

Area  
pianificazione territoriale  
generale, delle reti  
infrastrutturali e servizi  
di trasporto pubblico

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot DVA – 2014 – 0030543 del 25/09/2014

Centralino: 02-7740 1  
www.provincia.milano.it



Provincia  
di Milano

Fascicolo 7.2\2014\17  
Protocollo n. 196042 del 23/09/2014

**Trasmessa via pec:**

[dps.capodip@pec.sviluppoeconomico.gov.it](mailto:dps.capodip@pec.sviluppoeconomico.gov.it)

via e-mail: [dps.cittametro2014-2020@dps.gov.it](mailto:dps.cittametro2014-2020@dps.gov.it)

Dipartimento per lo Sviluppo e la coesione economica,  
Direzione generale per la politica regionale unitaria e  
comunitaria

Via Sicilia 162c - 00187 Roma

**Trasmessa via pec:**

[DGSalvaguardia.Ambientale@pec.minambiente.it](mailto:DGSalvaguardia.Ambientale@pec.minambiente.it)

Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del  
mare, Direzione generale per le valutazioni ambientali,  
Divisione II - Sistemi di valutazione ambientale  
via Cristoforo Colombo 44 - Roma

**Trasmessa via pec:**

[mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali](mailto:mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali)

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo  
Direzione generale per il paesaggio, le belle arti,  
l'architettura e l'arte contemporanea  
Via di San Michele 22 - 00153 Roma

**Trasmessa via pec:**

[territorio@pec.regione.lombardia.it](mailto:territorio@pec.regione.lombardia.it)

via e-mail: [vas@regione.lombardia.it](mailto:vas@regione.lombardia.it)

Regione Lombardia – Direzione Generale, Territorio,  
Urbanistica e Difesa del suolo, Strumenti per il governo  
del territorio, Fondamenti, Strategie per il governo  
territorio e VAS

**Dott.ssa Maria Maggi**

Piazza Città di Lombardia 1  
20124 Milano



**Oggetto: Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020. Contributo VAS.**

In allegato alla presente si trasmette il contributo della Provincia di Milano - Pianificazione territoriale generale, delle reti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico - alla consultazione sul **Documento di Programma** e relativo **Rapporto Ambientale** del **Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020**, nell'ambito della procedura VAS avviata dal Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica (DPS) con nota del 22/7/2014, pervenuta alla Provincia di Milano con PEC prot. 159789 del 23/7/2014.

La richiesta di formulare osservazioni sulla proposta di Programma in esame è inoltre pervenuta dalla Regione Lombardia con nota del 7/8/2014 .



Provincia  
di Milano

La consultazione segue quella già avvenuta nella fase preliminare della VAS a seguito della nota del DPS del 14/5/2014 e della nota di Regione Lombardia del 30/5/2014 per la quale la scrivente Area ha inviato alla stessa Regione Lombardia, con nota prot. 133449 del 18/6/2014, un proprio contributo che si allega anch'esso per completezza.

Distinti saluti

**Il Direttore**  
**(Dott. Emilio De Vita)**

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D.Lgs 82/2005 e rispettive norme collegate*

Allegati:

- Contributo alla consultazione sul Documento di Programma (settembre 2014)
- Contributo alla fase di consultazione preliminare (giugno 2014)

## **Pec Direzione**

---

**Da:** protocollo@pec.provincia.milano.it  
**Inviato:** mercoledì 24 settembre 2014 11:17  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020. Contributo VAS.# 144399193#  
**Allegati:** Allegato\_1.pdf; Allegato\_2.pdf; Allegato\_3.eml; Allegato\_4.eml; Allegato\_5.eml; Allegato\_6.eml; Allegato\_7.eml; Allegato\_8.eml; Allegato\_9.eml; Documento\_principale.pdf.p7m; segnatura.xml

Si trasmette come file allegato a questa e-mail il documento e gli eventuali allegati.

