



Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020

Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica

DICHIARAZIONE DI SINTESI

10 aprile 2015

Autorità procedente

Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica
[Ex art. 10 del decreto legge n.101/2013 convertito, con modificazioni, dalla legge
n. 125/2013 (in G.U. 30/10/2013, n.255)]

Autorità competente per la VAS

Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo
Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte
contemporanee
Servizio IV Tutela e qualità del paesaggio

Gruppo di Lavoro



Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica



**Studiare Sviluppo - Progetto “Supporto alla valutazione del QSN 2007/2013” PON GAT 2007/2013 -
Eliot Laniado, Mara Cossu, Silvia Vaghi**

Sommario

<i>Premessa</i>	4
<i>1. Il percorso di valutazione ambientale del PON METRO 2014/2020</i>	5
1.1 Il percorso integrato tra programmazione e valutazione: i contributi della VAS	7
1.2 La consultazione in fase di scoping	8
1.3 La consultazione sul PON METRO e sul Rapporto ambientale	9
1.4 Integrazione dei contenuti del parere motivato nel PON e nel Rapporto ambientale.....	10
<i>2 Valutazione degli effetti ambientali del PON METRO e condizioni per la sostenibilità generale degli interventi</i>	15
<i>3 L'analisi e valutazione delle alternative nel PON METRO</i>	20
<i>4 Il sistema di monitoraggio del PON METRO</i>	23
<i>5 Il contributo della valutazione all'integrazione ambientale del PON</i>	37
5.1 La governance ambientale per l'attuazione.....	37
5.2 I percorsi locali per l'approfondimento della valutazione ambientale.....	38
<i>Allegato 1 – osservazioni pervenute in fase di consultazione sul Rapporto ambientale e relative controdeduzioni</i>	40

Premessa

Il presente documento, che accompagna il PON Città metropolitane 2014-2020, di seguito PON Metro, costituisce la **proposta di Dichiarazione di Sintesi** prevista dall'art. 9 della Direttiva 2001/42/CE ed è redatta a conclusione della fase di elaborazione e redazione del Programma. La presente Dichiarazione sintetizza in che modo le considerazioni di carattere ambientale sono state integrate nel PON Metro e come si è tenuto conto del Rapporto ambientale e delle risultanze di tutte le consultazioni. La versione finale sarà elaborata dall'Autorità di gestione dopo l'approvazione del PON con Decisione comunitaria.

Il presente documento contiene inoltre tutti gli elementi che devono essere sottoposti alla Commissione Europea ai fini della VAS, secondo quanto previsto dal capitolo 4 del *Guidance document on ex ante evaluation*¹ redatto dalla Commissione Europea, fatta eccezione per la Sintesi non Tecnica, resa disponibile come documento autonomo. Lo schema seguente individua la correlazione tra le sezioni del documento e gli elementi richiesti dalla Commissione Europea:

Informazioni richieste	Documenti e sezioni di riferimento per la VAS de PON Metro
Non-technical summary of the information provided in the environmental report, as foreseen by Annex I(j) of the Directive;	<i>Sintesi non Tecnica</i> del Rapporto ambientale
The description of the measures decided concerning monitoring foreseen in Articles 9(1)(c) and 10 (monitoring);	<i>Dichiarazione di sintesi</i> – capitolo 4 <i>Rapporto ambientale</i> – capitolo 9
Information on the consultations with the public and the environmental authorities concerned (Article 6 of the Directive)	<i>Dichiarazione di sintesi</i> – capitolo 2 <i>Rapporto ambientale</i> – all.3
A summary of how environmental considerations and the opinions expressed have been taken into account.	<i>Dichiarazione di sintesi</i> – capitolo 5 e allegato 1

Ai fini di un'esauriva informazione al pubblico ed ai soggetti istituzionali coinvolti circa lo svolgimento del processo e le decisioni assunte, questo documento:

- riepiloga sinteticamente il processo integrato del programma e della valutazione ambientale (schema procedurale e metodologico – Valutazione Ambientale VAS);
- elenca i soggetti coinvolti e fornisce informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione del pubblico;
- dà informazioni sulla consultazione e sulla partecipazione, in particolare sugli eventuali contributi ricevuti e sui pareri espressi;
- illustra le alternative/strategie di sviluppo e le motivazioni/ragioni per le quali è stata scelta la proposta di programma;
- dà conto delle modalità di integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare di come si è tenuto conto del Rapporto ambientale e degli esiti del processo di consultazione e partecipazione;
- dichiara come si è tenuto conto del Parere ambientale motivato;
- descrive le misure previste in merito al monitoraggio.

¹ European Commission, Guidance document on ex-ante evaluation, January 2013

1. Il percorso di valutazione ambientale del PON METRO 2014/2020

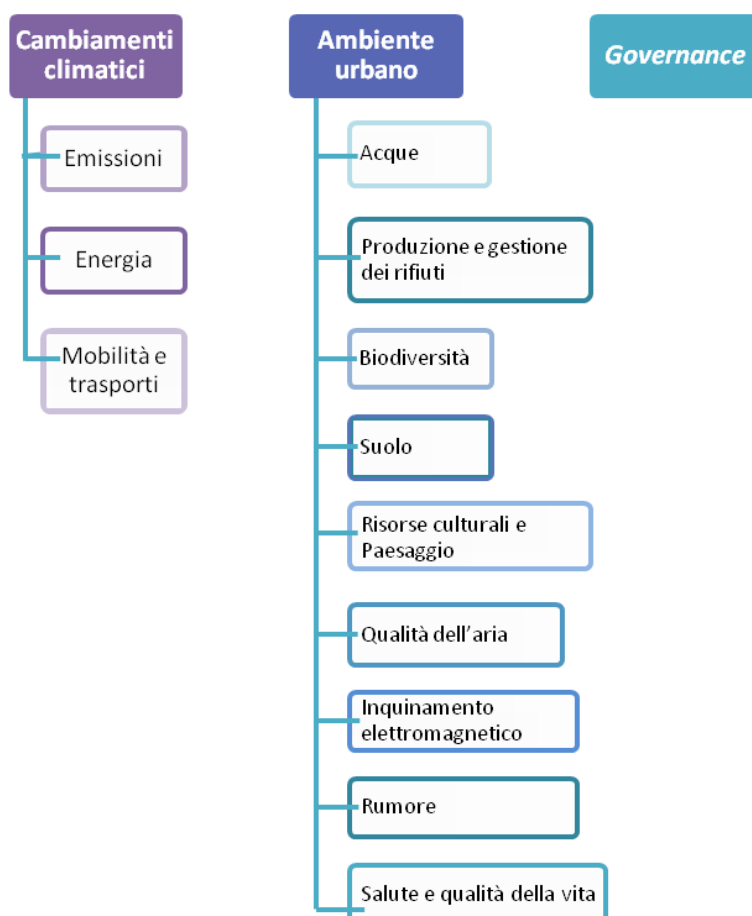
Questo primo capitolo riprende e sintetizza la struttura e i contenuti del percorso di valutazione ambientale strategica del PON METRO, descrivendone le fasi procedurali e le modalità di interazione con la programmazione.

Il percorso di VAS intrapreso dal PON METRO si pone in completa sinergia con le attività di programmazione e valutazione ex ante. I temi di riferimento del Programma e i suoi ambiti territoriali di declinazione impongono, come e più che in altri casi, la messa a sistema e interazione di competenze e riflessioni derivanti dall'insieme dei membri del gruppo di lavoro misto che si è costituito a questo fine presso il DPS, autorità procedente del PON. Questo presupposto consente di avviare un percorso di integrazione ambientale lungo l'intero ciclo della programmazione, in cui i processi valutativi sostengono la completezza e robustezza dei contenuti del Programma attraverso un feed-back continuo, pratico e teorico, alle scelte di programmazione.

Nella costruzione dell'approccio valutativo, si è scelto di **tenere come chiavi interpretative principali i cambiamenti climatici e l'ambiente urbano insieme alla governance**, temi integrati che consentono una lettura approfondita della complessità delle dinamiche in atto nei contesti urbani e metropolitani. A ciascun tema chiave sono stati associati i tematismi ambientali principali, in modo da poter tenere in considerazione tutte le componenti richieste dalla Direttiva 2001/42/CE e dal Dlgs 152/06 e s.m.i. senza perdere l'occasione di declinarle e utilizzarle ai fini dello specifico percorso di valutazione.

Lo schema che segue identifica i tematismi ambientali legati a ciascuno dei temi chiave selezionati.

Figura 1.1 – articolazione dei temi chiave della valutazione



In particolare il tema dell'ambiente urbano e dello sviluppo urbano sostenibile, data la rilevanza ai fini del Programma, è stato identificato come contenitore della quasi totalità delle componenti ambientali, fatta eccezione per energia e mobilità. Essendo oggetto di indicazioni specifiche a livello nazionale e comunitario, si è ritenuto di fondamentale importanza individuarlo come filo rosso del percorso valutativo, anche ai fini del mantenimento di un approccio olistico alla interpretazione della sostenibilità degli interventi. Il tema contiene infatti nella qualità della vita anche gli obiettivi inerenti la sostenibilità sociale, relativamente a marginalità, inclusione e innovazione sociale.

In coerenza con questo approccio, appare necessario sottolineare come **il processo di VAS proseguirà e troverà riscontro lungo l'intero arco dell'attuazione, attraverso l'approfondimento e l'orientamento progettuale, l'integrazione ambientale degli strumenti di attuazione, nonché attraverso il monitoraggio e l'eventuale definizione di indicazioni per il ri-orientamento del Programma.**

A questo fine, data la struttura multilivello che sostanzia il Programma, a ciascuna città è stato chiesto di individuare un **referente operativo** all'interno dei propri uffici dedicati all'Ambiente o al Territorio, effettivamente in grado di supportare il processo di VAS, garantire un adeguato raccordo con le realtà locali e fornire indicazioni operative nelle varie fasi della programmazione.

Nel percorso di valutazione definito, le attività di consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e di partecipazione del pubblico hanno avuto un ruolo dirimente.

In analogia alla sperimentality del Programma in merito alla struttura delle interazioni istituzionali attivate e fatto salvo il ruolo imprescindibile dell'Autorità della Programmazione in quanto autorità procedente e del MATTM come autorità competente nazionale in collaborazione con il MiBACT, per poter attivare una procedura VAS efficace ed effettivamente di supporto alle attività di programmazione è apparso infatti necessario costruire un percorso di consultazione che tenesse conto dei due livelli territoriali e istituzionali cui il Programma si rivolge.

L'individuazione dei **Soggetti con Competenze Ambientali (SCA)** ha seguito dunque la seguente articolazione:

- per il **livello nazionale** sono stati coinvolti i soggetti individuati di concerto con il MATTM e il MiBAC e pertinenti alle consultazioni di un programma di livello nazionale;
- per il **livello locale**, i **soggetti competenti in materia ambientale** sono stati individuati nelle Autorità competenti per i piani e programmi di livello locale, definite dalla norma regionale/locale, nelle Autorità Ambientali Regionali per i Fondi strutturali, nell'ARPA e negli organi periferici del MiBACT .

I SCA sono stati consultati sul rapporto ambientale preliminare (fase di scoping), come descritto di seguito e successivamente la proposta di programma, insieme alla proposta di Rapporto Ambientale sono stati oggetto di consultazione in concomitanza con la notifica alla Commissione europea. Le indicazioni raccolte durante la consultazione hanno consentito di rafforzare ulteriormente l'integrazione degli aspetti ambientali nel PON METRO, in particolare con riferimento ai principi per la selezione degli interventi, al sistema di indicatori di monitoraggio e alle indicazioni per la specificazione della valutazione in fase attuativa.

In fase di attuazione e secondo modalità e tempi da concordare con l'Autorità di Gestione, ciascuna città sarà chiamata a prevedere momenti di confronto pubblico e consultazione per la condivisione delle azioni integrate con il partenariato socio economico e ambientale locale previsto dal Programma. Il percorso di

integrazione ambientale che affiancherà l'attuazione del Programma consentirà di procedere ad un approfondimento delle considerazioni fornite nel rapporto ambientale contestualmente alla definizione dei contenuti delle azioni integrate da parte dell'Autorità Urbana e a calibrare criteri e strumenti di intervento. Inoltre, la valutazione degli effetti ambientali del PON sarà affidata alle misure di monitoraggio previste dal piano di monitoraggio, opportunamente integrato ad includere un monitoraggio ambientale efficace.

1.1 Il percorso integrato tra programmazione e valutazione: i contributi della VAS

La natura delle realtà urbane cui il PON METRO si rivolge richiede un approccio integrato allo sviluppo, come previsto dall'Agenda urbana nazionale e dalle previsioni comunitarie in materia. Questo periodo di programmazione apre delle possibilità sino ad oggi inedite per la gestione diretta da parte delle città degli interventi inseriti in strumenti di attuazione complessi come le azioni integrate. I contenuti del Programma risentono fortemente di tale approccio, come già più volte citato nei paragrafi precedenti.

Per poter affrontare le implicazioni che questo approccio comporta sulla struttura della programmazione, **l'Autorità di Gestione del PON METRO ha deciso di attivare un percorso di integrazione continua con la valutazione, sia ex ante che ambientale, per poter riflettere e discutere su aspetti complessi con ottiche e competenze sinergiche.**

E' stato dunque attivato un gruppo di lavoro misto, costituito dai referenti della Programmazione, dal team VEXA e dal team VAS che lavorasse per quanto possibile in sinergia continua e per sottogruppi tematici integrati.

Il risultato di tale attività è confluito nell'attivazione e sollecitazione dei soggetti locali in maniera congiunta (Autorità urbane e referenti ambientali), in particolare nella prima fase per sollecitare la raccolta di dati e informazioni di base per la costruzione di un primo quadro programmatico locale e la messa a sistema degli indicatori di contesto disponibili per ciascun asse.

Nel corso delle attività, il percorso di VAS ha permesso di evidenziare alla programmazione e alla valutazione ex ante i seguenti aspetti:

- **problemi ambientali esistenti per il livello urbano**, segnalando carenze e omissioni del sistema di informazioni ambientali e condividendo strumenti e modalità per il reperimento di informazioni di dettaglio da parte delle città coinvolte;
- **sollecitazione delle amministrazioni coinvolte per la costruzione di un primo quadro programmatico di livello locale** su cui incardinare l'attuazione del Programma;
- **obiettivi di sostenibilità** selezionati e loro relazione potenziale con gli obiettivi specifici e le azioni previste dal Programma;
- **criteri per l'attuazione da integrare nel documento di programma**, basati sulla valutazione degli effetti potenziali del Programma;
- **costruzione e condivisione di un set di indicatori** funzionali all'analisi di contesto di Programma e del rapporto ambientale;
- **condivisione di un nucleo di indicatori per il monitoraggio integrato VAS/Programma.**

In particolare, i criteri per l'attuazione inseriti nel documento di programma sono frutto di un lavoro comune e condiviso, analogamente al sistema degli indicatori di programma.

Infine, il lavoro comune con il Gruppo Vexa ha portato a condividere le questioni relative alla sostenibilità sociale e a costruire un approccio integrato in cui gli aspetti ambientali e sociali possono e devono, almeno

nel caso specifico del PON METRO, essere considerati e valutati congiuntamente, ciascuno per quanto di propria competenza.

Il lavoro avviato in fase di programmazione deve continuare anche in fase attuativa, per poter massimizzare i risultati positivi ottenuti e sollecitare sempre più le città ad adottare approcci integrati allo sviluppo urbano sostenibile. Per questa ragione, sarà molto importante il ruolo anche dell'assistenza tecnica prevista dal PON METRO.

1.2 La consultazione in fase di scoping

In data 14 maggio 2014 il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica ha dato avvio con nota prot. 4374/2014 alla consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale sul rapporto preliminare del PON Città metropolitane 2014/2020, ai sensi dell'art.13 comma 1 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il rapporto ambientale preliminare presentava i contenuti del documento di indirizzi del Programma, analizzandone le linee strategiche e la complementarietà con la Programmazione regionale nell'attuazione dell'Agenda urbana nazionale.

Già in fase preliminare si individuavano come settori di intervento l'agenda digitale, l'efficienza energetica, la mobilità sostenibile, il disagio abitativo, la marginalità sociale e l'economia sociale.

La peculiarità della struttura della programmazione si è riflessa nella definizione di un percorso di valutazione ambientale che si è necessariamente articolata su due livelli: il primo nazionale, essendo il programma indubbiamente definito a livello centrale e sottoposto alle condizioni e alle regole della programmazione nazionale, il secondo locale, essendo le città metropolitane coinvolte il vero centro nevralgico della definizione delle strategie di intervento e di gestione delle azioni che verranno definite.

In fase preliminare sono state inoltre poste le basi per poter perseguire gli obiettivi di integrazione dei temi e delle questioni ambientali e di sostenibilità all'interno della versione definitiva del PON Città metropolitane. In questo senso, data la complessità insita nella costruzione di quadri di riferimento descrittivi, di obiettivi e di indirizzi per la progettazione adatti al livello comunale, il ruolo dei soggetti coinvolti nella consultazione si è rivelato importante e ha portato ad un arricchimento dei contenuti del Rapporto ambientale. Si è avviata dunque grazie al contributo dei soggetti competenti, delle autorità urbane e dei referenti ambientali un'attività di articolazione a livello locale dei dati dell'analisi di contesto e del quadro di riferimento programmatico entro cui costruire le azioni integrate delle singole città. Tale attività, solo avviata, troverà riscontro e proseguimento nell'avvio della fase di attuazione, nell'ambito del percorso di co-progettazione.

Ulteriori contributi hanno portato al miglioramento sostanziale delle condizioni che il rapporto ambientale pone per la sostenibilità dell'attuazione del PON (cfr. capitolo 7) e alla individuazione di indicatori in grado di descriverne gli effetti potenziali.

Per poter valorizzare tutti i potenziali apporti dei soggetti competenti, sono stati considerati tutti i contributi pervenuti, anche oltre il periodo di consultazione concordato. Di seguito il dettaglio delle amministrazioni che hanno inviato osservazioni:

- Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA)
- Regione Liguria
- Regione Sardegna – Direzione Tecnico Scientifica, Servizio Valutazione

- Regione Lombardia - Direzione Generale Territorio, Urbanistica e Difesa Del Suolo, Strumenti per il Governo del Territorio Fondamenti, Strategie per il Governo del Territorio e Vas
- Regione Toscana – Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici (NURV)
- ARPA Toscana
- ARPA Campania
- Ministero dei Beni delle Attività Culturali e del Turismo, Direzione Regionale per i beni Culturali e Paesaggistici della Liguria
- Provincia di Genova - Direzione Ambiente, Ambiti Naturali e Trasporti, Ufficio Pianificazione e Sviluppo Sostenibile
- Provincia di Cagliari - Settore Ecologia e Polizia Provinciale
- Provincia di Torino, Servizio Valutazione Impatto Ambientale
- Comune di Milano – Settore Politiche Ambientali ed Energetiche, Servizio Tutela Acque e Territorio
- Comune di Milano – Settore Urbanistica, Edilizia Privata e Agricoltura
- Autorità di Bacino della Puglia
- Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione
- Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Commissione Tecnica di Verifica dell' Impatto Ambientale - Via e Vas

Per poter efficacemente prendere in considerazione le osservazioni pervenute, è stata definita una scheda di lettura che ne articolasse i contenuti funzionalmente al loro recepimento nei documenti della programmazione e della valutazione. Le tabelle contenute nell'Allegato 2 del Rapporto Ambientale contengono le osservazioni pervenute per soggetto competente con le relative modalità di recepimento.

