innovativo percorso di "**co-progettazione**" e confronto tecnico tra l'Autorità di Gestione e le Autorità urbane volto all'identificazione per ogni Città metropolitana di un numero limitato e motivato di Azioni integrate. Secondo gli impegni assunti nell'Accordo di Partenariato, tale percorso prevede inoltre il coinvolgimento delle Amministrazioni regionali al fine di renderle consapevoli e partecipi delle scelte progettuali e di complementare l'azione del PON METRO con specifiche linee di attività dei propri programmi operativi.

L'Autorità di Gestione del Programma, inoltre, coinvolge le expertise dei centri di competenza nazionali (presso le Amministrazioni centrali con competenze di policy nei settori oggetto del PON) a sostegno del

[55] La presente sezione corrisponde alla Sezione 7 nel modello per la redazione dei programmi operativi di cui all'Allegato 1 del Regolamento della Commissione europea n. 288 del 25 febbraio 2014.

[56] Legge n. 56 del 7 aprile 2014 "Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di comuni", che individua le Città metropolitane di Bari, Bologna, Genova, Firenze, Milano, Napoli, Reggio Calabria, Roma, Torino e Venezia.

[57] Per la Regione Sardegna, Cagliari, ai sensi dell'art. 6, L.R. n. 4 del 2 gennaio 1997, per la Regione Siciliana, Catania, Messina e Palermo, ai sensi dell'art. 7, L.R. n. 8 del 24 marzo 2014.

percorso di co-progettazione e dell'attuazione. E' dunque prevista la costituzione di un apposito **Comitato operativo di supporto all'Autorità di Gestione**, in aggiunta alle strutture di sorveglianza e indirizzo previste dai Regolamenti europei, per assicurare un efficace raccordo con le politiche ordinarie e con le competenze tecniche in possesso delle Amministrazioni centrali. Tale comitato sarà costituito sul modello di quanto sperimentato a partire dal 2013 per il Piano d'Azione Coesione per i Servizi di Cura operativo nelle attuali Regioni Convergenza.

Per l'intero ciclo di vita del Programma, è incentivato e promosso lo scambio di esperienze tra le Città Metropolitane coinvolte. A tal fine l'Autorità di Gestione promuove le attività di **Gruppi di lavoro orizzontali** da individuare su tematiche di alto valore aggiunto e gruppi di Azioni integrate di elevata complessità progettuale (ad es. smart city, contrasto alla marginalità estrema e comunità Rom) per contribuire alla soluzione di problemi progettuali e attuativi di carattere comune e permettere la diffusione delle migliori pratiche, valorizzando le conoscenze acquisite da alcune Città negli anni precedenti attraverso l'adozione di metodi innovativi, standard tecnici ed altre modalità per ottenere economie di scala.

Le Autorità urbane sono responsabili delle attività di confronto pubblico e consultazione con il **partenariato istituzionale e socio-economico a livello territoriale**, sia ai fini dell'individuazione degli interventi e della costituzione di partnership e progetti di scala inter-comunale che anticipino e favoriscano l'attuazione della riforma amministrativa, sia in relazione alle attività di progettazione tecnica e operativa, in particolare per quanto riguarda la partecipazione attiva e il coinvolgimento degli utilizzatori finali e dei soggetti incaricati della gestione dei servizi da innescare attraverso il Programma.

L'Autorità di Gestione promuove momenti di **raccordo tra le iniziative di confronto partenariale territoriale e le attività di consultazione e valutazione** previste dai Regolamenti europei, per capitalizzare le funzioni qualificanti della valutazione ex ante e della valutazione ambientale strategica del Programma e assicurare il pieno rispetto del Codice europeo di condotta sul partenariato[58].

Infine, con il sostegno dell'Autorità di Gestione del PON, l'Autorità urbana è chiamata nel corso dell'attuazione ad attivare una **piattaforma territoriale di coordinamento e scambio di informazioni** tra l'Amministrazione comunale e i numerosi altri soggetti pubblici e privati responsabili di investimenti con i fondi strutturali europei o altre fonti di finanziamento operanti nel territorio urbano di riferimento (oltre alla Regione, ad es. università, grandi imprese, autorità portuali, associazioni di rappresentanza).

[58] Cfr. "Codice europeo di condotta sul partenariato nell'ambito dei fondi strutturali e di investimento europei", C(2013) 9651 final del 7 gennaio 2014.