Registro: PVMI

Numero di protocollo: 196042

Data protocollazione: 23/09/2014

Segnatura: 0196042|23/09/2014

# AGENDA URBANA NAZIONALE PON “CITTA’ METROPOLITANE” 2014-2020

Contributo della Provincia di Milano  
Area Programmazione e promozione territoriale

giugno 2014

## Premessa

1. La centralità delle aree urbane nelle strategie di sviluppo del territorio europeo e l’Agenda Urbana Nazionale
2. PON “Città metropolitane” e L.56/2014. Parallelismo temporale e opportunità
3. Gli attori e i temi
4. Per una progettazione integrata di scala metropolitana

## Premessa

La presente nota costituisce il contributo della Provincia di Milano - Area Programmazione e promozione territoriale - alla consultazione sulla **Bozza di Documento di Programma** e relativo **Rapporto Preliminare del Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020**, nell’ambito della procedura VAS avviata dal Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica (DPS) con nota prot. 4374 del 14 maggio 2014.

L’avvio della procedura è stato comunicato all’Autorità statale competente per la VAS (Min. Ambiente e della tutela del territorio e del mare, che si esprime di concerto con il Min. Beni e attività culturali e turismo) ed alla Regione Lombardia in qualità di soggetto competente in materia ambientale. La Regione Lombardia ha a sua volta coinvolto nel processo di consultazione altri soggetti territoriali, tra i quali la Provincia di Milano, nella rappresentanza individuata della Direzione d’Area Programmazione promozione territoriale.

## 1. La centralità delle aree urbane nelle strategie di sviluppo del territorio europeo e l'Agenda Urbana Nazionale

La nuova programmazione europea, che si sta avviando mediante il Programma Horizon 2020<sup>1</sup> ed il ciclo 2014-2020 dei fondi strutturali, pone al centro dell'attenzione le città come contesti privilegiati per la sperimentazione di politiche di sviluppo innovativo e sostenibile.

Attraverso un percorso di elaborazione politica e culturale cominciato negli anni Novanta e segnato da tappe significative (a partire dal *Quadro d'azione per uno sviluppo urbano sostenibile nell'Unione Europea* del 1998, fino alla *Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili* del 2007), si è consolidato un generale riconoscimento della dimensione urbana, e ancor più metropolitana, come scala cruciale per l'implementazione ed il successo dell'intervento comunitario a sostegno dello sviluppo regionale.

Termini e concetti come *smart city*, *place base policies*, pianificazione strategica si sono ormai affermati nei documenti programmatici della Commissione, del Parlamento e degli Stati membri ed hanno anche orientato nel concreto la sperimentazione progettuale degli interventi finanziati.

Nella stessa direzione si è orientata l'Agenda Urbana Nazionale, messa a punto dal Comitato interministeriale per le Politiche urbane e delineata nell'Accordo di Partenariato della Programmazione 2014-2020, compiendo un ulteriore passo con la selezione, quale proprio target prioritario, dei territori delle 14 Città metropolitane individuate dalla L.56/2014 e, per Sardegna e Sicilia, dalle rispettive Leggi regionali<sup>2</sup>.

L'Agenda urbana nazionale si concentra su questi territori e identifica tre principali *driver* di sviluppo, che declinano gli Obiettivi Tematici (OT) 2014-2020:

- ridisegno e modernizzazione delle funzioni e dei servizi urbani (OT 2, 4 e 6);
- inclusione sociale per le popolazioni più deboli (OT9);
- potenziamento e sostegno delle filiere produttive (OT3);

con l'ambizione di assumere un approccio integrato, ovvero teso alla "territorializzazione" delle politiche, definendo cioè politiche di settore dal punto di vista del territorio e strutturando "progetti di territorio" come esito dell'integrazione tra azioni disperse nei diversi Obiettivi Tematici (OT) o riferite a Risultati-Azioni (RA) diversi.

## 2. PON "Città metropolitane" e L.56/2014. Parallelismo temporale e opportunità

L'impostazione assunta dall'Agenda urbana nazionale trova un fertile e irripetibile momento di sperimentazione nella coeva e parallela fondazione dei nuovi Enti di governo disegnati dalla L.56 del 2014.

Le Città metropolitane hanno infatti visto la luce nella realtà italiana, dopo oltre vent'anni di gestazione a partire dalla L.142/1990, quali livelli di governo ritagliati sulla forma delle principali conurbazioni urbane.