1.3 La consultazione sul PON METRO e sul Rapporto ambientale

L'Autorità di gestione ha avviato la consultazione sul Rapporto Ambientale e sul PON METRO tramite pubblicazione del relativo avviso sul Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana, serie generale n. 167 del 21/07/2014.

A seguito di richiesta motivata presentata dalla regione Lombardia si è provveduto ad estendere il periodo di consultazione, comunicandolo a tutti i soggetti con competenza ambientale consultati direttamente e dandone avviso sul sito web del Ministero per lo Sviluppo Economico – DPS.

Sono pervenute le seguenti osservazioni:

Ente	Data ricezione
Regione Liguria - DIPARTIMENTO AMBIENTE - Settore: VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE	09/09/2014
Autorità di bacino Alto Isonzo	11/09/2014
Provincia di Torino - SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE	17/09/2014
Regione Toscana – NURV	16/09/2014
Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria	18/09/2014
Regione Lombardia	18/09/2014
Provincia di Firenze - Dip. Promozione del territorio	18/09/2014
Provincia di Reggio Calabria	19/09/2014
Provincia di Milano	23/09/2014
Provincia di Genova	23/09/2014
Soprintendenza per i Beni architettonici di Firenze	17/09/2014

ARPA Campania	18/09/2014
ARPA Lombardia	18/09/2014
Autorità bacino Arno	22/09/2014
Regione Veneto	23/09/2014
Comune di Milano	03/10/2014
ARPA Liguria ²	24/09/2014
Provincia di Napoli	25/09/2014
Provincia di Cagliari	03/10/2014
ANCE	10/10/2014
Regione Lombardia	14/10/2014
Provincia di Firenze - Direzione Agricoltura	07/10/2014

Il dettaglio dei contenuti delle osservazioni è contenuto nell'Allegato 1, contestualmente alle modalità di recepimento nel testo del PON e del Rapporto Ambientale.

Come già accennato, le principali modifiche e integrazioni inserite nel PON a seguito della consultazione hanno riguardato:

- l'inserimento, per tutti gli Assi, nella sezione "principi per la selezione degli interventi", di un richiamo alla necessità di riferirsi, nella definizione dei criteri di selezione, alle condizioni di sostenibilità specifiche e generali contenute nel rapporto ambientale;
- l'inserimento, nella sezione 7, di specifiche previsioni per un percorso di approfondimento della valutazione ambientale e di consultazione /confronto che accompagna la definizione delle azioni alla scala locale;
- la previsione, sempre nella sezione 7, delle responsabilità dell'Autorità Urbana e dell'Autorità di Gestione in tema di monitoraggio ambientale;
- la riformulazione nella sezione 11 "Sviluppo sostenibile", di alcuni principi trasversali, che hanno dato risposta contestualmente anche alle richieste della Commissione Europea formulate in fase di negoziato (cfr. Osservazioni della CE).

A seguito delle osservazioni, anche il Rapporto Ambientale è stato modificato ed integrato, in particolare nella sezione monitoraggio e introducendo un apposito capitolo riferito alla valutazione ambientale nella fase attuativa (cfr. capitolo 8).

1.4 Integrazione dei contenuti del parere motivato nel PON e nel Rapporto ambientale

Il provvedimento è stato formulato a valle del parere n.1699 della Commissione Tecnica per le Valutazioni Ambientali del 16 gennaio 2015.

Nel documento è riportata una sintesi delle osservazioni formulate dai soggetti consultati trasmessa dall'Autorità di Gestione stessa al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, unitamente ad una prima versione sintetica delle relative controdeduzioni. La condivisione preventiva di tali materiali è stata funzionale sia al supporto del lavoro della Commissione Tecnica VAS, sia al proseguimento di un percorso di collaborazione tra Autorità Competente e Procedente avviato sin dalla fase di *scoping* e che si auspica possa continuare pienamente nel corso dell'attuazione.

² L'Arpa Liguria ha comunicato di non avere ulteriori osservazioni dato il recepimento di quelle formulate sul Rapporto Ambientale preliminare.

Il parere esprime nella sua sezione finale alcune osservazioni cui seguono una serie raccomandazioni di cui tener conto nell'ambito del Programma e del relativo Rapporto Ambientale. Si esprime dunque parere positivo di compatibilità ambientale strategica del PON METRO.

Le tabelle che seguono contengono il dettaglio delle raccomandazioni formulate dal parere, esplicitando le modalità con cui il testo del Programma o del Rapporto Ambientale sono stati di conseguenza modificati.

RICHIESTA DEL PARERE MOTIVATO

MODALITÀ DI RECEPIMENTO NEL PON METRO E NEL RAPPORTO AMBIENTALE

Raccomandazioni	Modalità di recepimento
<p><i>“l’ambito territoriale di riferimento del PON definito dall’Accordo di Partenariato è riferito al territorio dei Comuni capoluogo delle 14 Città metropolitane”</i></p> <p>Il tema dell’ambito territoriale e quindi le differenze nelle varie aree che compongono le città metropolitane, riveste comunque una importanza notevole per il PON in esame. Quindi, il prescindere dall’analisi delle aree di corona dei comuni capoluogo, da considerare come una unica entità con il comune capoluogo stesso, può diminuire l’importanza del ruolo delle “città metropolitane”.</p> <p>Nell’Allegato 2 al Rapporto Ambientale (RA), si prevede che, <i>“qualora le azioni integrate costruite dalle città interessino territori sovra comunali, esse debbano essere accompagnare da approfondimenti ambientali alla scala più opportuna rispetto ai contenuti delle azioni”</i>.</p> <p>Sarebbe opportuno che il PON, per la sua natura di programma contenesse maggiori dettagli e maggiori approfondimenti sulla individuazione di strumenti che permettano nelle fasi successive di indirizzare le attività verso l’organizzazione delle città metropolitane vere e proprie.</p>	<p>L’ambito territoriale del PON è definito dall’Accordo di Partenariato. L’area di riferimento del programma è l’area metropolitana per le azioni immateriali (asse 1 e asse 3), mentre gli interventi infrastrutturali sono concentrati esclusivamente nei comuni capoluogo.</p> <p>Tale decisione è stata presa anche in considerazione dei tempi per l’attivazione istituzionale delle 14 Città metropolitane.</p> <p>I percorsi locali di approfondimento della valutazione ambientale (cfr. sezione 7 del Programma e cap. 8 del RA) svilupperanno gli elementi necessari a una valutazione degli effetti ambientali alla scala locale delle azioni previste.</p>
<p>Nella descrizione del Quadro di riferimento normativo e programmatico occorre considerare i Piani del Verde, laddove disponibili</p>	<p>Come per le altre forme di pianificazione locale e sovralocale, la necessità di considerare i Piani del Verde all’interno del Quadro programmatico locale, verificando puntualmente la coerenza delle azioni con le previsioni in esso contenute è stata inserita nel Rapporto ambientale – cap. 8 .</p> <p><i>“In fase di definizione delle azioni integrate, per tutte le azioni, dovrà essere garantita la coerenza con la pianificazione settoriale e territoriale e con le indicazioni programmatiche vigenti nel territorio, in particolare: [...] i piani del verde”</i>.</p>
<p>La tabella “Valutazione degli effetti del PON METRO sugli obiettivi di sostenibilità” in relazione all’obiettivo URB 3 biodiversità l’Azione 2.2.1.1 “Interscambio” che considera avere un “effetto non rilevante allo stato attuale della programmazione” è invece da considerare avere un potenziale effetto negativo sulla componente biodiversità, come emerge anche dall’analisi dell’Azione stessa sia nel Rapporto Ambientale (pag. 88), sia nella Valutazione d’incidenza (Allegato 3, pag. 51)</p>	<p>La tabella 7.1 nel Rapporto Ambientale è stata modificata a integrare il potenziale effetto negativo sulla biodiversità della realizzazione dei nodi di interscambio.</p>
<p>In relazione alle Azioni potenzialmente più impattanti sulla componente biodiversità (in particolare le azioni relative alla mobilità 2.2.1.1 e 2.2.1.4 e quelle di recupero degli immobili come 4.1.3.1) è opportuno che in fase attuativa venga posta particolare attenzione non solo agli eventuali impatti a carico dei siti Natura 2000, ma anche alla componente naturale urbana eventualmente presente nelle aree interessate dagli interventi (aree verdi, alberature, zone umide, fauna locale come ad esempio i</p>	<p>Le condizioni generali per la sostenibilità degli interventi nel capitolo 7 sono state integrate ad accogliere la raccomandazione:</p> <p><i>“È necessario inoltre porre attenzione alla localizzazione degli interventi in relazione alla prossimità di aree vulnerabili o di pregio, in particolare le aree della Rete Natura 2000, le Aree Naturali Protette e</i></p>

RICHIESTA DEL PARERE MOTIVATO

MODALITÀ DI RECEPIMENTO NEL PON METRO E NEL RAPPORTO AMBIENTALE

siti di nidificazione di rapaci nel caso di ristrutturazioni a carico di edifici abbandonati, etc.);

di Collegamento Ecologico. Particolare accuratezza deve essere ad ogni modo posta nella considerazione della componente naturale urbana eventualmente presente nelle aree interessate dagli interventi (aree verdi, alberature, zone umide, fauna locale come ad esempio i siti di nidificazione di rapaci nel caso di ristrutturazioni a carico di edifici abbandonati, etc.)”

Relativamente ai principi di livello strategico individuati per la Valutazione d'incidenza da osservare nelle fasi di attuazioni del PON a scala di progetto, nel caso di interventi strutturali relativi alla ristrutturazione di edifici e al miglioramento dell'illuminazione pubblica, che potrebbero avere effetti indiretti potenzialmente positivi (riduzione dell'inquinamento luminoso, riduzione delle emissioni in atmosfera, etc.), ma anche potenziali effetti negativi, soprattutto in fase di cantiere, se localizzati in prossimità dei siti Natura 2000 (rumore, frammentazione habitat, etc) e di interventi infrastrutturali relativi alla mobilità (realizzazione di nodi d'interscambio, piste ciclabili, ec.), che potrebbero avere effetti potenzialmente negativi (consumo di suolo, rumore, inquinamento atmosferico, frammentazione etc.) e per i quali sarà necessario valutare in fase attuativa la necessità di realizzare una Valutazione d'incidenza a scala di progetto in considerazione del fatto che il PON si concentra sul territorio dei Comuni capoluogo, e che la scala prevalente è quella urbana, nella Valutazione d'incidenza sarebbe utile individuare già quei siti della Rete Natura 2000 che effettivamente ricadono all'interno dell'area urbanizzata, che di fatto è quella maggiormente interessata dalle Azioni previste dal PON.

Lo studio di incidenza (allegato 3 del RA) contiene un elenco e una rappresentazione cartografica dei Siti della Rete Natura 2000 in ambito urbano e in ambito provinciale per ciascuna delle 14 città metropolitane coinvolte dal Programma. In linea generale, poiché le azioni di carattere materiale si concentrano nella città capoluogo, si può ipotizzare che siano questi i siti maggiormente interessati dalle possibili interferenze delle Azioni del PON. In ogni caso, saranno solo le procedure di screening e di valutazione di incidenza alla scala locale a verificare puntualmente se e quali siti siano interessati da interferenze delle azioni del PON.

Relativamente alla parte relativa alla Valutazione della Qualità dell'aria indoor (Azione 2.1.1.1: Risparmio energetico negli edifici pubblici (pag. 84) si sostiene nel dettaglio che gli interventi di ristrutturazione energetica possono, tra le altre cose, migliorare le condizioni di salubrità dell'abitare. A tal proposito si ritiene che, se ci si riferisce in particolare alla qualità dell'aria indoor', in realtà il risparmio energetico inteso come isolamento termico ed ermeticità, non necessariamente concorre a una buona qualità dell'aria indoor: da una parte comporta il minor ricambio naturale dell'aria nelle abitazioni, dall'altra, per evitare alti livelli di umidità e di inquinanti chimici e biologici, prevede sistemi di ricircolo forzato dell'aria attraverso appositi sistemi dotati di filtri che se non sono ben progettati, installati e mantenuti possono essere essi stessi causa di inquinamento indoor. Inoltre, sempre nella parte relativa alla "Valutazione", si fa riferimento ad una migliore salubrità dell'abitare a condizione di utilizzo di materiali atossici, certificati e non pericolosi. Si potrebbe specificare che le principali fonti di emissione di inquinanti indoor sono i prodotti edilizi, i materiali utilizzati per arredamento (es. mobili fabbricati con legno truciolato o trattati con antiparassitari, moquettes, rivestimenti), la presenza di impianti di ventilazione/condizionamento inadeguati e/o in cattivo stato di manutenzione, ma anche le attività degli abitanti e inopportuni comportamenti (tra tutti, il fumo passivo).

La valutazione dell'attuale azione 2.2.2 Risparmio energetico degli edifici pubblici è stata integrata secondo le modalità suggerite:
“Complessivamente, potrà fornire un contributo alla riduzione delle emissioni climalteranti e migliorare le condizioni di salubrità dell'abitare, a condizione di utilizzo di materiali atossici e certificati nelle attività di riqualificazione e di opportuna manutenzione degli impianti di ventilazione/climatizzazione. Sarà in questo senso fondamentale provvedere alla sostituzione di materiali pericolosi migliorando la qualità dell'aria indoor e alla definizione di modalità per la gestione dei sistemi di ventilazione forzata, riscaldamento e raffrescamento lungo il ciclo di vita dell'edificio. Sarà inoltre particolarmente importante prestare attenzione allo smaltimento dei materiali di scarto e di cantiere, da avviare prioritariamente a riciclo e in ultima ipotesi a corretto conferimento come rifiuti speciali.”

Si propone, pertanto, di integrare la dizione delle seguenti azioni con la frase “promuovendo azioni

RICHIESTA DEL PARERE MOTIVATO

MODALITÀ DI RECEPIMENTO NEL PON METRO E NEL RAPPORTO AMBIENTALE

finalizzate a garantire una opportuna manutenzione degli impianti di ventilazione/climatizzazione” nelle azioni seguenti:

Azione 2.1.1.1: Risparmio energetico negli edifici pubblici (pag. 84), relativamente alle “Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l’attuazione) “, nel punto “Favorire l’inserimento di criteri ambientali per la progettazione per gli interventi tra cui” alla voce “Ove necessario, prevedere interventi tecnici atti a ridurre l’esposizione della popolazione all’”inquinamento indoor(promuovendo...);

Azione 4.1.3.1: Recupero di immobili inutilizzati da adibire a servizi (pag. 100) relativamente alle “Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l’attuazione) “, alla voce “Ove necessario, prevedere interventi tecnici atti a ridurre l’esposizione della popolazione all’inquinamento indoor (promuovendo . . .)

Relativamente alle osservazioni pervenute nel corso della pubblica consultazione a norma dell’art.14 del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii , il Programma ed il RA dovranno essere integrati secondo le modalità riportate nell’allegato quadro sinottico predisposto dall’AP nel quale in relazione alle singole osservazioni viene riportato l’accoglimento totale/parziale o meno dalla stessa osservazione

Il criterio sull’inquinamento indoor è stato integrato nelle due azioni (2.2.2 e 4.2.1) come segue:

*Ove necessario, prevedere interventi tecnici atti a ridurre l’esposizione della popolazione all’inquinamento indoor, rimuovendo superfici in amianto, riducendo la concentrazione di gas radon nei limiti previsti dalle vigenti normative e **promuovendo azioni finalizzate a garantire un’opportuna manutenzione degli impianti di ventilazione/ climatizzazione***

L’allegato 1 della Dichiarazione di Sintesi contiene il dettaglio delle osservazioni pervenute e delle relative modalità di recepimento. E’ da rilevarsi come, a fronte del quadro sinottico predisposto per la trasmissione all’Autorità Competente, alcune modalità di recepimento siano state approfondite o parzialmente modificate in ragione degli intervenuti cambiamenti nel Programma e del Rapporto Ambientale, anche in ragione delle osservazioni stesse e del negoziato con la Commissione Europea.

2 Valutazione degli effetti ambientali del PON METRO e condizioni per la sostenibilità generale degli interventi

I contenuti e la struttura del PON METRO 2014/2020 lasciano presagire un suo contributo notevole al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità in tema di energia, fattori climatici ed emissioni climalteranti, gestione dell'ambiente urbano, *governance* e inclusione sociale.

Alla luce di questa considerazione, il ruolo ascrivibile al processo di VAS risiede dunque in gran parte nella massimizzazione degli effetti ambientali positivi potenzialmente attivabili dal Programma e nella mitigazione di alcuni possibili ricadute negative, attraverso criteri mirati e un costante accompagnamento e orientamento della progettazione anche delle azioni integrate, attraverso il percorso di integrazione ambientale continua.

I criteri di dettaglio sono stati individuati puntualmente nel paragrafo 7.1 del Rapporto Ambientale. Nell'ambito della valutazione complessiva del Programma appare però utile focalizzare alcuni temi ed elementi che ricorrono in diverse azioni ed opzioni di programmazione.

CAMBIAMENTI CLIMATICI

Il PON METRO riserva circa il 37% delle risorse all'OT 4, in materia di mitigazione del cambiamento climatico. Le azioni dell'Asse 2 contribuiscono direttamente a incidere in modo sensibile sulla trasformazione dei sistemi urbani in questo senso, promuovendo come ambito di intervento il risparmio ed efficientamento energetico di edifici e sistemi di illuminazione pubblica, nonché il supporto alla gestione del sistema della mobilità urbana in diversi suoi aspetti.

Complessivamente, anche considerando le risorse disponibili e le possibili interazioni con altri strumenti di finanziamento, le azioni previste possono incidere molto sulla capacità di Piani Urbani per la Mobilità (PUM) e Piani d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) di rendersi strumenti efficaci per il governo di queste tematiche a livello locale.

La scelta del Programma di inquadrare i finanziamenti all'interno dell'approvazione di strumenti operativi finalizzati alle tematiche specifiche è estremamente condivisibile, per la sua capacità di mettere a sistema risorse, strumenti e attività. Inoltre, consente di attivare interventi che sono già stati in gran parte frutto di un percorso di riflessione e condivisione a livello locale, e dunque "maturi" per poter essere inseriti nelle azioni integrate e realizzati.

La struttura per l'attuazione che il Programma prevede, inoltre, consente di immaginare un percorso di scambio continuo tra le città, che può auspicabilmente portare a un miglioramento complessivo dei contenuti dei Piani e a una loro maggiore efficacia, attraverso la condivisione di modalità e strumenti operativi funzionali alla loro attuazione. **Questo percorso è quello che potrà rendere efficace l'intervento del Programma, più per la sua componente di sistema che per il finanziamento di interventi specifici.**

In fase di attuazione del Programma, sarà possibile monitorare il suo contributo agli obiettivi legati al cambiamento climatico, attraverso la valutazione del risparmio di energia conseguito nei diversi settori e delle emissioni di CO₂ evitate tramite le diverse tipologie di intervento.

