

Protocollo n. 0143561/2014/LB6-Tit.: 10.4.2

*Il n. di protocollo deve essere citato nella risposta*

Torino, 12 Settembre 2014

Ministero dello Sviluppo Economico  
Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (DPS)  
Via Sicilia 162/C  
00187 Roma  
dps.cittametro2014-2020@dps.gov.it

**Oggetto:** Dlgs 152/2006 procedimento di valutazione ambientale strategica  
Programma Operativo Nazionale PON “Città Metropolitane” 2014-2020”  
Fase di VALUTAZIONE del procedimento di VAS  
Consultazione dei soggetti con competenza ambientale ai fini della Valutazione  
Ambientale Strategica (fase di Valutazione di VAS)  
**Parere**

Presa visione della proposta di Programma Operativo Nazionale “Città metropolitane” 2014 – 2020 e del relativo Rapporto Ambientale si presentano le seguenti osservazioni:

Il PON METRO è rivolto ai Comuni capoluogo delle Città metropolitane, individuando nel Sindaco l’Autorità urbana, cui è demandata la definizione dell’area di influenza delle azioni del Programma. Il focus territoriale si concentra quindi sul territorio dei Comuni capoluogo, e la partnership con i comuni vicini è solo auspicata.

Pur comprendendo che il PON METRO non possa prefiggersi l’obiettivo di anticipare assetti amministrativi che si delineeranno nei prossimi mesi, si sottolinea che questa scelta non è coerente con la modifica dell’assetto istituzionale che individua nelle Città Metropolitane l’ente di governo con competenza sullo sviluppo strategico del territorio metropolitano.

L’interpretazione data all’art. 7 del Reg. UE 1301/2013 in merito ai principi da adottare per la selezione delle aree urbane in cui devono essere realizzate le azioni integrate per lo sviluppo urbano sostenibile, è restrittiva e penalizzante per il territorio di competenza della Provincia di Torino, cui subentrerà la Città Metropolitana omonima.

Questioni come le criticità ambientali (aria, acqua, uso del suolo), la mobilità e la stessa inclusione sociale (le periferie della città capoluogo formano spesso un unicum territoriale con le periferie dei comuni vicini) affrontate dal PON METRO, sono temi tipicamente metropolitani, e richiedono interventi che andrebbero costruiti fin dalle fasi iniziali a livello di area vasta (o almeno a scala sovra-comunale) e non a livello di capoluogo e ampliati con successive ricognizioni.

Il Programma dovrebbe premiare, in termini di ammissibilità e di dotazione finanziaria, la costruzione di azioni a livello di area vasta e tra Comuni, e non semplicemente “invocarla” e “incoraggiarla” in fase di attuazione demandandone la totale responsabilità alle Autorità Urbane.

Sarebbe altresì importante che tale attività fosse coordinata a livello locale da enti, quali le Città Metropolitane, con una visione di governance di interesse generale e rappresentativa di tutto il territorio interessato.

Inoltre, se il PON METRO considera elemento ostativo all'accesso ai finanziamenti la mancata adozione da parte del Comune Capoluogo del Piano Urbano per la Mobilità e del Piano di Azione per l'Energia Sostenibile, dovrebbe considerare almeno come elemento premiante l'adozione da parte delle Province - cui subentreranno le Città metropolitane - di documenti programmatici in linea con gli obiettivi del PON stesso, come il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Piano Strategico Provinciale per la Sostenibilità, di cui la Provincia di Torino si è dotata. Inoltre andrebbe valorizzata la pervasività dell'adozione di tali strumenti di programmazione da parte dei singoli Comuni appartenenti alla Città metropolitana.

Visto il Rapporto ambientale, comprensivo della Valutazione di incidenza, relativo al Programma Operativo Nazionale (PON) "Città Metropolitane" 2014-2020, si esprimono le seguenti considerazioni:

- per quanto concerne il quadro di riferimento programmatico, si ribadisce quanto già espresso con nota prot. 94662/2014, ovvero che il **"quadro organico di riferimento per le azioni integrate"** (pag. 59 del Rapporto Ambientale) **dovrebbe essere esteso all'intero territorio della futura "Città metropolitana"**, oltre che **essere costruito tenendo conto dei principali strumenti di pianificazione sovraordinati; tale operazione andrebbe condotta fin dalle prime fasi di definizione generale del PON** piuttosto che essere demandata alla fase di *"progettazione delle azioni integrate della città..."*. In tal senso si ricorda che le norme del *Piano Territoriale di coordinamento provinciale - PTC2* sono riferimento per la pianificazione territoriale ed urbanistica anche per il Comune capoluogo.
- in merito ai contenuti del documento di Valutazione di Incidenza, si evidenzia che l'elenco dei siti appartenenti alla Rete Natura 2000 di cui alle pagine 37, 38, 39, necessita di essere integrato nella parte relativa ai SIC, con l'ambito denominato "Peschiere e Laghi di Pralormo" (IT1110051).