Il parallelismo temporale tra l'avvio della nuova programmazione comunitaria e la fase istitutiva dei nuovi Enti di governo locale potrebbe rappresentare un'ottima occasione di sperimentare azioni fortemente caratterizzate, oltre che da intersettorialità, anche dalla co-progettazione e collaborazione interistituzionale che tipicamente trovano il loro campo nella tradizione della progettualità di livello intercomunale e metropolitano.

---

<sup>1</sup> Horizon 2020 - Programma Quadro europeo per la Ricerca e l'Innovazione (2014 - 2020) - è il nuovo Programma del sistema di finanziamento integrato destinato alle attività di ricerca della Commissione europea, compito che spettava al VII Programma Quadro, al Programma Quadro per la Competitività e l'Innovazione (CIP) e all'Istituto Europeo per l'Innovazione e la Tecnologia (EIT). Il nuovo Programma sarà attivo dal 1° gennaio 2014 fino al 31 dicembre 2020. La struttura di Horizon 2020 è composta da tre Pilastri e da cinque Programmi trasversali e fondi strutturali. Il budget stanziato per Horizon 2020 (compreso il programma per la ricerca nucleare Euratom) è di 70.2 miliardi di € a prezzi costanti / 78,6 miliardi di € a prezzi correnti.

<sup>2</sup> Rispettivamente, L.R. Sardegna n.4/1997 e L.R. Sicilia n.8/2014

Sul piano finanziario, va rilevato il significativo ammontare delle risorse messe in campo dal PON “Città metropolitane”. Le risorse comunitarie assegnate al Programma nell’Accordo di Partenariato ammontano complessivamente a oltre 588 mln. di euro e la loro ripartizione, nell’ipotesi preliminare di allocazione contenuta nel Documento preliminare del PON in esame, pare equilibrata tra Regioni più sviluppate (142,8 mln di cui FSE 37,8 mln), Regioni meno sviluppate (424,5 mln di cui FSE 116,8 mln) e residuali Regioni in transizione (20,4 mln di cui FSE 5 mln).

Considerando la media dei programmi Urban (15 mln. di cofinanziamento UE) e alcune più recenti esperienze di Piani integrati urbani dell’Asse urbano dei POR (Fesr Regioni Competitività 2007-2013, intorno ai 25 mln. di cofinanziamento ad esempio in Toscana), si possono valutare con grande ottimismo le potenzialità del PON in fase di avvio.

Le risorse finanziarie rappresentano un tema cruciale della fase costitutiva della Città metropolitana. La L.56 , infatti, dispone la successione universale dei rapporti attivi e passivi della rispettiva Provincia sciolta ma, al di là di un inciso sulla permanenza delle entrate provinciali all’atto del subentro, non definisce modalità e canali finanziamento propri a regime e, fermo restando l’obbligo al rispetto degli obiettivi di finanza pubblica previgenti, allude in modo ancora vago ad una revisione del patto di stabilità che tenga conto delle nuove funzioni attribuite alla Città metropolitana.

### **3. Gli attori e i temi**

Nonostante la esplicita qualificazione del PON “Città metropolitane” e la sua impostazione generale, totalmente condivise, nell’articolazione operativa del Programma così come definita dal Documento preliminare emergono, dal particolare punto di vista degli attori coinvolti nel processo costitutivo della Città metropolitana, alcuni limiti e contraddizioni.

La platea dei beneficiari dell’Agenda urbana non sembra cogliere la grande opportunità offerta dal particolare snodo istituzionale determinato dalla L.56/2014 e dalla sua attuazione. Il Programma individua infatti i Comuni capoluogo delle Città metropolitane come Organismi intermedi e Autorità urbane ai sensi dell’art.7 del Reg. CE 1031/2013, con preminente responsabilità nella definizione dei fabbisogni, nell’individuazione degli interventi prioritari e nella gestione attuativa, anche laddove vengano coinvolti altri soggetti locali, generalmente individuabili nei Comuni dell’area metropolitana.