Oltre agli effetti diretti dell'Asse 2, l'azione relativa all'Agenda digitale (Asse 1) può comportare effetti indiretti positivi sulla diminuzione della domanda di mobilità legata alla fornitura di servizi pubblici online. Allo stesso modo, sebbene in maniera ancor più indiretta, l'azione 3.4.1.1 sull'inclusione digitale può consentire una diminuzione della domanda di spostamento individuale.

L'Asse 4, prevedendo recupero e realizzazione di alloggi e spazi per l'abitare inteso in senso ampio, può avere effetti positivi diretti, in particolare per l'azione 4.1.1, che fa specifico riferimento alla possibilità di intervenire attraverso ristrutturazioni anche energetiche di immobili esistenti.

Per massimizzare il contributo molto positivo che complessivamente il Programma indurrà sull'obiettivo di riduzione delle emissioni climalteranti nei diversi settori, e per sfruttare la ristrutturazione di immobili pubblici e di sistemi di illuminazione e della mobilità come occasioni di complessiva riqualificazione urbana e ambientale, è importante che gli interventi siano attuati con un approccio olistico alla sostenibilità. A questo fine è necessario integrare tutti gli aspetti legati alla salubrità degli edifici, all'utilizzo del verde come elemento di progettazione bioclimatica e di contributo alla costruzione dell'infrastruttura verde urbana, alla riqualificazione di spazi aperti interconnessi, alla progettazione bioecologica di edifici, infrastrutture e spazi aperti. Inoltre deve essere posta attenzione alla diminuzione della popolazione esposta al rischio idrogeologico e ambientale (inquinamenti) tramite la realizzazione degli interventi, che in alcuni contesti particolarmente problematici può rivelarsi un fattore condizionante per l'efficacia delle azioni previste.

AMBIENTE URBANO

Il Programma può rivestire un ruolo importante per il miglioramento dell'ambiente urbano delle città coinvolte, in particolare in relazione agli obiettivi della Carta di Lipsia inerenti la qualità dell'abitare, lo sviluppo dell'economia locale e la produzione di spazi pubblici di qualità. Dedicando all'OT 9 il 45% delle risorse disponibili, questa si rivela la sfera principale di intervento del PON METRO: tutti gli Assi possono offrire un contributo in tal senso, sebbene gli elementi principali siano rilevabili negli Assi 3 e 4.

Per migliorare complessivamente le ricadute dei singoli interventi, è importante che essi siano concepiti come *progetti urbani*, valutandone l'integrazione con il contesto di riferimento e intervenendo ove possibile in continuità su di esso, in particolare valorizzando le relazioni e contribuendo alla qualità degli spazi pubblici circostanti le aree di progetto.

In termini complessivi, il Programma vuole incidere anche sulla capacità di programmazione e attuazione degli interventi da parte delle amministrazioni locali. In questo senso, appare estremamente importante utilizzare il PON METRO, e l'assistenza tecnica che verrà attivata nel suo ambito, anche per rafforzare l'integrazione di modalità di progettazione e realizzazione degli interventi che integrino ordinariamente, senza necessità di criteri premiali, gli aspetti ambientali nel senso più ampio. Si potrà così contribuire alla trasformazione di modalità di intervento consolidate in diversi contesti locali che permangono indifferenti alle implicazioni sociali e ambientali delle trasformazioni previste.

In questo modo sarà inoltre possibile stimolare l'eco-innovazione di prodotti e processi produttivi, aumentando la domanda delle amministrazioni in tali settori.

Tali principi devono essere tenuti in adeguata considerazione anche nell'ambito degli interventi di realizzazione di alloggi e servizi in contesti di disagio e marginalità sociale. In tal caso, però, è del tutto evidente come la priorità di intervento a fronte di risorse limitate sia la risposta alla domanda sociale.

È opinione diffusa anche tra operatori e amministrazioni che l'utilizzo di approcci, strumenti, tecniche e materiali legati all'architettura bioecologica sia generalmente molto più dispendioso che l'utilizzo di metodi costruttivi tradizionali, o nel peggiore dei casi di tecniche e materiali a basso costo difficilmente in grado di garantire qualità nel tempo. Tale convincimento è spesso determinato in parte da una scarsa conoscenza dell'ampio raggio di possibilità e soluzioni disponibili in grado di favorire la sostenibilità degli interventi.

Per poter valutare effettivamente come sia possibile migliorare le prestazioni ambientali e le ricadute sociali degli interventi, è necessario promuoverne analisi di fattibilità che integrino la considerazione dei costi di realizzazione e gestione su tempi medio/lunghi, e che prendano a riferimento la vasta gamma di possibili approcci e gradazione di applicazioni di strumenti, tecniche e materiali disponibili, in continua evoluzione.

Solo in questo modo si potrà optare per la soluzione in grado di equilibrare al meglio implicazioni economiche e ricadute socio-ambientali.

Anche l'accompagnamento degli interventi con azioni di sensibilizzazione dei cittadini e informazione finalizzata anche alla gestione e corretta fruizione degli immobili riqualificati da parte degli utenti riveste in questo senso un ruolo fondamentale. Tali azioni complementari potranno avere un complessivo effetto di aumento della conoscenza sullo stato e sulla qualità delle risorse esistenti, che può agire indirettamente sull'orientamento dei comportamenti individuali alla produzione e consumo sostenibili.

Riflettendo sugli effetti inerenti l'uso delle risorse, appare importante la scelta di privilegiare principalmente il recupero di immobili e strutture esistenti piuttosto che prevedere nuova occupazione di suolo. In diverse azioni però tale possibilità non è preclusa, sia per la costruzione o efficientamento di nodi di interscambio e infrastrutture per la mobilità che per la realizzazione di strutture e infrastrutture per servizi e alloggi.

Sarà dunque necessario in fase di attuazione sollecitare le città nel minimizzare il ricorso al consumo e impermeabilizzazione di nuovo suolo, prevedendo interventi di recupero di immobili e ripristino di suoli già impermeabilizzati. Particolare attenzione dovrà essere posta nella verifica di eventuali condizioni pregresse di contaminazione superficiale o inquinamento dei suoli. Dovrà inoltre essere promossa nelle singole città un'ottica di intervento a consumo di suolo 0, prevedendo adeguate misure compensative nel caso si opti per la realizzazione di interventi ex novo.

Ove possibile, è opportuno privilegiare soluzioni permeabili o semi-permeabili per le pavimentazioni esterne, anche attraverso sostituzione di superfici impermeabili (de-soiling).

È necessario inoltre porre attenzione alla localizzazione degli interventi in relazione alla prossimità di aree vulnerabili o di pregio, in particolare le aree della Rete Natura 2000, le Aree Naturali Protette e di Collegamento Ecologico

Particolare attenzione deve essere posta alla previsione di interventi in prossimità dei Siti della Rete Natura 2000, da evitare per quanto possibile al loro interno. In considerazione dei contenuti e delle zone buffer individuati dai rispettivi Piani di Gestione, nei casi in cui ciò sia previsto, sarà necessario avviare la Procedura di screening per la Valutazione di Incidenza, al fine di evitare qualsiasi possibile compromissione di habitat e specie nonché l'alterazione degli equilibri ecologici. La individuazione di misure compensative sarà indispensabile in caso di rilevata possibile interazione.

Inoltre, qualora si prevedano interventi in ambiti posti in stretto contatto con gli elementi che compongono il reticolo idrico a vari livelli si dovrà considerare la delicatezza dei suddetti componenti, andando a prevedere apposite prescrizioni puntuali per la minimizzazione degli impatti. A titolo esemplificativo, si potrà prevedere e realizzare, con opportuni interventi di *preverdissement*, apposite fasce tampone, sistemi di gestione delle acque di prima pioggia, elementi di mitigazione e mascheramento con specie autoctone.

Con riferimento agli interventi di recupero ed efficientamento di immobili e strutture, è necessario porre particolare attenzione agli effetti che essi potrebbero avere sulla produzione di rifiuti speciali.

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.

Infine, un ambito di intervento per il quale occorre porre attenzione è l'installazione di pali e antenne per il wi-fi. In considerazione del fatto che diverse azioni contengono previsioni specifiche in tal senso, si riconosce che tale tecnologia possa essere genericamente considerata preferibile dal punto di vista dell'inquinamento elettromagnetico rispetto alle tecnologie a larga banda tipo UMTS e LTE. Tuttavia, per ridurre l'emissione nell'ambiente di radiazioni elettromagnetiche non indispensabili, ove possibile è opportuno privilegiare l'accesso mediante rete fissa, tenuto in debito conto dei fattori di efficienza tecnico-economica. Quest'ultima, a parità di prestazioni, ha infatti un minor impatto ambientale da un punto di vista dell'inquinamento elettromagnetico.

GOVERNANCE

L'individuazione delle sfide territoriali con cui il Programma intende confrontarsi è avvenuta attraverso un percorso di confronto partenariale, che ha visto la partecipazione dei Sindaci, dell'Associazione nazionale dei Comuni Italiani (ANCI), delle Regioni interessate e delle Amministrazioni centrali competenti per materia.

Inoltre, il Programma si pone apertamente come supporto alla costruzione di soggetti istituzionali inediti, le città metropolitane, la cui definizione avverrà auspicabilmente con tempi molto differenziati tra le diverse realtà coinvolte.

Appare opportuno in questo contesto che la definizione delle azioni integrate avvenga, ove possibile, all'interno di progettualità di sistema multi scalari e condivise, strutturate alla scala metropolitana. Ove queste non siano presenti, si auspica che la definizione delle azioni integrate avvenga all'interno di una complessiva strategia di azione che sia di livello metropolitano e tenga adeguatamente in considerazione i diversi livelli di *governance*.

Dal punto di vista della *governance* dell'attuazione, preme rimarcare le potenzialità insite in un corretto ed efficace coordinamento tra le azioni finanziabili tramite il PON METRO e le possibilità offerte dai Programmi regionali, sia FESR che FSE. In questo senso, il percorso di co-progettazione e la previsione di un Comitato operativo di coordinamento dovrebbero porre come condizione importante l'attenta definizione delle relazioni tra i diversi interventi, in ottica di pianificazione integrata degli interventi nei contesti locali, per massimizzarne l'efficacia.

È dunque fondamentale prestare particolare attenzione all'organizzazione della relazione a livello locale tra i finanziamenti PON Metro e POR regionali.

La definizione di interventi orientati allo sviluppo urbano integrato consente al Programma e ai percorsi di valutazione ad esso associati di adottare un approccio integrato alla considerazione dei temi relativi alla sostenibilità, di tipo economico, sociale ed ambientale. Considerando l'ambiente urbano in sé come contenitore per l'integrazione, il Programma integra direttamente e apertamente interventi materiali e immateriali, associando a realizzazioni infrastrutturali percorsi di accompagnamento, sensibilizzazione e formazione.

È necessario che le città proseguano in quest'ottica nella definizione delle azioni integrate, puntando sulla integrazione e concentrazione delle risorse e selezionando adeguatamente i contesti di intervento. Il ruolo dell'Assistenza tecnica sarà in quest'ambito di particolare importanza.

Inoltre, il Programma sembra spingere verso strategie di intervento integrate che puntino sull'attuazione degli strumenti di pianificazione e programmazione esistenti. Questo percorso appare estremamente fertile, sia in ragione dei tempi di attuazione del Programma che per la considerazione che la condivisione con i contesti locali sia un elemento imprescindibile per l'attivazione e l'accettabilità sociale degli interventi previsti.

Pur connettendosi a strumenti che in gran parte hanno già sviluppato percorsi di condivisione autonomi, è di rilevante importanza che le azioni integrate costruiscano la propria accettabilità sociale, specie in contesti problematici, anche attraverso l'informazione e la condivisione con i cittadini e le realtà locali, specie nell'articolazione delle azioni inerenti la marginalità estrema, per evitare fenomeni di tensione abitativa indotta con i contesti limitrofi.

Con specifico riferimento ai contesti locali segnati da disagio abitativo e marginalità, si rileva come complessivamente la previsione di accompagnare la realizzazione degli interventi con campagne di sensibilizzazione sia da sostenere, anche per la sua capacità di supportare la ricostruzione del legame con i propri contesti di vita e favorire pratiche di riappropriazione e gestione autonoma.

3 L'analisi e valutazione delle alternative nel PON METRO

La programmazione comunitaria 2014 – 2020 si caratterizza per un **approccio più coordinato all'utilizzo dei Fondi** (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale - FESR, Fondo Europeo per l'Agricoltura e lo Sviluppo Rurale, - FEASR, Fondo Sociale Europeo - FSE), che devono concorrere in modo integrato al raggiungimento degli 11 obiettivi tematici definiti nella proposta di regolamento generale per i Fondi.

È caratterizzata da vincoli molto più stretti rispetto alle scelte programmatiche attuabili a livello nazionale e regionale. Il Regolamento generale UE 1303/2013 rappresenta lo strumento di coordinamento e integrazione dei Fondi, in linea con la Strategia Europa 2020, e stabilisce l'obbligo di attivare opzioni all'interno di **11 obiettivi tematici**:

1. Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione (OT1)
2. Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, la loro utilizzazione e la loro qualità (OT2)
3. Rafforzare la competitività delle PMI, quella del settore agricolo e quella dell'acquacoltura e della pesca (OT3)
4. Sostenere un'economia a basse emissioni di CO₂ in tutti i settori (OT4)
5. Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico e la prevenzione e gestione dei rischi (OT5)
6. Proteggere l'ambiente e promuovere l'utilizzazione razionale delle risorse (OT6)
7. Promuovere il trasporto sostenibile ed eliminare le strettoie nelle infrastrutture di rete fondamentali (OT 7)
8. Promuovere l'occupazione e sostenere la mobilità del lavoro (OT8)
9. Promuovere l'inclusione sociale e lottare contro la povertà (OT9)
10. Investire nell'istruzione, nelle competenze e nella formazione permanente (OT 10)
11. Rafforzare la capacità istituzionale e l'efficacia dell'amministrazione pubblica (OT11).

Essi sono declinati in priorità di investimento per ciascun Fondo. L'approccio strategico disegnato per la programmazione prevede un principio di concentrazione tematica delle risorse dei Fondi FESR e FSE su pochi obiettivi strategici. Ulteriori vincoli sono posti a livello di concentrazione tematica e territoriale delle risorse, differenziati per le Regioni più sviluppate, in transizione e meno sviluppate.

Una novità del processo di programmazione 2014/2020 è l'**Accordo di partenariato**, cioè lo strumento attraverso cui ogni Stato membro individua la propria strategia di applicazione di tutti i Fondi in coerenza con le Strategie dell'Unione (Europa 2020 in particolare) e secondo le previsioni dei Regolamenti, stabilisce e illustra le modalità di integrazione dei Fondi nelle strategie di sviluppo territoriale, nonché le misure attraverso cui garantire efficacia, efficienza e verifica obiettiva circa l'impiego dei Fondi. In sostanza l'accordo raccoglie in un complesso organico tutti i Programmi Operativi elaborati sia a scala nazionale (PON), che regionale (POR), fissando i risultati attesi rispetto a ciascun obiettivo tematico attivato.

A fronte di tale struttura della Programmazione, appare evidente come le possibilità di scelta tra alternative nell'ambito del percorso di definizione del PON fossero limitate a quali obiettivi tematici attivare.

Tale scelta è stata operata nell'ambito del percorso di co-progettazione e dunque anche in raccordo con le città coinvolte e le relative amministrazioni regionali, anche in ottica di complementarietà della programmazione ai diversi livelli territoriali.

Come indicato nell'Accordo di Partenariato, il Programma non interviene in merito al terzo driver dell'Agenda urbana, dedicato al "rafforzamento della capacità delle città di attrarre segmenti di filiere produttive globali e favorire la crescita di servizi avanzati", perché la sua concezione strategica e progettuale prevede un diverso meccanismo di *governance*, fortemente radicato nella programmazione regionale visto il ruolo delle città di motore di sviluppo territoriale, e pertanto non giustificerebbe il ricorso alla filiera decisionale adottata per il PON METRO.

Nella stessa ottica, il Programma non interviene su altri Obiettivi tematici e risultati attesi individuati nell'Accordo di partenariato, non previsti nell'ambito dell'Agenda urbana nazionale 2014-2020. Di conseguenza il **PON METRO non sostiene investimenti nei campi di azione tipici dell'OT3 "Competitività delle imprese", dell'OT5 "Clima e rischi ambientali" e dell'OT6 "Tutela dell'ambiente"**, ipotesi riprese anche da alcune osservazioni pervenute nell'ambito della consultazione sul Rapporto ambientale preliminare, **che saranno oggetto dell'Agenda urbana dei Programmi Operativi Regionali**. Inoltre, secondo l'impostazione condivisa con le Regioni, il Programma nazionale non concorre direttamente alla realizzazione di grandi progetti infrastrutturali o di riqualificazione urbana, né all'estensione della banda ultra-larga e delle *smartgrid*, che troveranno nei Programmi regionali o in altre iniziative nazionali la loro possibile fonte di programmazione e copertura finanziaria.

La scelta di non attivare tali obiettivi, in particolare OT 5 e OT6, è stata operata in ragione della preminenza della pianificazione e programmazione regionale rispetto alle specifiche competenze comunali in tali settori. È stato dunque condiviso che fosse più opportuno riservare ai Programmi operativi regionali il perseguimento dei corrispondenti risultati attesi dell'Accordo di partenariato. Pertanto, mentre su altri fronti si progressivamente aperto il campo di intervento del PON con riferimento ai temi della marginalità estrema e del disagio abitativo, inizialmente riservati alle Città nelle Regioni meno sviluppate, con riferimento alle tematiche più spiccatamente ambientali il focus del Programma è stato circoscritto da subito alle questioni di più diretta competenza comunale, privilegiando l'attuazione dei PAES e dei PUM.

Il programmatore è naturalmente consapevole che anche rispetto a queste tematiche il fabbisogno è decisamente più ampio rispetto alle risorse finanziarie mobilitate dal Programma, come evidenziato da alcune ipotesi preliminari di intervento emerse nel corso del confronto tecnico con le Città. Tuttavia, da un lato è necessario considerare che altre filiere di programmazione comunitaria intervengono nei medesimi territori con chiare demarcazioni (ad es. i PO regionali per la riqualificazione energetica di immobili a titolarità regionale o di altri soggetti, il PON Scuola sull'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica, il Fondo Sviluppo e Coesione per la realizzazione di grandi infrastrutture di trasporto collettivo), insieme alle numerose fonti ordinarie in campo. **E' dall'efficace coordinamento di tale vasta gamma di strumenti che potrà scaturire un significativo miglioramento delle condizioni attuali verso lo sviluppo sostenibile delle metropoli italiane.**

Dal punto di vista territoriale, la scelta delle città da coinvolgere nell'attuazione del Programma è stata operata sulla base di normativa nazionale o regionale di definizione, e in alcuni casi di delimitazione, delle città metropolitane, essendo questo soggetto territoriale il target di base della programmazione e dunque scelta fondante della sua struttura.

Il PON METRO riveste dunque un ruolo di inquadramento delle possibilità ampie di intervento nei contesti definiti da parte delle Autorità urbane.