Inoltre si ritiene che l'indagine vada estesa anche ai Siti di Importanza Regionale (SIR) e Provinciale (SIP), così come riconosciuti ed indicati dal Piano territoriale di coordinamento provinciale, in coerenza con il Piano territoriale regionale ed il Piano paesaggistico regionale.

SIR

IT1110046 Prascondu'  
IT1110071 Parco e Castello di Agliè  
IT1110072 Zona umida di Zucchea  
IT1110073 Ribba - 13 Laghi  
IT1110074 Sagna del Vallone (Val di Lanzo)  
IT1110075 Lac Falin (Valle di Lanzo)  
IT1110077 Moncuni  
IT1110078 Bosco di Vigone

SIP

BP10001 Maculinea Telesius

Entrando nel merito dei contenuti del Programma in merito agli aspetti ambientali, si rileva in primo luogo che i cambiamenti climatici e la riduzione delle emissioni di gas climalteranti rappresentano un problema globale che deve essere affrontato su scala nazionale ed internazionale. Un programma operativo sulle città metropolitane dovrebbe avere la finalità primaria di affrontare problematiche di scala tipicamente urbana quali rumore, qualità dell'aria, offerta di trasporto pubblico, mobilità sostenibile, aree verdi, riqualificazione dei servizi, adattamento climatico etc.

La riduzione delle emissioni climalteranti dovrebbe essere una raccomandazione/attenzione/obbligo di fondo, ma non un obiettivo specifico in ambito urbano.

In merito all'obiettivo specifico 2.1.1 si invita a modificare il seguente testo:

*“Il Programma sostiene la riduzione dei consumi energetici da fonti non rinnovabili e delle conseguenti emissioni climalteranti legate a edifici e strutture a titolarità comunale [...]”* con *“Il Programma sostiene la riduzione dei consumi di energia primaria e delle conseguenti emissioni climalteranti legate a edifici e strutture a titolarità comunale e delle Città metropolitane [...]”*.

Relativamente all'azione 2.1.1.1 *“Risparmio energetico negli edifici pubblici”* il contenuto della stessa sembra dare rilievo solo ad interventi sul sistema impiantistico, neglignendo o non dando la giusta enfasi a interventi di contenimento dell'energia derivante da isolamento delle coperture opache o trasparenti dell'involucro.

Per quanto riguarda l'Azione 2.1.1.2 *“Illuminazione pubblica sostenibile”* il suo contenuto dovrebbe anche riportare un riferimento al contenimento dell'inquinamento luminoso che può essere ottenuto in sinergia con interventi più strettamente volti alla riduzione energetica.

Relativamente all'obiettivo di sostenibilità CC3-EN, occorre tenere in considerazione che la promozione di sistemi di produzione del calore/energia con biomassa o sistemi di microgenerazione deve essere incentivata con molta attenzione in ambiti urbani con problemi di qualità dell'aria. Tali sistemi hanno spesso fattori di emissione di particolato e ossidi di azoto per unità di energia prodotta molto più elevati dei sistemi tradizionali. L'indicatore di contesto non è esaustivo rispetto all'obiettivo generale in quanto prende in considerazione solo il fotovoltaico.

In merito all'obiettivo specifico 2.2.1. Mobilità, e in particolare all'Azione 2.2.1.4. Mobilità lenta, si ricorda che le politiche di mobilità sostenibile hanno successo laddove i processi di innovazione si accompagnano a percorsi di informazione/partecipazione, in quanto incidere sulla mobilità significa cambiare le abitudini di spostamento dei singoli.

In linea con l'applicazione del paradigma “Smart City” e i principi di “Governance” richiamati dal Programma – e considerato che i fondi FESR hanno una clausola di flessibilità in ambito sociale -, si richiede di prevedere a finanziamento e in accompagnamento “allo sviluppo delle infrastrutture” attività di informazione/formazione/educazione/progettazione partecipata, e quindi di integrare gli indicatori per l'asse 2 con il n. di persone coinvolte in tali percorsi.