Singolare è anche la mancata inclusione del nuovo soggetto Città Metropolitana, secondo la L.56/2013 Ente distinto e con ruolo e funzioni distinti dal Comune capoluogo, non solo nel novero dei potenziali promotori, ma anche tra gli aderenti e i partner di progetti condivisi.

Inoltre, è ormai evidente che gli attori delle politiche urbane sono molti e che l’Ente pubblico è solo uno dei *city makers* che, con molteplici ruoli, contribuiscono al successo delle iniziative di sviluppo e innovazione. Si va facendo sempre più rilevante, ad esempio, in tema di coesione sociale, il contributo innovativo degli attori del terzo settore nel campo dei servizi e dei modelli abitativi, che potrebbe essere adeguatamente valorizzato con iniziative di co-finanziamento.

Anche sul piano dei contenuti, i temi proposti dal PON lasciano trasparire il rischio di dissipare la possibilità di promuovere innovazione a favore di azioni settoriali e circoscritte ma di sicura e semplice operabilità (un esempio per tutti, l’Azione 2.1.1.3 relativa all’illuminazione pubblica sostenibile). Ciò è forse il portato di una scarsa fiducia nell’azione integrata derivante da esperienze passate ma la particolare congiuntura del quadro istituzionale dovrebbe invitare ad un maggiore sforzo nella definizione di progettualità fortemente integrate.

#### 4. Per una progettazione integrata di scala metropolitana

Risulta evidente che l'orientamento verso azioni settoriali costituisca una scelta più semplice e per certi versi rassicurante. Da questo punto di vista, nel PON Metro non si rilevano indicazioni che invitino a costruire connessioni tra le azioni previste sugli Obiettivi Tematici richiamati nell'Agenda Urbana (agenda digitale OT2, sostegno alle imprese OT3, riduzione delle emissioni ed energie rinnovabili OT4 ed inclusione sociale OT9), tentando di veicolarne i risultati verso quei "progetti di territorio" auspicati solo in linea teorica.

Per contro, in questa particolare congiuntura in cui si intravedono i primi segnali di superamento della grave recessione ancora in atto ed in cui la pubblica amministrazione è investita da un forte impulso innovatore, è importante massimizzare le rese dell'investimento infrastrutturale, inteso in un'accezione ampia di intervento pubblico a sostegno della ripresa economica. In tale direzione, diventa cruciale definire, anche attraverso i canali della spesa straordinaria sostenuta dai fondi europei, modelli di riferimento per un'efficace azione pubblica ordinaria.

Intersettorialità, co-progettazione e collaborazione interistituzionale costituiscono perni delle politiche europee ma in Italia stentano a diventare normale prassi di governo. Inserire progettualità con queste caratteristiche in un sistema di intervento pubblico reso sempre meno incisivo dalla carenza di risorse economiche ordinarie può determinare un valore aggiunto che va al di là del conseguimento dei risultati delle singole Azioni.

L'approccio integrato è utile e necessario soprattutto per confrontarsi con la multidimensionalità dei problemi urbani. Un'efficace integrazione tra le azioni collocate nei diversi Obiettivi Tematici può trovare attuazione in processi di co-progettazione tra amministrazioni locali, regionali e centrali, nell'ambito dei quali un ruolo di snodo può essere assunto dal nuovo ente Città Metropolitana, candidato quasi naturale per le irripetibili condizioni di *start-up*, alla sperimentazione di forme innovative di azione pubblica.

Per misurarsi con la sfida di una vera innovazione di approcci progettuali e stili di intervento, appare quindi importante e decisivo aprire una fase di confronto con e tra le Città metropolitane sul significato e le competenze sostantive della pianificazione strategica e sulle sinergie attivabili con le linee di azione delle politiche urbane europee. Per riempire di contenuto le attribuzioni che la L.56/2014 assegna alla Città metropolitana di "cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano" e di "adozione e aggiornamento annuale di un piano strategico triennale del territorio metropolitano" è essenziale un confronto con la Programmazione comunitaria, avendo chiaro il quadro generale delle politiche rispetto al quale misurare adeguatezza ed efficacia dell'azione locale.