La valutazione delle alternative e la scelta degli investimenti da mettere in campo, è rimandata alla fase di costruzione di dettaglio delle Azioni integrate del PON METRO da parte di ciascuna Autorità urbana, come previsto dall'art. 7 del Reg. UE 1301/2013. Sulla base di motivate indicazioni di priorità e con l'assunzione di responsabilità che questo comporta, ivi incluse adeguate forme di confronto pubblico,

ciascuna città sarà libera di specializzare i propri investimenti su alcune delle categorie di intervento tra quelle previste, assicurando massa critica in senso settoriale o territoriale.

Il percorso di integrazione e valutazione ambientale dovrà in questo senso accompagnare e documentare la fase di selezione delle alternative di intervento nella costruzione delle azioni integrate locali, orientando il percorso alla massima condivisione possibile con i contesti locali.

La sezione 7 del Programma e il capitolo 8 del Rapporto Ambientale sono stati definiti per fissare il più possibile il ruolo delle Autorità Urbane nella definizione ed effettiva attuazione dei percorsi locali, focalizzando gli obblighi relativi all'analisi e valutazione delle alternative.

4 Il sistema di monitoraggio del PON METRO

La progettazione del **sistema di monitoraggio ambientale** è stata avviata a partire dagli Indicatori individuati dal PON METRO, con un approccio orientato a massimizzare l'integrazione tra il monitoraggio VAS e quello di Programma. L'attività è stata inoltre ampiamente condivisa con i valutatori ex ante, nell'ambito di un percorso valutativo il più possibile unitario. Il percorso di costruzione e modifica dei contenuti del Programma ha coinvolto attivamente il miglioramento del sistema degli indicatori, accogliendo ed integrando in parte gli indicatori ambientali proposti. Il rapporto di Valutazione ex ante traccia puntualmente le modifiche intercorse per ciascun obiettivo specifico.

Il Piano degli indicatori del PON METRO è formulato in base a indicazioni dei Regolamenti della Commissione Europea e deve rientrare nella struttura degli indicatori previsti dall'Accordo di Partenariato a livello nazionale. Nell'ambito degli indicatori proposti dal Programma, si rileva come siano rappresentati i temi ambientali legati al consumo energetico e alla variazione delle emissioni di CO₂ prodotte. È stato dunque necessario integrare il sistema degli indicatori al fine di valutare gli effetti complessivamente indotti sull'insieme delle componenti ambientali e degli obiettivi di sostenibilità pertinenti alle azioni proposte.

Si è scelto dunque, in accordo con l'Autorità di Gestione, di procedere a un **sistema di monitoraggio integrativo ambientale** che tenga sotto controllo la qualità delle trasformazioni prodotte, oltre che la loro entità. Gli indicatori che sono stati definiti dovranno consentire di stimare i potenziali effetti ambientali prima della effettiva realizzazione degli interventi, al fine di intercettare eventuali ricadute negative e introdurre per tempo eventuali azioni correttive.

In questo modo, alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di policy (posti dal programma e da questo monitorati) si integra la **verifica del contributo del Programma al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità espressi nella VAS**. In altre parole, un monitoraggio degli effetti territoriali del PON METRO sulle aree metropolitane viene affiancato a un monitoraggio delle policy attivate. Essendo queste ultime in parte dedicate a temi legati alla sostenibilità urbana (energia, mobilità sostenibile, disagio abitativo), **molti degli indicatori di programma sono funzionali anche al monitoraggio dei suoi effetti territoriali**. Per tale ragione, diversi indicatori di programma sono stati utilizzati all'interno del sistema di monitoraggio degli obiettivi di sostenibilità proposto nella VAS. Ulteriori indicatori sono stati formulati in particolare per tenere sotto controllo gli effetti sui temi ambientali non coperti da specifiche policy di Programma (biodiversità, suolo, radiazioni, rumore, rifiuti, ecc).

La selezione degli indicatori ambientali è stata operata in base all'effettiva possibilità di popolamento da parte delle Autorità Urbane, che il Programma individua come organismi intermedi e a cui affida precise responsabilità in questo senso. Per rendere efficace il monitoraggio dovranno essere dedicate le opportune risorse umane, tecniche e finanziarie, sia per il popolamento degli indicatori, che per la loro interpretazione.

In particolare, alcuni degli indicatori proposti sono in questa fase individuati in termini generici e devono essere analizzati in fase di attuazione con il contributo diretto delle Autorità Urbane per poter essere popolabili ed effettivamente calibrati in funzione di specificità locali. I cosiddetti *indicatori aggiuntivi* sono infatti finalizzati a fornire ulteriori indicazioni in merito ad effetti ambientali indiretti o non misurabili in assenza di indicazioni specifiche inerenti la natura e la localizzazione degli interventi.

Per rendere efficace il monitoraggio dovranno essere dedicate le opportune risorse umane, tecniche e finanziarie, sia per il popolamento degli indicatori, che per la loro interpretazione e l'accompagnamento delle Autorità Urbane, anche attraverso specifici documenti di orientamento. Solo se inteso in questo senso, il monitoraggio rivestirà un ruolo di primo piano per garantire l'attuazione del principio dello sviluppo sostenibile in fase attuativa e tenere sotto controllo sia gli effetti ambientali prodotti che l'efficacia delle condizioni di sostenibilità poste.

Gli **indicatori ambientali** selezionati sono funzionali a rispondere al quadro complessivo sul monitoraggio definito dall'Accordo di partenariato tenendo sotto controllo tutte le azioni del Programma e consentendo una valutazione anche comparativa dell'efficacia ambientale degli interventi tra le diverse città. A questo fine sono stati individuati degli **indicatori ambientali di output e di risultato** per ciascun obiettivo specifico. Tali indicatori potranno essere popolati sin dalle prime fasi di attuazione del PON (già all'atto della scelta delle azioni integrate da finanziare), seppur in via previsionale consentendo di stimare in anticipo gli effetti del Programma. La periodicità di aggiornamento potrà essere annuale. Gli indicatori ambientali lavorano in strettissima relazione con gli indicatori di programma e dovranno dunque essere prodotte indicazioni tecniche condivise per tutte le città in merito alla raccolta e trasmissione delle informazioni funzionali al popolamento di entrambi.

Il sistema di monitoraggio si compone inoltre di una selezione degli **indicatori di contesto** utilizzati nelle analisi del Rapporto Ambientale è stata associata agli obiettivi di sostenibilità più rilevanti. La loro associazione con gli indicatori di output e risultato consente di stimare il contributo del Programma al raggiungimento degli obiettivi posti a fronte delle modifiche intercorse nello scenario ambientale di riferimento. Il loro popolamento potrà essere effettuato con una periodicità inferiore agli indicatori di output e risultato (ad esempio biennale), considerando che normalmente gli indicatori di contesto variano con tempi più lunghi. Saranno popolati utilizzando gli aggiornamenti disponibili per i dati già considerati nell'analisi di contesto ambientale e gli aggiornamenti e le fonti già identificati nel Programma, valutando e integrando eventuali ulteriori risorse informative che si dovessero rendere disponibili.

In avvio della fase di attuazione, saranno prodotte indicazioni specifiche che consentano di individuare modalità comuni per la produzione di dati e informazioni interoperabili per il popolamento degli indicatori individuati. Tali indicazioni conterranno anche elementi specifici inerenti le responsabilità delle Autorità Urbane e dell'AdG, i tempi e le modalità di trasmissione delle informazioni e degli aggiornamenti.

A scala urbana, si auspica che le singole Amministrazioni coinvolte attivino un monitoraggio più di dettaglio calibrato sulla base della configurazione specifica delle azioni integrate che costruiranno, con lo scopo di descriverne al meglio i risultati e le ricadute ambientali. Gli indicatori individuati dalle città dovranno essere chiaramente posti in relazione con quelli contenuti nel sistema di monitoraggio del Programma, costituendone una focalizzazione territoriale, consentendo di arricchirlo con informazioni ulteriori. L'articolazione del monitoraggio anche a scala urbana consentirà inoltre di raccordarsi con gli altri sistemi attivati sul territorio in relazione ad ulteriori strumenti di pianificazione e programmazione, in particolare con PUM, PUT e PAES. Particolarmente importanti in questo contesto appare inoltre il monitoraggio dei POR che agiscono nelle medesime aree e/o sulle medesime tematiche.

È auspicabile che alla luce di tali elementi le Autorità Urbane, responsabili del popolamento e della trasmissione delle informazioni relative al monitoraggio ambientale all'AdG, colgano l'occasione per la **costruzione di un sistema di monitoraggio delle trasformazioni ambientali e territoriali indotte dai diversi strumenti di finanziamento attivi in ciascuna realtà urbana e metropolitana**. In particolare, il monitoraggio del PON METRO e le specifiche richieste dell'AdG potranno costituire un'opportunità per mettere a sistema

monitoraggi già attivi o da attivare presso le amministrazioni relativi ad esempio ai Piano Urbani della Mobilità, ai Piani di Azione per l’Energia Sostenibile, ai Piani per il governo del territorio, ai PO regionali in tema di sviluppo urbano.

Gli esiti del monitoraggio degli effetti ambientali del Programma verranno pubblicati annualmente dall’AdG e sottoposti al Comitato di Sorveglianza. La periodicità potrà subire variazioni in funzione della effettiva messa a disposizione delle informazioni da parte delle Autorità Urbane, ma dovrà comunque essere garantita una tempistica adeguata alla verifica di effetti inattesi, sebbene con un grado di approfondimento funzionale allo stadio di avanzamento dell’attuazione. È fortemente auspicata una relazione diretta e l’inserimento di una sintesi degli esiti ambientali prodotti nei rapporti annuali di esecuzione.

GLI INDICATORI AMBIENTALI DI OUTPUT E DI RISULTATO

Le tabelle che seguono contengono il dettaglio degli indicatori ambientali individuati per ciascun obiettivo specifico, in associazione agli indicatori di programma.

Obiettivo specifico 1.1. – Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili [RA 2.2]

Per l’Obiettivo specifico 1.1 si propone un indicatore di output ambientale finalizzato a rilevare se e quanto i servizi digitali attivati alla scala metropolitana concernono temi di rilevanza ambientale. Non si è ritenuto necessario l’inserimento di indicatori di risultato.

Azioni	Indicatori di output ambientale	
	Definizione	Unità di misura
1.1.1 Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della <i>smart city</i>	Numero di servizi digitali su temi ambientali attivati (es. monitoraggio del territorio (rischi); mobilità dolce; rifiuti; ...)	n

Obiettivo specifico 2.1. – Riduzione dei consumi energetici negli edifici e nelle strutture pubbliche o ad uso pubblico, residenziali e non residenziali e integrazione di fonti rinnovabili [RA 4.1]

Per l’Obiettivo specifico 2.1, si propongono indicatori di risultato ambientali che integrano le informazioni fornite dagli indicatori di programma inserendo la variazione della classificazione energetica del patrimonio comunale e la produzione di energia da Fonte rinnovabile (con quest’ultimo indicatore si intende rilevare se e in quale misura gli interventi di ristrutturazione energetica integrino l’utilizzo di FER).

Si propongono inoltre indicatori mirati a registrare gli effetti del programma sulla produzione di rifiuti (costruzione e demolizione) e sulla loro gestione. Per questo indicatore, così come per quello relativo alla classe energetica, sarà necessario un approfondimento con le Autorità Urbane finalizzato a verificarne le specifiche di popolamento.

Infine si propone la stima della riduzione di PM10 dovuta agli interventi realizzati (es. variazione del combustibile utilizzato, ecc.).

Indicatori di risultato ambientale	
Definizione	Unità di misura
Riduzione delle emissioni di PM10 del settore riscaldamento (ton/anno)	%
Variazione della classificazione energetica del patrimonio comunale (da verificare con le AU)	%

Rifiuti da costruzione e demolizione prodotti e avviati a riciclo (da verificare con le AU)	t
Produzione di energia da FER prodotta e immessa in rete dagli interventi finanziati ³	KWh

Gli indicatori di output ambientale proposti riguardano unicamente l'azione 2.1.2, per la 2.1.1 si rimanda agli indicatori di Programma.

Azioni	Indicatori di output ambientale	
	Definizione	Unità di misura
2.1.1 Illuminazione pubblica sostenibile	--	--
2.1.2 Risparmio energetico negli edifici pubblici	Numero di interventi realizzati secondo protocolli volontari per la sostenibilità energetica e ambientale degli immobili (LEED, ITACA, ...)	n.
	Classe energetica degli edifici riqualificati prima e dopo l'intervento	n. edifici per classe
	Potenza installata da Fonti Energetiche Rinnovabili	KW

Obiettivo specifico 2.2. – Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane [RA 4.6]

Per l'Obiettivo specifico 2.2, si propongono indicatori di risultato ambientali che integrano le informazioni fornite dagli indicatori di programma con riferimento al trasporto pubblico, alla mobilità dolce, alla mobilità condivisa.

Si propongono inoltre indicatori mirati a registrare gli effetti del programma sul consumo di suolo e sulla Rete Natura 2000.

Indicatori di risultato ambientale	Unità di misura
Definizione	
Variazione della estensione delle ZTL nei comuni interessati dagli interventi	(mq, %)
Incremento abbonati TPL	%
Coefficiente di realizzazione del biciplan (Km piste realizzate/totale piste previste)	%
Variazione dell'età media delle flotte di TPL	??
Riduzione delle emissioni di PM10 dei settori trasporti su strada	(ton/anno)
Variazione dell'incidenza dei mezzi alimentati a diesel/totale flotta	%
Incremento degli abbonati ai servizi di mobilità condivisa	%
Consumo di suolo prodotto dagli interventi	mq
Percentuale di superficie recuperata / riutilizzata rispetto al totale della superficie degli interventi	%
Percentuale di interventi che interessano la Rete Natura 2000 (sottoposti a screening o VINCA)	%

³ Si propone di considerare i KWH complessivamente prodotti

Di seguito gli indicatori ambientali di output ambientali proposti per le Azioni relative alla mobilità, che ricalcano le tematiche dei rispettivi indicatori di risultato.

Azioni	Indicatori di output ambientale	Unità di misura
	Definizione	
2.2.1 Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti	Numero sistemi di tariffazione integrata realizzati, di cui riguardanti l'area metropolitana	n.
	Estensione delle ZTL finanziate	mq
2.2.2 Rinnovamento e potenziamento tecnologico delle flotte del TPL	Numero di autobus Euro 0 ed Euro 1 sostituiti o ammodernati	n
	Numero di mezzi alimentati a diesel acquistati	n
	Numero di mezzi a basso impatto acquistati (trazione elettrica, metano, GPL, ..)	n
2.2.3 Mobilità lenta	Superficie interventi in prossimità di aree naturali e culturali di pregio (aree Natura 2000, aree protette, corridoi ecologici, ad alto valore paesaggistico e monumentale, ecc) ⁴	mq per tipologia di area
	Numero di interventi sottoposti a screening o a Valutazione di Incidenza	
2.2.4 Corsie protette per il TPL e nodi di interscambio modale	Numero di nodi che integrano servizi per la mobilità condivisa/totale nodi finanziati	n
	Nuova superficie occupata e/o impermeabilizzata dagli interventi	mq
	Superficie interventi in prossimità ⁵ di aree naturali e culturali di pregio (aree Natura 2000, aree protette, corridoi ecologici, ad alto valore paesaggistico e monumentale, ecc)	mq per tipologia
	Numero interventi sottoposti a screening o a Valutazione di Incidenza	n.

Obiettivo specifico 3.1. e 3.2 – [R.A 9.4 e 9.5]

Non sono proposti indicatori integrativi ambientali, in quanto non si ravvisano potenziali effetti (positivi o negativi) sull'ambiente.

Obiettivo specifico 3.3. – Aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità [RA 9.6]

Nell'ambito dell'Obiettivo Specifico 3.3, dal punto di vista ambientale appare importante rilevare, tramite un indicatore di risultato e un indicatore di output, la capacità del programma di attivare la realizzazione di servizi o imprese a vocazione ambientale e, grazie a questi, migliorare il presidio del territorio.

La modalità di popolamento dell'indicatore di risultato dovrà essere specificata in fase attuativa grazie al confronto con le Autorità Urbane.

⁴ Identificare apposite "aree buffer" o determinare un distanza media in fase di attuazione nell'ambito delle indicazioni specifiche da prodursi.

⁵ Identificare apposite "aree buffer" o determinare un distanza media in fase di attuazione nell'ambito delle indicazioni specifiche da prodursi.

Indicatori di risultato ambientale	
Definizione	Unità di misura
<i>Presidio ambientale delle aree degradate (n. imprese/no profit a vocazione ambientale presenti)</i> (da verificare con le AU)	--

Azioni	Indicatori di output ambientale	
	Definizione	Unità di misura
3.3.1 - Sostegno all'attivazione di nuovi servizi in aree degradate	Numero servizi/imprese a vocazione ambientale attivati (riciclo, educazione, ecc.)	n.

Obiettivo specifico 4.1. – Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo [RA 9.4]

In ragione dei potenziali effetti dell'Obiettivo Specifico 4.1, il monitoraggio ambientale prevede di registrare gli impatti sul consumo di suolo e sulle Aree Natura 2000.

Indicatori di risultato ambientale	
Definizione	Unità di misura
Consumo di suolo prodotto dagli interventi (nuova superficie – suolo naturale – occupata)	mq
Percentuale di superficie recuperata / riutilizzata rispetto al totale della superficie degli interventi	%
Percentuale di interventi che interessano la Rete Natura 2000 (sottoposti a screening o VINCA)	%

Indicatori di output riguardano, oltre ai temi già citati, anche la localizzazione degli interventi in aree critiche secondo diversi profili (es. rumore, inquinamento elettromagnetico, contaminazione, ecc.). Per questo indicatore, sarà necessario specificare in ambito locale la definizione delle aree critiche.

Azioni	Indicatori di output ambientale	
	Definizione	Unità di misura
4.1.1 Realizzazione e recupero di alloggi	Nuova superficie occupata (suolo naturale)	mq
	Superficie recuperata	mq
	<i>Superficie di intervento ricadente in aree a criticità ambientale (rumore, contaminazione, ecc)</i> (da verificare con le AU)	mq
	Superficie interventi in prossimità ⁶ di aree naturali e culturali di pregio (aree Natura 2000, aree protette, corridoi ecologici, ad alto valore paesaggistico e monumentale, ecc)	mq
	Numero interventi sottoposti a screening o a Valutazione di Incidenza	n.

⁶ Identificare apposite "aree buffer" o determinare una distanza media in fase di attuazione nell'ambito delle indicazioni specifiche da prodursi.

Obiettivo specifico 4.2. – Aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità [RA 9.6]

Analogamente a quanto previsto per l'Obiettivo Specifico 4.1, il monitoraggio ambientale prevede di registrare gli impatti sul consumo di suolo e sulle Aree Natura 2000.

Indicatori di risultato ambientale	
Definizione	Unità di misura
Consumo di suolo prodotto dagli interventi (nuova superficie – suolo naturale – occupata)	mq
Percentuale di superficie recuperata / riutilizzata rispetto al totale della superficie degli interventi	%
Percentuale di interventi che interessano la Rete Natura 2000 (sottoposti a screening o VINCA)	%

Indicatori di output riguardano, oltre ai temi già citati, anche la localizzazione degli interventi in aree critiche secondo diversi profili (es. rumore, inquinamento elettromagnetico, contaminazione, ecc.). Per questo indicatore, sarà necessario specificare in ambito locale la definizione delle aree critiche.