A titolo informativo, ricordiamo che la Provincia di Torino ha raggiunto risultati significativi in tema di mobilità sostenibile attraverso le attività di Mobility management, del Tavolo di Agenda21 “Qualità della vita e mobilità sostenibile intorno ai plessi scolastici” e promosso un'educazione alla sostenibilità ambientale di qualità attraverso il suo Laboratorio Territoriale di Educazione Ambientale.

All'interno dell'azione 2.2.1.1 “Nodi di interscambio modale”, nel definire la risistemazione degli assi di viabilità esistenti afferenti ai nodi d'interscambio, occorre creare, oltre al

sistema di corsie preferenziali, anche un collegamento significativo alla rete ciclabile urbana principale, al fine di garantire un comodo e sicuro interscambio con la bicicletta anche in funzione dell'uso di sistemi di bikesharing.

Relativamente all'obiettivo di sostenibilità CC4-MOB1 si ritiene utile utilizzare oltre a indicatori che classificano il parco veicolare (età, cilindrata, combustibile, standard euro di riferimento...) anche indicatori del suo utilizzo quali percentuali di spostamenti motorizzati o consumi di combustibile. L'auspicato miglioramento dell'efficienza energetica dei veicoli circolanti porta spesso ad una promozione dei motori Diesel. Purtroppo questi motori nei cicli di guida reale sono affetti da emissioni particolarmente elevate di ossidi di azoto (fenomeno che non sarà risolto neanche con lo standard EURO6), una loro promozione in ambito urbano è pertanto problematica nelle aree con problemi di qualità dell'aria.

In merito all'Analisi e valutazione degli effetti ambientali del PON METRO, si rileva che tra i criteri ambientali per la progettazione degli interventi dell'Azione 2.1.1.1. "Risparmio energetico negli edifici pubblici" e dell'Azione 4.1.3.1. "Recupero di immobili inutilizzati da adibire a servizi", si cita la "gestione degli scarti derivanti dalle attività di eventuale demolizione di parti degli edifici attraverso recupero, riciclo o corretto conferimento come rifiuti speciali, come ultima alternativa possibile".

Si propone di modificare tale formulazione con la seguente:

"gestione dei rifiuti derivanti dalle attività di eventuale demolizione di parti degli edifici, da effettuarsi mediante procedimenti di demolizione selettiva, attraverso il loro avviamento ad operazioni di riciclo, di recupero oppure, se ciò non fosse possibile, al corretto smaltimento".

La motivazione di tale diversa formulazione sta nel fatto che tali scarti sono già rifiuti (a meno che non si tratti di terre e rocce a scavo, il che sembra improbabile, trattandosi di demolizione di parti di edifici già esistenti), e pertanto la loro gestione deve seguire i criteri fissati dalle normative europee e nazionali, che stabiliscono una gerarchia di opzioni di trattamento che privilegia il recupero di materia (riciclo), quindi altre forme di recupero compreso quello di energia, ed infine lo smaltimento.

Nello stesso modo, nel capitolo del Rapporto Ambientale dedicato alla valutazione degli effetti ambientali cumulativi, si propone di sostituire la formulazione a pag. 108:

*"Lo smaltimento dei materiali e gli scarti di cantiere deve in questo senso essere oggetto di specifiche previsioni che ne prediligano ove possibile il recupero. Per orientare stabilmente a tale pratica, le città potrebbero inoltre prevedere nei capitolati specifici l'utilizzo di materiali di recupero, anche con l'obiettivo di sviluppare la filiera economica in ambito locale".*

con

*"La gestione dei rifiuti di cantiere deve in questo senso essere oggetto di specifiche previsioni che ne prediligano ove possibile il recupero. Per orientare stabilmente a tale pratica, le città potrebbero inoltre prevedere nei capitolati specifici l'utilizzo di materiali ottenuti dal riciclo di (o "recupero di materia da") rifiuti speciali, anche con l'obiettivo di sviluppare la filiera economica in ambito locale".*

Restando a disposizione per eventuali chiarimenti, con l'occasione si porgono cordiali saluti.

La Dirigente del Servizio  
dott.ssa Paola Molina  
sottoscritto con firma digitale