In questa prospettiva, non facile e non banale, temi come il contenimento del consumo di suolo, la perequazione territoriale e la diffusione della qualità della vita, il potenziamento del policentrismo ed il sostegno delle vocazioni produttive, possono costituire alcuni dei temi della pianificazione strategica metropolitana intorno ai quali aggregare azioni e risorse e trovare fertili sinergie con le linee della Programmazione europea che sta per essere varata.

## **AGENDA URBANA NAZIONALE PON “CITTA’ METROPOLITANE” 2014-2020**

**Contributo della Provincia di Milano  
Area Pianificazione territoriale generale,  
delle reti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico**

settembre 2014

Premessa

- 1. Il PON e l’area milanese. Diversità, peculiarità, coerenze**
- 2. Sugli assi prioritari e le azioni da sostenere**
- 3. Sull’organizzazione del programma**
- 4. Sugli indicatori di risultato**
- 5. Sui principi guida per la selezione delle operazioni**

## Premessa

La presente nota costituisce il contributo della Provincia di Milano - Pianificazione territoriale generale, delle reti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico - alla consultazione sul **Documento di Programma** e relativo **Rapporto Ambientale del Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020**, nell'ambito della procedura VAS avviata dal Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica (DPS) con nota del 22/7/2014, pervenuta alla Provincia di Milano con PEC prot. 159789 del 23/7/2014.

Con tale nota il DPS ha anche chiesto alle Amministrazioni in indirizzo di dare evidenza dell'avvio della consultazione nei rispettivi portali web e la Provincia ha dato corso a a tale richiesta mediante pubblicazione del relativo avviso e dei documenti da consultare sul proprio sito istituzionale. [http://www.provincia.milano.it/news/dettaglio\\_news.html?id=29642](http://www.provincia.milano.it/news/dettaglio_news.html?id=29642)

La richiesta di formulare osservazioni sulla proposta di Programma in esame è inoltre pervenuta dalla Regione Lombardia con nota del 7/8/2014 che, mediante il Nucleo tecnico regionale di valutazione ambientale, provvede al coordinamento istruttorio delle osservazioni avanzate dalle Direzioni regionali competenti e dai soggetti interessati in materia ambientale.

La consultazione segue quella già avvenuta nella fase preliminare della VAS a seguito della nota del DPS del 14/5/2014 e della nota di Regione Lombardia del 30/5/2014 per la quale la scrivente Area ha inviato alla stessa Regione Lombardia, con nota prot. 133449 del 18/6/2014, un proprio contributo che si allega al presente per completezza.

### 1. Il PON e l'area milanese. Diversità, peculiarità, coerenze

La proposta di Programma ribadisce quanto richiamato nel Documento preliminare riguardo la **centralità delle aree urbane nelle strategie di sviluppo del territorio europeo**. La nuova programmazione europea pone al centro dell'attenzione le città come contesti privilegiati per la sperimentazione di politiche di sviluppo innovativo e sostenibile. L'**Agenda Urbana Nazionale**, messa a punto dal Comitato interministeriale per le Politiche urbane e delineata nell'Accordo di Partenariato della Programmazione 2014-2020, si concentra sui territori delle **Città metropolitane individuate dalla L.56/2014** e, per Sardegna e Sicilia, dalle rispettive Leggi regionali.

La proposta di Programma rileva che *“Benché le aree metropolitane polarizzino una quota di popolazione inferiore a diversi altri contesti nazionali europei - circa il 14% dei residenti sul totale, esse condividono con le forme in cui si manifesta il fenomeno metropolitano in Europa alcuni caratteri tipici indotti dall'agglomerazione. Da un lato, anche le aree metropolitane italiane costituiscono degli asset rilevanti del sistema paese...Al contempo, in ragione delle dinamiche insediative e delle densità demografiche, in esse si concentrano anche squilibri territoriali e carenze infrastrutturali...”* evidenziando inoltre che *“Le dinamiche di agglomerazione urbana nei diversi contesti regionali sono l'esito di processi insediativi che, nel loro evolversi storico ed in relazione al perimetro dei confini amministrativi, definiscono configurazioni metropolitane differenziate sul piano urbanistico e funzionale.”*

A questo riguardo si rileva che la **quota di popolazione metropolitana** indicata nel Documento di Programma si riferisce ai soli capoluoghi e sale ad **oltre il 30% del totale nazionale se si considera il territorio delle città metropolitane come individuate dalla L.56 del 2014**, allineandosi così alla gran parte del contesto europeo.