Azioni	Indicatori di output ambientale	
	Definizione	Unità di misura
4.1.1 Realizzazione e recupero di alloggi	Nuova superficie occupata (suolo naturale)	mq
	Superficie recuperata	mq
	<i>Superficie di intervento ricadente in aree a criticità ambientale (rumore, contaminazione, ecc) (da verificare con le AU)</i>	mq
	Superficie interventi in prossimità ⁷ di aree naturali e culturali di pregio (aree Natura 2000, aree protette, corridoi ecologici, ad alto valore paesaggistico e monumentale, ecc)	mq
	Numero interventi sottoposti a screening o a Valutazione di Incidenza	n.

QUADRO COMPLESSIVO DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

La tabella che segue fornisce il quadro di insieme del sistema di monitoraggio ambientale proposto nei documenti VAS. Per ciascun obiettivo di sostenibilità e relativi target sono individuati gli indicatori “di contesto” finalizzati a tenere sotto controllo l'andamento dello scenario di riferimento ambientale in ciascuna città interessata dal PON e gli indicatori “di contributo del PON”. Questi ultimi tengono insieme indicatori di output e risultato di programma e ambientali e li utilizzano riordinandoli in base alla significatività rispetto all'obiettivo di sostenibilità di riferimento, intercettando gli effetti ambientali (positivi e negativi) degli interventi finanziati.

La tabella contiene infine indicatori di *governance*, non contenuti nella tabelle precedenti, in quanto non riferibili ad un'azione od obiettivo specifico, ma legati alla efficacia dei percorsi locali di approfondimento dei contenuti della valutazione e del sistema di monitoraggio ipotizzato. Il loro inserimento si rende

⁷ Identificare apposite “aree buffer” o determinare un distanza media in fase di attuazione nell'ambito delle indicazioni specifiche da prodursi.

necessario per tenere sotto controllo e restituire l'effettiva capacità delle ipotesi formulate di funzionare in contesti territoriali anche molto diversi.

Le diverse tipologie di indicatori sono formattate in tabella come segue:

- indicatori di programma
- indicatori ambientali
- *indicatori ambientali aggiuntivi, da definirsi in fase di attuazione con il contributo diretto delle AU*

Gli indicatori aggiuntivi sono finalizzati a fornire ulteriori indicazioni in merito ad effetti ambientali indiretti o non misurabili in assenza di indicazioni specifiche inerenti la natura e la localizzazione degli interventi, **richiamando la necessità di strutturare approfondimenti a livello locale** (cfr. rumore, campi elettromagnetici, rifiuti, ecc.).

Tabella 9.2 - Quadro sinottico obiettivi – target – indicatori di contesto e di contributo per il PON METRO

Temi ambientali	Obiettivi di sostenibilità - Target		Contesto (Indicatori di <u>programma</u> e ambientali)	Contributo del PON (Indicatori di <u>programma</u> e ambientali)	Obiettivi Specifici del PON correlati
Emissioni CC1	Ridurre le emissioni dei gas serra in particolare nei settori edilizia, trasporti e agricoltura	Target: Riduzione delle emissioni di CO2eq del 13% entro il 2020 nei settori non ETS rispetto al 2005 [Europa 2020 Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva COM(2010) 2020 def.]	<u>Emissioni di gas a effetto serra del settore Trasporti stradali (SNAP 07) al netto delle emissioni dei veicoli merci (HVD) nei Comuni capoluogo delle Città metropolitane (I. Risultato)</u> <u>Emissioni di gas a effetto serra del settore Combustione non industriale - riscaldamento (SNAP 02) per i settori commerciale/istituzionale e residenziale nei comuni capoluogo delle Città metropolitane (I. Risultato)</u>	Variazione delle emissioni di gas a effetto serra del settore trasporti stradali dovuta agli interventi del PON ⁸ Variazione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore edilizia dovuta agli interventi del PON ⁹	O.S. 2.1 O.S. 2.2 O.S. 4.1 O.S. 4.2
Energia CC2 –EN CC3 - EN	Incrementare l'efficienza energetica in edilizia e realizzare edifici a ridotto consumo energetico	Target: rinnovare ogni anno almeno il 3% degli edifici pubblici [Piano di efficienza energetica 2011 COM(2011)109 def.] Target: ridurre i consumi del 20% rispetto agli attuali consumi (articolati secondo il Piano di Azione Italiano per l'Efficienza Energetica 2011)	<u>Consumi di energia elettrica per illuminazione pubblica per kmq di superficie dei centri abitati misurata nei Comuni capoluogo delle Città metropolitane (I. Risultato)</u> <u>Consumi di energia elettrica della PA per Unità di lavoro della PA (media annua in migliaia) nei Comuni capoluogo delle Città metropolitane (I. Risultato)</u> Consumo di energia elettrica per uso domestico (kWh/ab) (ISTAT) Consumo di gas metano per uso domestico e	<u>Numero di Punti illuminanti/luce</u> <u>Superficie oggetto dell'intervento (edifici e abitazioni)</u> Percentuale di interventi realizzati secondo protocolli volontari per la sostenibilità energetica e ambientale degli immobili (LEED, ITACA, ...) sul totale <i>Variazione della classificazione energetica del patrimonio comunale (da verificare con le AU)</i>	O.S. 2.1 O.S. 4.1 O.S. 4.2

⁸ La variazione delle emissioni attribuibile agli interventi verrà stimata in fase di attuazione attraverso la lettura aggregata di una serie di indicatori di output e di risultato ambientale di cui alle tabelle del paragrafo precedente. Opportune indicazioni in questo senso verranno fornite in avvio della fase di attuazione.

⁹ Cfr. nota precedente

Dichiarazione di Sintesi del PON Città metropolitane 2014/2020

Tem ambientali	Obiettivi di sostenibilità - Target		Contesto (Indicatori di <u>programma</u> e ambientali)	Contributo del PON (Indicatori di <u>programma</u> e ambientali)	Obiettivi Specifici del PON correlati
			riscaldamento pro capite (m ³) (ISTAT)		
	Promuovere sistemi di produzione di energia rinnovabile	Target: raggiungere la copertura dei consumi con fonti rinnovabili del 17% al 2020 (Dlgs 28/2011) secondo quanto stabilito dal Burden Sharing Stato-Regioni (DM del 15 marzo 2011)	Impianti fotovoltaici in esercizio finanziati tramite Conto Energia ¹⁰ (kW) (GSE). Potenza dei pannelli solari fotovoltaici installati sugli edifici comunali (rispetto a 1.000 abitanti) – kW/1.000 ab (ISTAT)	Energia da FER prodotta e immessa in rete dagli interventi finanziati ¹¹ (KWh)	O.S. 2.1
Mobilità e Trasporti CC4–MOB1 CC5-MOB2	Migliorare l'efficienza energetica dei veicoli in tutti i modi di trasporto, mediante lo sviluppo e l'impiego di carburanti e sistemi di propulsione sostenibili [Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse, COM(2011) 571 def.]	Target: dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030	Autovetture ogni 1000 abitanti (ACI) Età media delle flotte di TPL	<u>Unità beni acquistati (autobus) (l. output)</u> <u>N. degli autobus Euro 0 ed Euro 1 sostituiti o ammodernati</u> Variazione dell'età media delle flotte di TPL Numero di mezzi a basso impatto acquistati (trazione elettrica, metano, GPL, ..) Variazione dell'incidenza dei mezzi alimentati a diesel/totale flotta	O.S. 2.2
	Prestare particolare attenzione nelle aree urbane alla gestione del traffico e alle modalità di trasporto integrato, incluse piste ciclabili e aree pedonali affinché il trasporto urbano sia coordinato con le diverse esigenze per gli alloggi, le zone lavorative, l'ambiente e gli spazi pubblici [Carta di		<u>Persone di 15 anni e più occupate che escono di casa per andare al lavoro in bicicletta sul totale delle persone occupate (l. risultato)</u>	<u>Estensione in lunghezza (piste ciclabili realizzate) (l. output)</u> Coefficiente di realizzazione del biciplan (Km	O.S. 2.2

¹⁰ Verificare aggiornabilità con passaggio da conto Energia a Conto termico.

¹¹ Si propone di considerare i KWH complessivamente prodotti, nell'ipotesi che i consumi finali non tengano conto della quota di autoproduzione da fonte rinnovabile. In caso contrario, andrebbero conteggiati solo i KWH immessi in rete.

Dichiarazione di Sintesi del PON Città metropolitane 2014/2020

Temi ambientali	Obiettivi di sostenibilità - Target	Contesto (Indicatori di <u>programma</u> e ambientali)	Contributo del PON (Indicatori di <u>programma</u> e ambientali)	Obiettivi Specifici del PON correlati
	Lipsia, 2007]	Disponibilità di piste ciclabili (metri per 1000 abitanti) (ISTAT, ACI) Superficie in m ² delle ZTL per 100 abitanti (comprese le aree dei fabbricati) (m ² /100 ab) (ISTAT)	piste realizzate/totale piste previste Estensione delle ZTL finanziate Variazione della estensione delle ZTL nei comuni interessati dagli interventi	
Mobilità e Trasporti CC6-MOB3	Ottimizzazione della mobilità in ambito urbano mediante l'efficientamento della logistica per il trasporto di merci di lunga distanza in città e lo sviluppo delle applicazioni dei sistemi di trasporto intelligenti (STI). [COM(2009) 490 def	<u>Passeggeri trasportati dal TPL nei Comuni capoluogo delle Città metropolitane per abitante (I. Risultato)</u> <u>Velocità commerciale media per km nelle ore di punta del trasporto pubblico su gomma, autobus e filobus nei Comuni capoluogo delle Città metropolitane (I. Risultato)</u> Densità reti autobus (km/100km ²) (ACI) Posti-km totali nei capoluoghi di provincia (milioni) (autobus, tram, metropolitane, filobus) (ISTAT)	<u>Estensione in lunghezza (direttrici viarie servite da ITS)</u> <u>Estensione in lunghezza (corsie preferenziali protette)</u> Numero sistemi di tariffazione integrata realizzati, di cui riguardanti l'area metropolitana Incremento abbonati TPL	O.S. 2.2
URB1	Consumo di suolo Gestione del patrimonio edilizio pubblico e privato attraverso politiche tendenti all'ottimizzazione del suo uso e all'incentivazione dell'edilizia di sostituzione, al fine di ridurre e, tendenzialmente, eliminare il consumo di suolo (CIPU - Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana", 20 marzo 2013)	Consumo di suolo (%) (ISPRA). Indice di dispersione urbana comunale (%) (ISPRA) Indicatore di diffusione urbana a livello comunale (ISPRA).	Consumo di suolo prodotto dagli interventi (nuova superficie – suolo naturale – occupata) Percentuale di superficie recuperata / riutilizzata rispetto al totale della superficie degli interventi	O.S. 2.1 O.S. 2.2 O.S. 4.1 O.S. 4.2

Dichiarazione di Sintesi del PON Città metropolitane 2014/2020

Temi ambientali	Obiettivi di sostenibilità - Target	Contesto (Indicatori di <u>programma</u> e ambientali)	Contributo del PON (Indicatori di <u>programma</u> e ambientali)	Obiettivi Specifici del PON correlati
	<p>Produzione e gestione dei rifiuti</p> <p>Proteggere l'ambiente e la salute umana prevenendo o riducendo gli impatti negativi della produzione e della gestione dei rifiuti riducendo gli impatti complessivi dell'uso delle risorse e migliorandone l'efficacia</p> <p>[COM(2005)666, Dir 2008/98/CE, D.Lgs. 152/2006,D.Lgs.205/2010]</p>	<p>Produzione di rifiuti urbani (kg/ab) (ISPRA)</p> <p>Raccolta differenziata dei rifiuti urbani per i comuni (%) (ISPRA)</p> <p>Produzione di rifiuti speciali per regione di cui da Costruzione e Demolizione (Mt) (ISPRA)</p>	<p><i>Monitoraggi su interventi specifici</i> (verifica con le AU)</p> <p><i>Rifiuti da Costruzione e Demolizione prodotti e avviati a riciclo (t)</i> (verifica con le AU)</p>	<p>O.S. 2.1</p> <p>O.S. 2.2</p> <p>O.S. 4.1</p> <p>O.S. 4.2</p>
URB2	<p>Inquinamento atmosferico</p> <p>entro il 2020 abbattere dell'82% le emissioni di SO₂, del 60% quelle di NO_x, del 51% quelle di COV, del 27% quelle della ammoniaca e del 59% quelle del PM_{2,5} primario rispetto ai dati del 2000</p> <p>[Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico COM(2005)]</p>	<p>Stima top down - emissioni PM₁₀ primario (ISPRA)</p> <p><u>Concentrazione di PM₁₀ nell'aria nei comuni capoluogo di provincia</u> (l. di risultato)</p> <p>Concentrazione di PM₁₀ - Valore medio annuo (massimo e minimo) per città capoluogo (µg/m³)(ISPRA)</p> <p>Numero massimo dei superamenti del limite per la protezione della salute umana previsto per il PM₁₀ per città capoluogo (ISPRA)</p>	<p>Riduzione delle emissioni di PM₁₀ del settore riscaldamento (ton/anno)</p> <p>Riduzione delle emissioni di PM₁₀ dei settori trasporti su strada (ton/anno)</p>	<p>O.S. 2.1</p> <p>O.S. 2.2</p>
	<p>Campi elettromagnetici</p> <p>Assicurare la tutela della salute dei lavoratori e della popolazione dagli effetti dell'esposizione a determinati livelli di campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici [Legge 22 febbraio 2001, n. 36 Legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici]</p>	<p>Numero di superamenti e stato delle relative azioni di risanamento per sorgenti RF (impianti radiotelevisivi e stazioni radio base per telefonia mobile) (numero) (ISPRA)</p>	<p><i>Monitoraggi su interventi specifici, per assicurare il rispetto dei parametri normativi</i> (verifica con le AU)</p> <p><i>Superficie di intervento ricadente in aree a specifica criticità ambientale</i> ((verifica con le AU)</p>	<p>O.S. 1.1</p> <p>O.S. 2.1</p> <p>O.S. 2.2</p>
	<p>Inquinamento acustico</p> <p>Ridurre il rumore ambientale provocato da sorgenti specifiche, in particolare le attrezzature utilizzate all'aperto, i</p>	<p>% di popolazione esposta a livelli Lden tra 60 e 64 dB(A) (ISPRA, Comuni)</p> <p>% di popolazione esposta a livelli di Lnight tra</p>	<p><i>Monitoraggi su interventi specifici per valutare gli effetti delle azioni realizzate e garantire il comfort acustico</i> (verifica con le AU)</p>	<p>O.S. 2.2</p> <p>O.S. 4.1</p>

Dichiarazione di Sintesi del PON Città metropolitane 2014/2020

Tem ambientali	Obiettivi di sostenibilità - Target	Contesto (Indicatori di <u>programma</u> e ambientali)	Contributo del PON (Indicatori di <u>programma</u> e ambientali)	Obiettivi Specifici del PON correlati	
	mezzi e le infrastrutture di trasporto e alcune categorie di attività industriali, che tengano conto delle misure già in vigore o di prossima adozione [l.r. 10 agosto 2001, n. 13.	55 e 59 dB(A) (ISPRA, Comuni)	<i>Superficie di intervento ricadente in aree a specifica criticità ambientale</i> ((verifica con le AU)	O.S. 4.2	
URB3	Biodiversità Incremento degli spazi verdi urbani, di «cinture verdi» intorno alle conurbazioni per delimitare gli spazi urbani (capitolati per il miglior utilizzo e la manutenzione delle aree) (L. 10/2013)	% di verde pubblico sulla superficie comunale (ISTAT) Disponibilità di verde pubblico pro capite (m2/ab) (ISTAT) Presenza di Aree Natura 2000 (MATTM, Regioni)	Superficie interventi in prossimità ¹² di aree naturali e culturali di pregio (aree Natura 2000, aree protette, corridoi ecologici, ad alto valore paesaggistico e monumentale, ecc)	O.S. 2.1 O.S. 2.2 O.S. 4.1 O.S. 4.2	
	Biodiversità - Infrastrutture verdi In particolare nelle città è importante migliorare la comprensione delle soluzioni basate sulle infrastrutture verdi, cominciando dalle scuole, e potenziare la collaborazione attiva della società civile. COM(2013) 249 final	% delle aree naturali protette e/o tutelate sulla superficie comunale, (ISTAT)			Percentuale di interventi che interessano la Rete Natura 2000 (sottoposti a screening o VINCA)
	Paesaggio Tutela, recupero e valorizzazione del paesaggio e dei beni culturali [D.lgs 42/2004]	Aree e beni vincolati ex art. 136 e art. 142 D.lgs 42/2004 (MIBAC)			
URB4	Riduzione di fenomeni di tensione abitativa, di marginalizzazione e degrado sociale (Decreto Legge 22 giugno 2012, n. 8)	<u>Percentuale di individui in condizioni di disagio abitativo sul totale della popolazione residente nei Comuni capoluogo delle Città metropolitane (I. Risultato)</u>	<u>Percentuale di partecipanti che si stabilizzano nel percorso di accompagnamento abitativo a 2 anni dall'avvio</u>	O.S. 3.1 O.S. 3.2 O.S. 4.1	
	Creare ed assicurare spazi pubblici di alta qualità (Carta di Lipsia, 2007)	n.d.	<u>Edifici pubblici o commerciali costruiti o ristrutturati in zone urbane</u>	O.S. 2.1 O.S. 4.2	

¹² Identificare apposite "aree buffer" o determinare una distanza media in fase di attuazione

Dichiarazione di Sintesi del PON Città metropolitane 2014/2020

Temi ambientali	Obiettivi di sostenibilità - Target	Contesto (Indicatori di <u>programma</u> e ambientali)	Contributo del PON (Indicatori di <u>programma</u> e ambientali)	Obiettivi Specifici del PON correlati
	Potenziare l'economia locale e il mercato del lavoro locale (Carta di Lipsia, 2007)	<i>Presidio ambientale delle aree degradate (n. imprese/no profit a vocazione ambientale presenti)</i> (da verificare con le AU)	<u>Numero di progetti attuati completamente o parzialmente da parti sociali o da organizzazioni non governative</u> N. servizi/imprese a vocazione ambientale attivati (riciclo, educazione, ecc.)	O.S. 3.3
GOV1	Adottare approcci di <i>governance</i> multilivello rafforzando la pratica del partenariato sia in senso verticale sia in senso orizzontale, in particolare nel quadro del dialogo sociale [Libro bianco del Comitato delle Regioni sulla <i>governance</i> multilivello]	n.d.	Incontri locali per la costruzione delle azioni integrate e per l'approfondimento della valutazione ambientale (n. e qualificazione soggetti partecipanti)	Tutto il PON
GOV2	Rafforzare l'accesso all'informazione, la partecipazione pubblica al processo decisionale e l'accesso alla giustizia nelle questioni ambientali [Rapporto Geo5 dell'UNEP del 20 febbraio 2012]	<u>Numero di Comuni della Città metropolitana con servizi pienamente interattivi in percentuale sul totale dei Comuni della Città metropolitana (I. Risultato)</u> Strumenti di Informazione e Comunicazione Ambientale sul Web (SICAW26 e SICAW26Q) (ISPRA) Presenza di strumenti innovativi sui siti web comunali (INN8) (ISPRA)	<u>Numero di comuni associati a sistemi informativi integrati (I. Output)</u> N. di servizi digitali su temi ambientali attivati (es. monitoraggio del territorio; rifiuti; mobilità dolce)	O.S. 1.1
GOV3	Costruire serie storiche attendibili e migliorare l'accesso ai dati. Costruire sistemi di monitoraggio nell'ambito di quadri di sostenibilità condivisi [Rapporto Geo5 dell'UNEP del 20 febbraio 2012]	n.d.	Periodicità dei rapporti di monitoraggio del PON e funzionalità del sistema di monitoraggio multilivello (attendibilità, comparabilità e qualità dati trasmessi dalle AU – valutazione qualitativa) Capacità di costruzione di quadri di monitoraggio condivisi (n. sistemi di monitoraggio integrati a livello locale con PUM-PAES, ecc.)	Tutto il PON

5 Il contributo della valutazione all'integrazione ambientale del PON

Come più volte ripetuto nell'ambito della descrizione del percorso di programmazione e valutazione del PON METRO, la finalità principale che si voleva imprimere alla Valutazione Ambientale Strategica in questo caso è stata orientata in modo particolare alla definizione di condizioni per la sostenibilità della sua attuazione e dunque di modalità per l'integrazione ambientale continua. Con questo obiettivo, più che alla valutazione di dettaglio di azioni di livello ancora profondamente strategiche e prive di reali contenuti localizzativi nelle diverse città, si è lavorato alla costruzione di una *governance* ambientale per l'attuazione del Programma, che tenesse in adeguata considerazione il ruolo dei soggetti preposti in diverso modo al presidio dei temi e delle funzioni ambientali. Inoltre, è stata posta particolare attenzione alla introduzione di percorsi per l'approfondimento dei contenuti della valutazione ambientale e per la costruzione e condivisione delle azioni integrate in ciascuna città coinvolta nel Programma. La sezione 7 del PON e il capitolo 8 del Rapporto Ambientale contengono indicazioni e fissano responsabilità delle Autorità Urbane sull'effettiva conduzione di tali percorsi di consultazione, auspicando la definizione di percorsi integrati che coinvolgano congiuntamente il partenariato socio economico e ambientale.

5.1 La *governance* ambientale per l'attuazione

Il PON METRO struttura la fase di attuazione attraverso percorsi di *governance* multilivello che integrano relazioni di tipo verticale e orizzontale.

In particolare, attraverso il **percorso di co-progettazione** la definizione delle azioni integrate vedrà il costante confronto diretto tra l'Autorità di Gestione, le Autorità urbane e le Regioni attraverso il necessario supporto tecnico e metodologico.

Inoltre, l'Autorità di Gestione dovrà assicurare il coinvolgimento da parte delle Autorità urbane dei **referenti ambientali locali** durante le fasi di programmazione, progettazione e attuazione delle Azioni integrate, al fine di garantire l'integrazione delle considerazioni legate alla sostenibilità degli interventi, in continuità con il percorso di VAS.

Nell'ambito del percorso di condivisione delle scelte a livello locale l'Autorità di Gestione del PON sosterrà inoltre le Autorità urbane nell'attivazione di una **piattaforma territoriale di coordinamento e scambio di informazioni** tra l'Amministrazione comunale e 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 e alle Amministrazioni centrali, ad es. università, grandi imprese, autorità portuali, associazioni di rappresentanza).

Con lo scopo di proseguire il confronto avviato in fase di programmazione con le expertise dei centri di competenza nazionali (presso le Amministrazioni centrali con competenze di policy nei settori oggetto del PON) è prevista la costituzione di un apposita Segreteria Tecnica della futura Autorità di Gestione del PON.

Essa vedrà la partecipazione di referenti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del MIBACT avrà tra le altre la funzione di messa a sistema e coordinamento operativo delle attività delle Autorità Urbane e dei referenti ambientali locali, in materia di sostenibilità delle azioni integrate.

L'attività della Segreteria tecnica, consentirà di lavorare in maniera omogenea su tutti gli ambiti territoriali, al contempo garantendo tramite i referenti locali un raccordo costante con i territori.

Gruppi di lavoro orizzontali su temi specifici a tutt'oggi da individuare compiutamente consentiranno il confronto e lo scambio continuo di esperienze. Essi sono pensati 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. Verranno adeguatamente supportati mediante progetti di facilitazione, accompagnamento e supporto tecnico. È importante a tal fine che i temi connessi alla sostenibilità dell'attuazione trovino adeguato riscontro all'interno dei gruppi.

A queste previsioni specifiche, si affianca il ruolo **dell'Autorità competente per la VAS**, con le specifiche funzioni attribuite dalla normativa in materia di monitoraggio e riorientamento.

5.2 I percorsi locali per l'approfondimento della valutazione ambientale

Entro il quadro degli obiettivi e azioni definito dal programma, nella fase attuativa le autorità urbane (AU) saranno chiamate a identificare le strategie locali più adatte a rispondere ai fabbisogni di ciascun contesto, sviluppando le azioni integrate proprie di ciascuna città.

Come ripetutamente evidenziato nell'ambito della consultazione sul Rapporto ambientale, la definizione delle azioni dovrà essere accompagnata da un percorso di approfondimento della valutazione ambientale che declini e specifici, ove opportuno, la valutazione effettuata nel presente Rapporto. Il presente paragrafo identifica gli elementi cardine di tale percorso valutativo, fatti propri dal Programma, che li richiama all'interno della sezione 7.

Durante l'attuazione, le AU dovranno porre particolare attenzione nel garantire un raccordo fra le previsioni sviluppate nell'ambito del PON e nei POR, evitando il rischio di una frammentazione degli interventi senza visione strategica. Gli interventi finanziati con i due programmi dovranno pertanto essere coordinati e integrati sul territorio, per produrre i benefici attesi, in particolare ambientali. A tal fine, l'AU dovrà auspicabilmente individuare un sistema di governance complessivo riferito ad entrambi i programmi, atto a garantire la selezione e la realizzazione degli interventi con procedure trasparenti e concertate e ad assicurare la sostenibilità degli stessi.

Per garantire la trasparenza del processo, la scelta e la definizione delle azioni, che prenderà l'avvio a partire dalle riflessioni e dai primi documenti preparatori elaborati dalle AU, dovrà essere effettuata nell'ambito di un percorso di confronto con gli Enti territoriali (attuale Ente Provincia e prossima Città Metropolitana), con le autorità ambientali regionali e locali, con il partenariato socioeconomico e con il pubblico. Indicazioni in merito saranno contenute nelle apposite Linee guida da emanare a cura dell'Autorità di gestione.

Con riferimento alle attività valutative, ciascuna città sarà chiamata a:

- Specializzare le analisi e le valutazioni in relazione ai contenuti delle proprie azioni integrate e alla loro localizzazione, integrando eventuali problematiche specifiche di ciascun contesto (ad esempio, il tema del rischio idrogeologico per Genova) e valutando gli effetti ambientali sulla base della puntuale definizione e la localizzazione delle azioni, anche facendo riferimento ai dati disponibili alla scala locale. Qualora, al di fuori delle azioni immateriali previste per l'Agenda digitale e per l'inclusione (FSE), le città decidano di sviluppare azioni che interessano un'area sovracomunale, specifici approfondimenti valutativi dovranno interessare tale territorio.
- Documentare e valutare la scelta fra alternative strategiche, operative o gestionali (priorità, azioni, localizzazione, criteri attuativi, modalità gestionali, tempistica dell'attuazione), nell'ambito del citato

percorso di condivisione e confronto con i soggetti con competenza ambientale, con gli Enti territoriali e con il pubblico.

- Produrre dati ed informazioni da trasmettere periodicamente all’Autorità di Gestione per il monitoraggio degli effetti ambientali del Programma, sulla base delle indicazioni specifiche che l’AdG fornirà in avvio della fase di attuazione.
- Integrare, ove possibile, il nucleo base di indicatori di contesto e di output/risultato, attraverso un approfondimento e arricchimento degli indicatori già previsti, anche in relazione diretta con il monitoraggio di altri strumenti di governo locale (PUM, PAES, piani urbanistici, ecc). tale approfondimento dovrà essere strutturato in base alle definizioni effettive delle azioni integrate in ciascuna realtà urbana e metropolitana.

Come guida alla contestualizzazione della valutazione si forniscono di seguito alcune indicazioni, desunte dai contributi pervenuti in sede di consultazione sul RA e organizzate secondo le seguenti voci: **analisi di contesto, quadro programmatico, valutazione degli effetti ambientali/criteri, monitoraggio**. Il capitolo 8 del Rapporto ambientale contiene le indicazioni riferibili ad ogni specifica città, che dovranno essere vagliate da parte delle AU competenti.

Allegato 1 – Osservazioni pervenute in fase di consultazione sul Rapporto ambientale e relative controdeduzioni

Ente	Data ricezione
Regione Liguria - DIPARTIMENTO AMBIENTE - Settore: VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE	09/09/2014
Autorità di bacino Alto Isonzo	11/09/2014
Provincia di Torino - SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE	17/09/2014
Regione Toscana – NURV	16/09/2014
Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria	18/09/2014
Regione Lombardia	18/09/2014
Provincia di Firenze - Dip. Promozione del territorio	18/09/2014
Provincia di Reggio Calabria	19/09/2014
Provincia di Milano	23/09/2014
Provincia di Genova	23/09/2014
Soprintendenza per i Beni architettonici di Firenze	17/09/2014
ARPA Campania	18/09/2014
ARPA Lombardia	18/09/2014
Autorità bacino Arno	22/09/2014
Regione Veneto	23/09/2014
Comune di Milano	03/10/2014
ARPA Liguria ¹³	24/09/2014
Provincia di Napoli	25/09/2014
Provincia di Cagliari	03/10/2014
ANCE	10/10/2014
Regione Lombardia	14/10/2014
Provincia di Firenze - Direzione Agricoltura (analogo al territorio)	07/10/2014

¹³ L'Arpa Liguria ha comunicato di non avere ulteriori osservazioni dato il recepimento di quelle formulate sul Rapporto Ambientale preliminare.

Regione Liguria - DIPARTIMENTO AMBIENTE - Settore: VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Osservazione	recepimento
<p>ambito territoriale di riferimento del Programma</p> <p>Il RA si concentra sui soli comuni capoluogo rimandando alla fase attuativa i necessari approfondimenti, qualora le città prevedano specifiche progettualità intercomunali.</p> <p>Come già indicato nel paragrafo precedente, pare auspicabile la definizione di un percorso di valutazione ambientale condiviso con le autorità ambientali regionali e locali per le successive fasi di programmazione ed attuazione.</p>	<p>Accolta</p> <p>Cfr. PON (sez. 7) e Rapporto Ambientale.</p> <p>Nel RA è stato inserito uno specifico capitolo (cap. 8) contenente le indicazioni per la valutazione in fase attuativa.</p>
<p>Percorso di programmazione e di attuazione</p> <p>Con riferimento alla tabella 3 del rapporto preliminare, in cui si individuava un'articolazione territoriale degli obiettivi specifici e delle azioni, si rileva come nel Rapporto Ambientale tale tabella sia stata eliminata e si indichi che ciascuna città sarà libera di specializzare i propri investimenti su alcune categorie di intervento tra quelle previste, sulla base di motivate indicazioni di priorità e con adeguate forme di confronto pubblico, e che il percorso di integrazione e valutazione ambientale dovrà accompagnare e documentare la fase di selezione delle alternative di intervento nella costruzione delle azioni integrate locali. E' auspicabile la definizione di un percorso di valutazione ambientale condiviso con le autorità ambientali regionali e locali per le successive fasi di programmazione ed attuazione.</p>	<p>Accolta</p> <p>Cfr. PON (sez. 7) e Rapporto Ambientale (cap. 8)</p>
<p>Analisi di contesto</p> <p>Nell'analisi di contesto l'analisi degli aspetti connessi all'assetto idrogeologico che costituiscono aspetti ambientali rilevanti per la realtà genovese e sarebbero da integrare nelle successive fasi di programmazione e attuazione, tenuto fermo il principio di base del non incremento della popolazione esposta al rischio.</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>Cfr. PON (sez. 7) e Rapporto Ambientale (cap. 8)</p> <p>Si prevede la definizione di un percorso attuativo che preveda la responsabilità da parte delle AU di approfondimento dei contenuti valutativi a livello locale</p>
<p>Nel RA è stato precisato in relazione all'indicatore disponibilità di verde pubblico procapite che "con riferimento a Genova per valutare l'effettiva fruibilità del verde occorre tenere conto che per la particolare conformazione o acclività del territorio cittadino e del suo hinterland una non trascurabile quantità di superficie verde o potenzialmente verde potrebbe di fatto risultare irrilevante ai fini della corretta valutazione del verde effettivamente disponibile" ma non è stata accolta la proposta dell'indicatore comune europeo relativo all'accessibilità al verde pubblico. Si rimanda nuovamente ai contenuti pertinenti del parere motivato sulla VAS del PUC</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>Cfr. cap. 8 Rapporto Ambientale)</p> <p>L'analisi di contesto deve basarsi sui dati disponibili per tutte le città coinvolte. Gli approfondimenti in ambito locale potranno cogliere tutti gli aspetti delineati.</p>
<p>In fase di scoping si era fatto presente la necessità di tenere presente che la connotazione del patrimonio edilizio sottoposto a tutela non sempre è compatibile con interventi di miglioramento energetico sviluppando azioni condivise conformemente ai contenuti del Decreto Ministeriale 10 settembre 2010 recante "linee guida per l'autorizzazione degli impianti alimentati da fonti rinnovabili".</p>	<p>Accolta</p> <p>nel Rapporto Ambientale</p>
<p>Il RA prende in considerazione la popolazione esposta a rumore come definita dalla direttiva comunitaria 2002/49/CE. A Genova risulta più del 30% della popolazione esposta nell'intervallo L_{night} tra 55 e 59 db(A) (massimo valore percentuale per tale intervallo tra le città metropolitane). Si rimanda nuovamente ai contenuti pertinenti del parere motivato sulla VAS del PUC</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>L'analisi di contesto deve basarsi sui dati disponibili per tutte le città coinvolte. Gli approfondimenti previsti in ambito locale al cap. 8 potranno cogliere tutti gli aspetti delineati.</p>
<p>Obiettivi</p> <p>Si fa comunque presente che visto il contesto di riferimento genovese</p>	<p>Accolta</p>

<p>caratterizzato da elevata popolazione esposta agli effetti del rischio idrogeologico tale elemento può essere condizionante per la realizzazione di alcuni interventi previsti dal PON metro e come tale deve essere considerato assumendo come principio guida la diminuzione della popolazione esposta a rischio.</p>	<p>Nelle condizioni generali per la sostenibilità degli interventi (cap. 7.2 del RA)</p>
<p>Valutazione degli effetti/criteri per l'attuazione</p> <p>I criteri individuati nel Rapporto ambientale sono del tutto condivisibili ed è necessario darne concreta attuazione ai fini di una migliore sostenibilità del programma; in parte essi si ritrovano tra i principi guida per la selezione delle operazioni definite nel programma, in parte si trovano solo nel Rapporto ambientale e necessitano quindi una trasposizione nelle modalità attuative.</p> <p>Occorre che siano definite le modalità attuative del programma garantendo al loro interno l'integrazione di criteri/condizioni individuati nel Rapporto ambientale.</p>	<p>Accolte</p> <p>I principi guida per la selezione delle operazioni contenuti nel Programma sono stati integrati con un riferimento diretto al recepimento dei criteri di sostenibilità elaborati nel Rapporto Ambientale, nonché alle specifiche indicazioni che potranno scaturire dai percorsi locali di approfondimento della VAS</p>
<p>azione 2.2.1 1 Nodi di interscambio modale si ritiene che le indicazioni contenute nel RA volte a limitare il consumo di suolo dovrebbero comparire tra i principi guida per la selezione delle operazioni;</p>	
<p>Azione 3.1.1.1: Abitare protetto, assistito e condiviso e Azione 3.1.1.2: Prevenzione dell'emergenza abitativa dovrebbe essere più forte e vincolante nel programma il richiamo al riuso del patrimonio edilizio esistente o all'utilizzazione di aree dismesse, ai fini di evitare nuovo consumo di suolo. In realtà fortemente urbanizzate, e tenuto conto della consistente quota di unità immobiliari libere esistenti e del calo demografico; in ogni modo si ritiene che gli interventi finanziati dal programma dovrebbero avere bilancio nullo in termini di consumo di suolo ricorrendo eventualmente, in assenza di alternative, a forme di compensazione.</p> <p>Analogamente per l'asse 4: si ritiene che il programma dovrebbe richiamare tra i principi guida per la selezione delle operazioni la minimizzazione del consumo di suolo e la eventuale necessità di compensazione</p> <p>Relativamente all'Asse 3 innovazione per l'inclusione sociale, che sottende azioni che potrebbero implicare la realizzazione di nuove residenze ed in generale una sinergia con la pianificazione relativa all'edilizia pubblica e sociale, si richiama quanto espresso sul tema nell'ambito del parere motivato sul PUC di Genova:</p> <p>"È necessario che la potenzialità edificatoria concessa a fini di edilizia pubblica e sociale non si realizzi a scapito di funzioni di effettivo interesse collettivo e aree libere, in particolare aree verdi. A tale scopo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere introdotti degli accorgimenti compensativi che consentano di non ridurre ulteriormente spazi essenziali per la vivibilità del tessuto cittadino (ad es. non limitandosi alla quota minima di standard previsti dalla norma ovvero individuando aree da lasciare libere a scala di piano), - deve essere garantito che l'incremento di carico insediativo non comporti aumento della popolazione esposta al rischio idrogeologico o a scarsa qualità ambientale (inquinamento acustico, atmosferico, ecc.)". <p>Tali criteri dovrebbero costituire criteri guida per la scelta delle operazioni.</p>	<p>Accolta</p> <p>Oltre all'integrazione dei principi guida per la selezione delle operazioni nel Programma con un richiamo diretto al recepimento delle condizioni di sostenibilità poste nel Rapporto Ambientale, il capitolo 7.2 di quest'ultimo è stato integrato con orientamenti specifici in termini di bilancio nullo del consumo di suolo delle azioni integrate e in merito alla diminuzione della popolazione esposta al rischio idrogeologico e ambientale.</p>
<p>monitoraggio</p>	
<p>Richiama la necessità già manifestata di sviluppare il programma di monitoraggio in coordinamento con i sistemi di monitoraggio del Programma Operativi Regionali FESR e del PUC e del PAES di Genova.</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>Cfr. RA (cap. 9)</p> <p>Il monitoraggio del Programma deve essere coerente con il più ampio sistema di indicatori definito nell'Accordo di Partenariato. Dal punto di vista del monitoraggio ambientale, potranno essere forniti approfondimenti nelle diverse</p>

realità locali su aspetti pertinenti.
Inoltre, il Programma prevede espressamente la coerenza degli interventi previsti con i PAES e i PUM.