Sulle peculiarità delle singole situazioni locali, la tabella che segue evidenzia, anche solo nei più elementari dati geografici, un quadro composito e articolato che meriterebbe un ben più attento approfondimento.

Area Pianificazione territoriale generale, delle reti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico

Provincia - metropolitana	Città n. comuni	sup. terr. Kmq	sup. terr. capoluogo	% sup. cap./tot.	abitanti	abitanti capoluogo	% ab. cap./tot.
TORINO	316	6.827	130	1,90	2.297.217	902.137	39,27
MILANO	134	1.575	181	11,49	3.176.180	1.316.052	41,44
GENOVA	67	1.839	243	13,21	868.046	596.571	68,73
VENEZIA	44	2.462	414	16,82	857.841	264.534	30,84
BOLOGNA	56	3.703	140	3,78	1.001.766	385.253	38,46
FIRENZE	42	3.514	102	2,90	1.007.252	377.207	37,45
NAPOLI	92	1.171	117	9,99	3.127.190	989.111	31,63
BARI	41	3.825	116	3,03	1.261.954	322.751	25,58
REGGIO CALABRIA	97	3.183	236	7,41	550.010	184.962	33,63
totale					14.147.456	5.338.578	
ROMA					4.321.244	2.866.238	66,33
totale					18.468.700	8.204.816	44,43
Popolazione Italia	60.782.668	popolazione urbana/totale			30,38	13,50	

A Venezia la superficie del capoluogo è comprensiva delle acque interne (257 kmq)

Rilevanti sono le **differenze riguardo l'estensione fisica e la frammentazione amministrativa** delle città metropolitane italiane ma è significativo che nel rapporto tra Comune capoluogo e area di riferimento ciò che accomuna tutte le situazioni, con le sole eccezioni di Roma e di Genova, è la **ripartizione dei pesi demografici, attestata mediamente su un rapporto un terzo/due terzi a favore delle aree di riferimento.**

In questa prospettiva, assume maggior risalto il deficit di rappresentanza già evidenziato nel precedente contributo riguardo la mancata considerazione del nuovo soggetto istituzionale Città Metropolitana definito secondo la L.56/2013.

Anche per l'area milanese, con la sua **elevata densità e polarizzazione** (paragonabili solo a quelle di Napoli), risulta preponderante il peso demografico dell'esterno al capoluogo e su tale assetto si modellano anche molti indicatori economici e di relazioni funzionali (il CENSIS riporta che i pendolari che ogni giorno entrano a Milano sono 592.000 mila, oltre il 45,4% della popolazione residente nel comune), a conferma dell'immagine ormai consolidata di un **territorio fortemente interconnesso e caratterizzato da urbanizzazione continua.**

## 2. Sugli assi prioritari e le azioni da sostenere

Nel caso milanese il riconoscimento della **dimensione metropolitana come scala cruciale per l'implementazione ed il successo dell'intervento comunitario** a sostegno dello sviluppo trova un terreno particolarmente fertile rispetto ad alcuni assi prioritari riconducibili al driver progettuale dell'applicazione del **paradigma della "Smart City"**.

Area Pianificazione territoriale generale, delle reti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico

La ricerca di soluzioni innovative per migliorare le performance, la fruibilità e la compatibilità ambientale dei servizi urbani per cittadini, imprese e city users può giovare, nel caso milanese, di una situazione di relativo vantaggio nel panorama italiano, come documentano una serie di indicatori sulla **competitività del territorio riferiti alla Provincia di Milano** (fonte Istituto Tagliacarne, 2012).

Indici di competitività del territorio	Provincia Milano	Lombardia	Italia
Indice di dotazione dei aeroporti (e bacini di utenza)	167,7	171,7	100,0
Indice di dotazione di impianti e reti energetico-ambientali	174,4	150,7	100,0
Indice di dotazione delle strutture e reti per la telefonia e la telematica	185,5	130,1	100,0
Indice generale infrastrutture economiche	143,0	112,0	100,0
Indice generale infrastrutture (economiche e sociali)	150,6	113,1	100,0
Indice di dotazione della rete stradale	88,2	81,5	100,0
Indice di dotazione della rete ferroviaria	132,1	93,1	100,0

In questo quadro assume particolare significato l'obiettivo specifico dell'**agenda digitale**, inteso come potenziamento dei servizi digitali della pubblica amministrazione e della loro interoperabilità (**azione 1.1.1.1**). In tale direzione la fase istitutiva delle Città Metropolitane può rappresentare un'ottima occasione di sperimentare sistemi tecnologici e gestionali fortemente caratterizzate da multiscalarità (Comuni - Unioni di Comuni - Città metropolitana - Regione) e intersettorialità, aventi come basi di riferimento i **sistemi già diffusi e condivisi nel campo delle basi dati territoriali e nella gestione delle procedure ambientali** (ad es. SIT - Sistema informativo territoriale, DBT - Data base topografico, SIAS - Sistema informativo acque superficiali, SIA - Sistema informativo dati ambientali).

Per contro, i non entusiasmanti indici sulle dotazioni di reti materiali, ferroviaria ma soprattutto stradale, confermano l'importanza degli obiettivi specifici in tema di **mobilità** riguardo la promozione di azioni tese al potenziamento della multi modalità, con particolare riguardo ai **nodi di interscambio (azione 2.2.1.1)** e dei **servizi di infomobilità (azione 2.2.1.3)**.

### 3. Sull'organizzazione del programma

L'approccio metodologico del Programma è fondato su due elementi principali: l'adozione dell'**Azione integrata** quale strumento attuativo, che si intende praticare prioritariamente alla scala del Comune capoluogo, e la **co-progettazione**, intesa come metodo di costruzione condivisa tra Autorità urbane e livello nazionale.

Riguardo l'Azione integrata si condivide la sollecitazione del Documento di Programma a **estendere** ai Comuni di cintura, e, per quanto detto al paragrafo precedente, **all'intera Città metropolitana la sperimentazione di modelli integrati di e-governement** nelle azioni dell'Asse Agenda digitale metropolitana. Analoga sollecitazione pare opportuna anche per le **azioni sulla mobilità** sopra richiamate (nodi di interscambio e infomobilità).

Riguardo la co-progettazione, si ritiene opportuna, anche alla luce del processo di riordino delle funzioni metropolitane varato con l'Accordo in Conferenza unificata l'11/9/2014, una **integrazione dei Tavoli permanenti e dei gruppi di lavoro orizzontali** con una **rappresentanza delle costituenti Città metropolitane**.

#### **4. Sugli indicatori di risultato**

Dall'esame del Documento di Programma emerge che la **gran parte degli indicatori di risultato si riferiscono al Comune capoluogo.**

Alla luce delle considerazioni che precedono, si evidenzia una inadeguatezza della scala di riferimento riguardo la misurazione dell'effettivo conseguimento degli obiettivi assunti. La **possibilità di disporre di serie storiche e di osservatori permanenti per molti dati anche alla scala provinciale** si offre come occasione per valutare la reale portata delle azioni implementate sulla qualità della vita dell'intera comunità metropolitana. In tal senso, si invita ad un approfondimento sull'individuazione di indicatori meglio rappresentativi.

#### **5. Sui principi guida per la selezione delle operazioni**

Dopo la condivisione e l'approvazione del Documento di Programma, si aprirà la fase di implementazione del PON, in cui grande rilevanza assume la selezione degli interventi ammessi a finanziamento. Al fine di **limitare il rischio di frammentazione e dispersione delle risorse in interventi puntuali ma irrilevanti per la costruzioni di reti**, con particolare riferimento agli assi relativi all'Agenda digitale e alla Mobilità, si osserva che tra i principi guida per la selezione sia opportuno introdurre la **capacità delle singole operazioni ad integrarsi in sistemi multi scalari e condivisi, strutturati alla scala metropolitana.**