Autorità di bacino Alto Isonzo

Osservazione	recepimento
<p>ambito territoriale di riferimento del Programma</p> <p>Si prende atto che, in fase di definizione delle azioni integrate, si valuterà la coerenza con la pianificazione di competenza della scrivente Autorità, indicata nella nota precedentemente inviata, con particolare riferimento ai temi inerenti la sicurezza idraulica, il rispetto degli obiettivi ambientali dei corpi idrici e la tutela dell’assetto idrogeologico.</p>	<p>Accolta cfr. RA (cap. 8).</p>
<p>Obiettivi</p> <p>Con riferimento al capitolo 7, paragrafo 7.1, Azione 2.1.1.1, in relazione alla realizzazione di impianti mini idroelettrici in preesistenti canalizzazioni, si raccomanda il rispetto degli obiettivi ambientali dei corpi idrici ove fissati dal Piano di gestione del distretto idrografico delle Alpi Orientali, elaborato ai sensi della direttiva 2000/60/CE e disponibile al sito www.alpiorientali.it.</p>	<p>Accolta Cfr. RA (cap. 7, sezione 7.1) Allo stadio attuale non si ritiene che il PON finanzia interventi ricadenti in questa tipologia, tuttavia a scopo cautelativo si è inserito un riferimento fra le 2 condizioni per la sostenibilità”</p>

Provincia di Torino – servizio valutazione di impatto ambientale

Osservazione	recepimento
<p>ambito territoriale di riferimento del Programma</p> <p>Il focus territoriale si concentra sul territorio dei Comuni capoluogo, e la partnership con i comuni vicini è solo auspicata.</p> <p>Pur comprendendo che il PON METRO non possa prefiggersi l'obiettivo di anticipare assetti amministrativi che si delinearanno 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Sarebbe altresì importante che tale attività fosse coordinata a livello locale da enti, quali le Città Metropolitane, con una visione di <i>governance</i> di interesse generale e rappresentativa di tutto il territorio interessato.</p>	<p>Non Accolta</p> <p>L'ambito territoriale del PON è definito dall'Accordo di Partenariato. In particolare per alcune azioni immateriali (asse 1 e asse 3) si fa specifico riferimento all'area metropolitana, per gli interventi materiali al contesto dei comuni capoluogo.</p> <p>Tale decisione è stata presa anche in considerazione dei tempi per l'attivazione istituzionale delle 14 Città metropolitane.</p> <p>Le Autorità Urbane hanno comunque la possibilità di sviluppare azioni integrate sull'intero ambito metropolitano. In questi casi, i percorsi locali di approfondimento della valutazione ambientale (cfr. sezione 7 del Programma e cap. 8 del RA) dovranno contenere tutti gli elementi necessari a una valutazione degli effetti ambientali a scala metropolitana delle azioni previste.</p>
<p>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.</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>La condizionalità ex ante rivolta alla presenza di PUM e PAES è rivolta solo alle Autorità Urbane.</p> <p>Tuttavia, è necessario che le azioni integrate di ciascuna città siano coerenti con il quadro programmatico locale (cfr. RA, cap. 8)</p>
<p>Quadro di riferimento programmatico</p> <p>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.</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>Si prevede la definizione di un percorso attuativo che preveda la responsabilità da parte delle AU di approfondimento dei contenuti valutativi a livello locale (cfr. RA, cap. 8 e PON sez. 7)</p>
<p>Valutazione di incidenza</p> <p>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).</p>	<p>Accolta nello studio di incidenza</p>

<p>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.</p> <p>SIR IT1110046 Prascondù 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</p> <p>SIP BP10001 Maculinea Telesius</p>	<p>Accolta nel capitolo 8 del RA, ove si esplicita l'importanza che le AU sviluppino alla scala locale una puntuale valutazione degli effetti delle azioni proposte sul territorio prendendo in considerazione non solo i siti della Rete Natura 2000 ma tutte le aree protette e le aree di connessione ecologica identificate dagli strumenti normativi e di pianificazione locale.</p>
<p>obiettivi</p> <p>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.</p> <p>La riduzione delle emissioni climalteranti dovrebbe essere una raccomandazione/attenzione/obbligo di fondo, ma non un obiettivo specifico in ambito urbano.</p>	<p>Non accolta La riduzione delle emissioni è uno dei requisiti portanti della programmazione 2014/2020 come sancito dai regolamenti comunitari.</p>
<p>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 [...]."</p>	<p>Accolta La descrizione dell'obiettivo è stata riformulata anche sulla base delle Osservazioni della Commissione Europea</p>
<p>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.</p>	<p>Accolta Il testo fa ora riferimento a interventi di ristrutturazione energetica e contiene un criterio specifico sull'utilizzo dei protocolli ITACA e LEED che adottano un approccio complessivo all'edificio e al suo intorno urbano. Le condizioni per la sostenibilità degli interventi poste dal rapporto ambientale e riprese nel Programma hanno un focus specifico sugli interventi destinati all'efficientamento dell'involucro edilizio</p>
<p>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.</p>	<p>Accolta Il riferimento è presente sia nel programma che nelle condizioni per la sostenibilità degli interventi contenute nel rapporto ambientale</p>
<p>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 micro-cogenerazione 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.</p> <p>L'indicatore di contesto non è esaustivo rispetto all'obiettivo generale in quanto prende in considerazione solo il fotovoltaico.</p>	<p>Accolta L'analisi di contesto deve basarsi su dati disponibili per tutte le città coinvolte. Gli approfondimenti in ambito locale potranno cogliere tutti gli aspetti delineati. Sarà comunque verificata la possibilità di modificare l'analisi di contesto</p>
<p>In merito all'obiettivo specifico 2.2.1. Mobilità, e in particolare all'Azione</p>	<p>Non accolta</p>

<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>L'azione non è finanziabile nell'ambito del PON per vincoli posti dall'Accordo di Partenariato</p>
<p>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.</p>	<p>Accolta Presente nel programma e nelle condizioni per la sostenibilità degli interventi contenute nel rapporto ambientale</p>
<p>Valutazione degli effetti/criteri per l'attuazione</p>	
<p>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".</p> <p>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".</p>	<p>Accolta</p>
<p>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".</p>	<p>Accolta</p>
<p>monitoraggio</p>	
<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Accolta È stato inserito tra le condizioni per la sostenibilità degli interventi un criterio sulla limitazione dell'acquisto di veicoli alimentati a diesel. Inoltre è stato inserito un indicatore di output sul numero di mezzi alimentati a diesel acquistati</p>

NURV Regione Toscana

Osservazione	recepimento
<p>ambito territoriale di riferimento del Programma</p> <p>In riferimento alle affermazioni inserenti l'ambito di riferimento del Programma, alla struttura ed alle modalità attuative del PON ed in relazione alle specificità dell'area fiorentina si sottolineano i seguenti elementi critici:</p> <p>le principali criticità dell'area della piana fiorentina e quindi del continuum di aree antropizzate che comprende molti comuni che faranno parte della Città metropolitana, sono ascrivibili, ad esempio, alla qualità dell'aria e alla mobilità; tali criticità non possono essere affrontate che attraverso un approccio integrato e coordinato tra tutti i comuni interessati e quindi attraverso strategie ed interventi di livello territoriale più ampio rispetto ai limiti amministrativi del solo comune di Firenze. Questo approccio non sembra corrispondere a quello del PON Città metropolitane in quanto l'ambito territoriale di riferimento è quello dei comuni capoluogo e l'estensione ad ambiti territoriali più ampi è solo un auspicio rivolto all'Autorità Urbana;</p>	<p>Non Accolta</p> <p>L'ambito territoriale del PON è definito dall'Accordo di Partenariato. In particolare per alcune azioni immateriali (asse 1 e asse 3) si fa specifico riferimento all'area metropolitana, per gli interventi materiali al contesto dei comuni capoluogo.</p> <p>Tale decisione è stata presa anche in considerazione dei tempi per l'attivazione istituzionale delle 14 Città metropolitane.</p> <p>Le Autorità Urbane hanno comunque la possibilità di sviluppare azioni integrate sull'intero ambito metropolitano. In questi casi, i percorsi locali di approfondimento della valutazione ambientale (cfr. sezione 7 del Programma e cap. 8 del RA) dovranno contenere tutti gli elementi necessari a una valutazione degli effetti ambientali a scala metropolitana delle azioni previste.</p>
<p>Percorso di programmazione e attuazione</p> <p>nel rapporto ambientale del PON si rimandano ad una fase successiva l'analisi dei contesti ambientali di riferimento e la valutazione delle potenziali implicazioni ma non viene esplicitato nell'ambito di quali procedure di pianificazione/programmazione dovrà essere valutata la sostenibilità ambientale di questa fase attuativa che è di responsabilità dell'Autorità Urbana</p> <p>la valutazione degli effetti ambientali condotta nel PON, seppur parta da una analisi di contesto che prende a riferimento le aree dei comuni capoluogo, è stata condotta a prescindere dalle criticità ambientali e dai punti di forza rilevati dall'analisi di contesto per le varie aree metropolitane. La verifica della sostenibilità degli interventi è demandato alla responsabilità dell'Autorità urbana in fase attuativa.</p> <p>Considerando che il programma verrà attuato direttamente attraverso azioni progettate dall'Autorità urbana e che quindi non risultano ulteriori livelli di programmazione/pianificazione e di valutazione ambientale a scala di "città metropolitana" (anche se il rapporto ambientale rimanda "ad una fase successiva l'analisi dei contesti ambientali di riferimento e la valutazione delle potenziali implicazioni), l'attuale PON avrebbe dovuto fornire gli elementi per consentire ai soggetti competenti in materia ambientale ed agli enti territoriali interessati di esprimersi sugli effetti ambientali.</p> <p>Si ritiene inoltre necessario dare indicazioni più puntuali circa le modalità attuative del PON in relazione alle successive "fasi di analisi dei contesti ambientali di riferimento e valutazione delle potenziali implicazioni", anche al fine di garantire a tutti i soggetti di potersi esprimere</p>	<p>Accolta</p> <p>Si prevede la definizione di un percorso attuativo che preveda la responsabilità da parte delle AU di approfondimento dei contenuti valutativi a livello locale (cfr. cap. 8 del RA e sez. 7 del PON)</p>
<p>Analisi di contesto</p> <p>In relazione alla componente aria si ritiene opportuno che la rappresentazione</p>	<p>Parzialmente accolta</p>

<p>del contesto dell'aria ambiente a livello locale (Città di Firenze) sia coerente alla normativa vigente e non a norme abrogate (D.Lgs. 351/1999). In merito agli indicatori scelti per l'inquinamento atmosferico si ripropone l'utilizzo dei seguenti indicatori ambientali : - PM10, NO2 “% popolazione esposta per classi di concentrazione (pg/m3)”; le classi di concentrazione dovrebbero discriminare le relative soglie di valutazione superiore ed inferiore.</p>	<p>È stato inserito il riferimento alla normativa vigente. L'indicatore “% popolazione esposta per classi di concentrazione” inserito nel Rapporto preliminare (derivato dal catalogo nazionale degli indicatori), non è risultato disponibile alla scala necessaria e per tutte le 14 città oggetto di indagine.</p>
<p>Per la scelta di indicatori maggiormente correlabili all'esposizione della popolazione si dichiara che al cap.4 è stato introdotto l'indicatore relativo al numero di superamenti dei valori limite di legge (Fonte ISPRA). Si rileva che al capitolo 4 non è riportato un indicatore (cioè un parametro cui si possa attribuire un valore), ma una tabella che contiene numerosi dati (valori misurati, numero d'interventi di risanamento effettuati o in corso), che descrivono a posteriori la situazione relativa al periodo di tempo osservato. Tali dati - o un eventuale parametro da essi estratto - non consentono quindi di valutare l'andamento dell'esposizione nel tempo, o di confrontare e consentire una scelta tra programmi di sviluppo diversi possibili, o di stimare l'effetto di azioni adottate nel piano. La tabella è piuttosto un sommario confronto tra le situazioni presenti nelle diverse città metropolitane.</p>	<p>Parzialmente Accolta Per l'inquinamento elettromagnetico, così come per la maggior parte delle altre componenti, si è fatto riferimento ai dati disponibili in modo omogeneo per le 14 città. Valutazioni puntuali non sono possibili a questo stadio, in quanto manca la precisa definizione delle azioni e la relativa localizzazione. Nel capitolo 8 del RA, pertanto, è stata inserita l'indicazione di considerare tale elemento alla scala urbana in fase di scelta delle azioni da realizzare.</p>
<p>- La componente rumore è stata trattata sommariamente con alcuni generici richiami normativi ai piani comunali di classificazione acustica, alla relazione biennale sul clima acustico dei comuni con più di 50000 abitanti, al piano comunale di risanamento acustico, alla mappatura acustica europea. Si ribadisce la necessità di trattare la componente con maggior dettaglio e di utilizzare l'indicatore popolazione esposta al rumore delle infrastrutture di trasporto (principalmente stradale) quantificando, anche di massima e sulla base dei dati disponibili, la numerosità di cittadini residenti per fasce di livello sonoro, con approccio analogo a quanto definito nella Direttiva europea 2002/49/CE e nel D.lgs. n. 194/05, a proposito delle mappe acustiche degli agglomerati. Tale indicatore dovrà essere esteso all'intera area metropolitana, valutando con esso gli effetti acustici delle azioni programmate, considerate singolarmente e cumulativamente.</p>	<p>Parzialmente accolta L'analisi di contesto deve basarsi su dati disponibili per tutte le città coinvolte. Gli approfondimenti in ambito locale potranno cogliere tutti gli aspetti delineati. (cfr. cap. 8 del RA).</p>
<p>Valutazione degli effetti/criteri per l'attuazione</p>	
<p>Si ritiene necessario chiarire con precisione come saranno attuate e perseguite le condizioni di sostenibilità degli interventi o i criteri per l'attuazione definiti nel rapporto ambientale quali misure di mitigazione per alcune azioni del PON. In particolare, per garantirne l'effettiva applicazione, si ritiene necessario indicare quali condizioni dovranno essere considerate come criteri di premialità per la selezione degli interventi e quali altre condizioni si configurano come veri e propri criteri di ammissibilità e quindi più incisivi per il perseguimento della sostenibilità del programma. Alcune condizioni riportate nel RA riguardano la necessità di eseguire ulteriori valutazioni di impatto cumulativo ma dovrebbe essere indicato fin da adesso come finalizzare gli esiti della valutazione che altrimenti si configura come mero adempimento burocratico.</p>	<p>Parzialmente accolta Il Programma prefigura in questa fase un sistema di costruzione delle azioni integrate imperniato sulla adesione ad alcuni principi per l'attuazione. Nell'ambito degli approfondimenti tematici che le Autorità Urbane dovranno condurre in fase di attuazione potranno essere previsti criteri più specifici (cfr. Cap. 8 del RA)</p>
<p>- In relazione alla componente campi elettromagnetici il programma non contiene alcun riferimento ad una strategia volta a favorire le reti fisse ove possibile anche se nelle controdeduzioni ai contributi pervenuti in fase preliminare si indica un sostanziale accoglimento delle osservazioni volte a privilegiare la rete fissa. Il PON sembra indirizzare la sua attuazione esclusivamente verso l'installazione di reti wi-fi.</p>	<p>Parzialmente accolta L'accordo di partenariato prevede un massiccio intervento di infrastrutturazione per la Banda Larga e Ultra Larga esclusivamente a carico dei Programmi Operativi</p>

<p>Con riferimento a “reti wi-fi” e “servizi smart” si ritiene di dover ribadire, poiché contrariamente a quanto dichiarato non pare che l'osservazione al documento preliminare sia stata recepita, che i servizi offerti non possano essere ritenuti “smart” semplicemente in quanto accessibili mediante rete mobile. La definizione di “smart” si dovrebbe piuttosto collegare alla semplicità d'accesso ed effettiva fruibilità dei servizi, indipendentemente dalla particolare tecnologia di accesso</p>	<p>Regionali.</p>
<p>Il capitolo 7, “Analisi e valutazione degli effetti ambientali del PON Città Metropolitane”, contiene solo qualche richiamo generico e sporadico all'inquinamento acustico, con l'asserzione che in alcuni casi (azioni 2.1.1.1, 2.2.1.1, 4.1.3.1) fra le “condizioni per la sostenibilità degli interventi” verrà favorito “l'inserimento di criteri ambientali per la progettazione” con efficacia anche acustica. Non vi è nessuna quantificazione, anche di larga massima, degli effetti acustici delle azioni programmate, considerate singolarmente e cumulativamente, mediante gli indicatori proposti. In sintesi, riguardo all'inquinamento acustico, la documentazione presentata è molto generica e scarsamente utile per valutare quantitativamente gli effetti ambientali del piano.</p>	<p>Parzialmente Accolta Nell’ambito degli approfondimenti tematici che le Autorità Urbane dovranno condurre in fase di attuazione potranno essere previsti elementi di contesto e di valutazione più specifici anche in tema di rumore, avendo chiarito le tipologie e i contesti di intervento. Tale valutazione è infatti particolarmente complessa a questo livello di definizione delle azioni. Il RA contiene indicazioni in tal senso (cfr. Cap. 8)</p>
<p>Monitoraggio</p>	
<p>Si ritiene necessario prevedere indicatori relativi alla gestione dei rifiuti collegati all'attuazione delle azioni del PON come ad esempio la ristrutturazione ed efficientamento edilizio e illuminotecnico, in analogia a quanto previsto dall'analisi di contesto per i rifiuti da demolizione.</p>	<p>Parzialmente accolta In questo stadio della programmazione risulta particolarmente complesso introdurre degli indicatori di output o di risultato sulla gestione dei rifiuti prodotti dalle demolizioni o dalle sostituzioni di impianti e apparecchi. Alcuni approfondimenti si potranno produrre in fase di attuazione su progetti specifici (cfr. capitolo 9 de RA)</p>
<p>Il secondo set di indicatori comuni alle città metropolitane ottenuto da una selezione degli indicatori di contesto non risulta presente nel rapporto ambientale e pertanto si ritiene necessaria una integrazione. Si segnala inoltre che l'articolazione in assi - obiettivi specifici - azioni riportata nelle tabelle di pag.115-117 a cui sono stati associati gli indicatori di output e di risultato, non corrisponde all'articolazione definitiva del programma che è stata oggetto di valutazione degli effetti ambientali all'interno del RA; risulta pertanto difficile far corrispondere correttamente gli indicatori individuati alle azioni e agli effetti ambientali conseguenti.</p>	<p>Accolta Il capitolo sul monitoraggio del programma nel rapporto ambientale è stato modificato</p>
<p>Si ritiene inoltre necessario fornire maggiori indicazioni sul “monitoraggio a scala urbana” di cui viene solo “auspicata” l'attivazione da parte delle Autorità urbane.</p>	<p>Accolta Sia il Rapporto ambientale che il programma definiscono il ruolo che le autorità urbane e l’Autorità di Gestione devono rivestire per l’efficacia del sistema di monitoraggio del PON. In avvio di fase attuativa, si definiranno gli elementi di <i>governance</i> necessari al suo funzionamento, tra cui modalità di trasmissione e aggiornamento dati dal livello locale al nazionale, prevedendo possibili focus specifici da parte di ciascuna città.</p>

<p>La tabella di pag. 115-117 non contiene indicatori volti a monitorare gli effetti ambientali del programma. Si ricorda che il Piano dovrebbe in questa fase prevedere indicatori di monitoraggio che rendano conto dell'effetto del programma sull'ambiente.</p>	<p>Accolta Il sistema degli indicatori di programma è stato sensibilmente migliorato, anche con riferimento ad indicatori ambientali. Le modalità di popolamento di tali indicatori sono univoche e definite con fonti di livello nazionale, per lo più, nella disponibilità dell'AdG. Gli indicatori ambientali aggiuntivi sono frutto di una proposta ulteriore, che vede una responsabilità diretta delle Autorità Urbane per il loro popolamento ed eventuale integrazione rispetto agli specifici contenuti che verranno introdotti nelle singole azioni integrate. Per tale ragione, in fase di avvio dell'attuazione verranno definite le modalità per il loro popolamento, dopo una verifica in questo senso con le città. Il capitolo 9 del RA è stato integrato a delineare tutti i passaggi del sistema previsto.</p>
<p>Si ricorda che avrebbero dovuto essere scelti indicatori che fossero rappresentativi del contesto di influenza e degli effetti propri del PON, popolabili e confrontabili alle diverse scale territoriali di interesse. Tali indicatori avrebbero dovuto essere corredati di specifiche schede tecniche che li definiscano univocamente e ne traccino le modalità di costruzione e la fonte,</p>	

Università di Reggio Calabria

Osservazione	recepimento
<p>ambito territoriale di riferimento del Programma</p> <p>La prima considerazione riguarda l'ambito territoriale. E' comprensibile, sotto il profilo dell'attuazione e delle implicazioni procedurali, la scelta di circoscrivere ai comuni capoluogo l'ambito territoriale di applicazione del PON. Essa, tuttavia, appare contraddittoria nei confronti dell'impostazione data in sede legislativa al nuovo soggetto, la cui estensione territoriale coincide con le attuali province. Tale scelta sarebbe condivisibile se oltre al PON in esame (magari denominato diversamente...) ne fosse stato concepito uno dedicato specificamente alla totalità del territorio delle città metropolitane. Al momento attuale, invece, si fa un generico riferimento agli altri fondi strutturali, senza però alcun meccanismo preconstituito di integrazione; in ogni caso, le problematiche affrontate dal PON, come ad esempio quella dell'accessibilità non possono trovare risposte adeguate se non in una logica di integrazione tra servizi di trasporto urbani ed extraurbani, prestando particolare attenzione all'accessibilità da e per le aree interne, maggiormente penalizzate dall'attuale organizzazione dei servizi.</p> <p>L'estensione dello strumento all'intero territorio provinciale (magari destinandovi il 50% delle risorse) consentirebbe inoltre di creare la necessaria condivisione da parte di tutti i cittadini interessati, facendo superare il diffuso senso di distacco, quando non di aperta ostilità, testimoniati dalle numerose prese di posizione pubbliche da parte degli amministratori locali.</p>	<p>Non Accolta</p> <p>L'ambito territoriale del PON è definito dall'Accordo di Partenariato. In particolare per alcune azioni immateriali (asse 1 e asse 3) si fa specifico riferimento all'area metropolitana, per gli interventi materiali al contesto dei comuni capoluogo.</p> <p>Tale decisione è stata presa anche in considerazione dei tempi per l'attivazione istituzionale delle 14 Città metropolitane.</p> <p>Le Autorità Urbane hanno comunque la possibilità di sviluppare azioni integrate sull'intero ambito metropolitano. In questi casi, i percorsi locali di approfondimento della valutazione ambientale (cfr. sezione 7 del Programma e cap. 8 del RA) dovranno contenere tutti gli elementi necessari a una valutazione degli effetti ambientali a scala metropolitana delle azioni previste.</p>
<p>occorrerebbe maggiore flessibilità nell'individuazione delle priorità strategiche nazionali: mentre alcune, come ad esempio l'agenda digitale, molto probabilmente hanno una loro validità generale (anche se non è escluso che ci siano città già ben strutturate sotto questo profilo), altre, come ad esempio il disagio abitativo, pur importanti ovunque, presentano certamente livelli di urgenza significativamente diversi nelle 14 città.</p>	<p>Non accolta</p> <p>Le priorità sono dettate dall'agenda europea e dai regolamenti</p>
<p>Il principale documento di riferimento utilizzato (ribadiamo: nel caso di Reggio Calabria) è costituito dal Piano Strategico 2007-2013. Senza voler entrare nel merito delle scelte ivi contenute e delle modalità utilizzate per la sua redazione, è evidente che si tratti di un documento superato, riferito al precedente periodo di programmazione, che come minimo andrebbe aggiornato. Lo strumento in sé (non solo a Reggio Calabria), inoltre, è gravato del noto peccato originale di non contenere scelte verificate sotto il profilo della fattibilità, della sostenibilità e dell'efficacia, rispondendo solitamente a logiche totalmente diverse.</p>	<p>Non accolta</p> <p>Il riferimento è stato fornito dall'AU nell'ambito del proprio sistema di programmazione</p>

Provincia di Firenze

Osservazione	recepimento
<p>Proposte in intervento</p> <p>Si ritiene opportuno segnalare a titolo di contributo, alcune ipotesi di tipologia di intervento “trasversali” connesse con i temi dell’Asse 2 “Sostenibilità dei servizi e della mobilità” e dell’Asse 3 “ Servizi per l’inclusione sociale”, che potrebbero essere sostanziate in fase di localizzazione degli interventi e riferite a:</p> <p>1) Risparmio ed efficientamento energetico e fonti di produzione di energia rinnovabile, sia in ambito agricolo, (con interventi di mini -idraulico, mini-eolico, biomasse), che all’ambito della scuola secondaria superiore (quali Istituti Tecnici e Licei e plessi didattici per attività scolastica e attività “doposcuola”, o attività aperte al quartiere o alla cittadinanza);</p> <p>2) Mobilità dolce: sia in ambito urbano, per percorsi di vita-lavoro –svago, che in ambito extra-urbano, per percorsi e itinerari turistici, di lavoro e escursionistici;</p> <p>3) Riutilizzo dei suoli, in una prospettiva di integrazione fra l’area urbana ed extra urbana: da destinare a coltivazione di prodotti agricoli, filiera corta di produzione e commercio, forme di agricoltura periurbana; costituzione di start up di micro imprese da destinare a gruppi multietnici, in un progetto di innovazione sociale e in una prospettiva di integrazione socio economica;</p> <p>Si ritengono gli interventi proposti dal Comune di Firenze coerenti con la programmazione della Provincia di Firenze e prossima città Metropolitana con alcuni suggerimenti di seguito indicati :</p> <p>- intervento smart mobility: in fase di progettazione esecutiva si ritiene che potrebbero essere meglio evidenziate le relazioni e le sinergie che potrebbero scaturire fra i vari sottoambiti.</p> <p>Potrebbe essere valutata inoltre l’aggiunta di ulteriori referenze (es. progetto CONCERTO del programma ELISA per la regolamentazione dei bus turistici) e/o riferimenti a documenti programmatici, anche di scala sovracomunale (es. il piano sulla mobilità ciclabile presentato col PTCP). Anche con riferimento a quest’ultimo esempio, potrebbe essere opportuno evidenziare ulteriormente le possibili ricadute positive verso i territori dei Comuni diversi dal capoluogo (che, nel caso della mobilità, dovrebbero essere principalmente la cintura e l’asse lungo l’arno);</p> <p>- intervento smart liveability: in riferimento alle tipologie di intervento di carattere integrato presentate dal Comune di Firenze su questo tema, potrebbero essere sviluppate maggiormente le relazioni e le dipendenze tra le diverse azioni: ad esempio, l’infrastrutturazione per realizzare lo smart lighting non può essere scorrelata rispetto a mobility o liveability (es. un sensore di traffico può essere una delle fonti sulla base delle quali effettuare la regolazione della pubblica illuminazione, oppure le infrastrutture di rete realizzate per i servizi di e-gov potrebbero essere messe a disposizione anche dell’edilizia sociale per non dar luogo a fenomeni di divario digitale fra le popolazioni più deboli);</p> <p>- intervento smart innovation: si suggerisce una maggiore sinergia tra le diverse azioni. Ad esempio, la disponibilità di infrastrutture tecnologiche (es. rete in fibra ottica per collegamenti a larga banda, pannelli informativi e hot-spot wi-fi per portare a conoscenza di cittadini e turisti le varie realtà economiche) oppure i servizi di trasporto (es. un piano della mobilità che favorisca la raggiungibilità delle aree in cui si trovano queste realtà) sono elementi chiave per sostenere lo sviluppo economico delle aree individuate. Possono inoltre risultare determinanti anche altri strumenti (es. condivisione di alcune infrastrutture quali showroom, magazzini, strumentazione particolarmente complessa, ingombrante e/o costosa, sito di e-commerce, ecc</p> <p>Si auspica che in fase di localizzazione, progettazione esecutiva e attuazione degli interventi sopra considerati si attivino meccanismi di interazione con il</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>Le ipotesi di intervento sono state trasmesse all’AU di Firenze</p>
<p>Si auspica che in fase di localizzazione, progettazione esecutiva e attuazione degli interventi sopra considerati si attivino meccanismi di interazione con il</p>	<p>Accolta</p> <p>Si prevede la definizione di un</p>

<p>territorio (Comuni e attuale Ente Provincia e prossima Città Metropolitana, e, altri soggetti di livello settoriale) in considerazione delle prevedibili ricadute in ambito “urbano” in senso lato riferite ai comuni della cintura intorno a Firenze e di una valutazione ex ante in chiave “metropolitana” dei possibili impatti degli interventi;</p>	<p>percorso attuativo che preveda la responsabilità da parte delle AU di approfondimento dei contenuti valutativi a livello locale (cfr. cap. 8 RA e sez. 7 PON)</p>
<p>Analisi di contesto</p> <p>al fine di fornire informazioni aggiuntive rispetto al quadro conoscitivo riportato negli elaborati componenti il “PON METRO” si segnala la presenza sul territorio della Provincia di Firenze di:</p> <p>a. un sistema di Aree Naturali Protette costituito da un Parco nazionale, una Riserva naturale statale, una Riserva naturale provinciale e 15 Aree Naturali Protette di Interesse Locale;</p> <p>b. una rete ecologica costituita da: 17 Siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) e dalle Aree di Collegamento Ecologico individuate negli elaborati già citati del PTCP;</p>	<p>Accolta</p> <p>Le informazioni di dettaglio sono state inserite nel capitolo 8, evidenziando la necessità che la costruzione delle azioni tenga conto di tutti gli elementi citati.</p>
<p>nella carta dei vincoli derivanti dal D.Lgs. n. 42/04 di pagina 46 del Rapporto Ambientale, denominata “Firenze”, appare molto sottostimata la superficie dei boschi e non presenti tutte le attuali Aree Naturali Protette. Si segnala dunque che l’elaborato QC08.2, facente parte del quadro conoscitivo del vigente PTCP, contiene un’aggiornata rappresentazione del territorio provinciale coperto da foreste e boschi, di cui al D.Lgs. n. 42/2004, individuata sulla base delle indicazioni della legge forestale della Toscana n. 39/2000 e succ. mod. e integraz.. Per quanto concerne invece l’attuale sviluppo del sistema delle Aree Naturali Protette della Provincia di Firenze si rimanda all’elaborato Repertorio delle Aree Naturali Protette, allegato del quadro conoscitivo del vigente PTCP. Inoltre non vengono citati i SIC del Padule di Fucecchio e del Bosco di Chiusi e Paduletta di Ramone. Gli elaborati del PTCP sono consultabili sul sito web della Provincia di Firenze al seguente indirizzo: http://www.provincia.fi.it/territorio/ptcp/?L=0</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>L’analisi di contesto deve basarsi su dati disponibili per tutte le città coinvolte. Gli approfondimenti in ambito locale potranno cogliere tutti gli aspetti delineati. (cfr. cap. 8 RA)</p>
<p>Quadro programmatico locale</p> <p>Tra gli strumenti che possono essere considerati come strumenti di programmazione o Policy di scala metropolitana si segnalano i seguenti piani:</p> <p>o Piano Energetico-Ambientale Provinciale PEAP approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 55 del 06/04/2009, consultabile al seguente indirizzo: http://www.provincia.fi.it/ambiente/energia/piano-energetico-provinciale/</p> <p>o Piano Interprovinciale per la Gestione dei Rifiuti di ATO Toscana Centro (Province di Firenze, Prato e Pistoia) approvato dalle Province di Firenze, Prato e Pistoia con Deliberazioni dei rispettivi Consigli Provinciali n. 148, n. 70 e n. 281 del 17/12/2012, consultabile al seguente indirizzo: http://met.provincia.fi.it/garante/indexpir.htm</p>	<p>Accolta (cfr. cap. 8 RA)</p>
<p>Valutazione degli effetti/criteri per l’attuazione</p> <p>Nella fase dell’attuazione del programma, al fine della localizzazione delle azioni, in particolare quelle legate all’innovazione tecnologica, si suggerisce di tenere in considerazione la presenza, oltre ai Siti della Rete Natura 2000, anche delle summenzionate Aree Naturali Protette ed Aree di Collegamento Ecologico. Tale valutazione potrebbe essere effettuata anche con criterio premiante e con l’obiettivo di massimizzare le possibili ricadute positive, come ad esempio favorire la fruibilità del territorio e accrescere la conoscenza e consapevolezza delle aree naturali di pregio presenti sul territorio e delle loro necessità di tutela e valorizzazione.</p>	<p>Accolta</p> <p>Cfr. cap. 7.2 e 8 RA</p>
<p>Durante la fase attuativa, per prevenire effetti negativi sulle componenti ambientali tutelate, agli interventi che verranno localizzati in prossimità delle suddette aree, dovranno essere rigorosamente applicate le procedure previste dalle normative di tutela ambientale vigenti ed i criteri per la sostenibilità, ed in particolare quelli legati alla minimizzazione del consumo di suolo, della biodiversità (habitat e specie) e della compromissione della connettività ecologica delle aree di collegamento ecologico funzionale;</p>	<p>Accolta</p> <p>cfr. cap. 8 RA</p>
<p>monitoraggio</p>	

<p>nella fase attuativa del programma in questione, si propone e si auspica che possano essere attivati, dalle Amministrazioni coinvolte, monitoraggi di dettaglio, con l'individuazione di idonei e calibrati indicatori, al fine di ottenere un efficace controllo e la misurazione locale degli effetti e delle ricadute ambientali delle azioni sui Siti della Rete Natura 2000, sulle Aree Naturali Protette e sulle Aree di Collegamento Ecologico funzionale;</p>	<p>Accolta cfr. cap. 9 RA</p>
---	--

Provincia di Reggio Calabria

Osservazione	Recepimento
<p>ambito territoriale di riferimento del Programma</p> <p>La realizzazione di progetti di scala intercomunale che anticipino e favoriscano l'attuazione della città Metropolitana contrasta con l'attribuzione da parte del PON METRO del -"focus territoriale dei programma sul territorio dei comuni capoluogo... lasciando ai loro sindaci la prerogativa di definire eventuali iniziative e o interventi di-area più vasta".</p> <p>Non può essere lasciata alla esclusiva prerogativa e/o discrezionalità del sindaco della città capoluogo (non ancora sindaco della città metropolitana) l'individuazione, la progettazione e l'attuazione di quelle dinamiche che devono spianare la strada alla concreta realizzazione della città metropolitana..</p> <p>Nel caso specifico della città metropolitana di Reggio Calabria dove secondo quanto previsto dall'art. 1 comma 18 della legge 56/2014 la città metropolitana è costituita solo alla scadenza naturale degli organi della provincia di Reggio Calabria che avverrà a maggio 2016, per raggiungere pienamente l'obiettivo sostanziale che il PON METRO si prefigge non si può fare a meno di tenere nella dovuta considerazione le funzioni, l'esperienza e la competenza territoriale [che coincide con quella della istituenda città metropolitana) degli attuali uffici provinciali.</p>	<p>Non Accolta</p> <p>L'ambito territoriale del PON è definito dall'Accordo di Partenariato. In particolare per alcune azioni immateriali (asse 1 e asse 3) si fa specifico riferimento all'area metropolitana, per gli interventi materiali al contesto dei comuni capoluogo.</p> <p>Tale decisione è stata presa anche in considerazione dei tempi per l'attivazione istituzionale delle 14 Città metropolitane.</p> <p>Le Autorità Urbane hanno comunque la possibilità di sviluppare azioni integrate sull'intero ambito metropolitano. In questi casi, i percorsi locali di approfondimento della valutazione ambientale (cfr. sezione 7 del Programma e cap. 8 del RA) dovranno contenere tutti gli elementi necessari a una valutazione degli effetti ambientali a scala metropolitana delle azioni previste.</p>
<p>La realizzazione del PON METRO, pur lasciando la leadership al sindaco dei comune capoluogo. nei caso specifico quello di Reggio Calabria, per avere una finalità inclusiva dell'intera area metropolitana dovrà legislativamente ed istituzionalmente aprirsi ad una progettualità intercomunale sfruttando l'esperienza e la competenza della provincia di Reggio Calabria che ben conosce territorio. dinamiche e problematiche, coincidendo le stesse con la costituenda città metropolitana.</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>Sulle azioni relative all'Agenda digitale e dell'inclusione sociale (Asse 3) il Programma propone l'apertura a una progettualità intercomunale e metropolitana.</p>

Provincia di Genova

Osservazione	Recepimento
<p>Analisi di contesto</p> <p>In relazione all'azione 2.2.1.2- Servizi di mobilità condivisa e flotte eco-compatibili, dedicata 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, si propone, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo principale legato alla riduzione dei veicoli privati circolanti, favorendo lo shift modale verso (in specie) il trasporto collettivo, di introdurre gli ulteriori, seguenti indicatori VAS (vedi anche RA tabella pag. 76, Mobilità e Trasporti CC4-Mob1):</p> <p>Tempi di attesa massimi per l'utenza sulla singola linea di trasporto pubblico (e/o eventualmente condiviso),</p> <p>Indagini tipo customer satisfaction (dati quali-quantitativi sulla soddisfazione dell'utenza del singolo servizio di trasporto pubblico),</p> <p>Utilizzo del trasporto pubblico: n° passeggeri abbonati trasportati annualmente dai mezzi pubblici per abitante (clienti fidelizzati ed acquisiti, non solo residenti, abitanti o city users).</p> <p>Posti-km totali per ogni singolo comune appartenente all'area metropolitana (milioni) (autobus, tram, metropolitane, filobus)</p> <p>Densità rete trasporto pubblico per singolo comune appartenente all'area metropolitana (km/100km²)</p>	<p>Parzialmente Accolta</p> <p>È stato introdotto l'indicatore relativo ai posti-Km totali</p> <p>Gli altri sono stati ad ogni modo inseriti tra i potenziali approfondimenti da apportare alla valutazione nell'ambito dei percorsi locali (cap. 8)</p>
<p>Percorso di programmazione e di attuazione</p> <p>Infine, pur tenendo conto della circostanza che ha visto la formazione del PON METRO mentre le Città metropolitane, vere e uniche destinatarie del Programma, erano ancora in fase di costituzione, si deve rilevare che l'effettiva, piena funzionalità degli Organi e delle strutture metropolitane è ormai molto prossima; si ritiene quindi che in tempi assai ravvicinati i nuovi Enti potranno produrre il "Piano Strategico del territorio metropolitano", documento con il quale il PON METRO dovrà risultare fortemente integrato ed omogeneo. Si evidenzia a tale proposito che il Piano Strategico metropolitano sarà espressione di tutti i Comuni compresi nell'area metropolitana, non solo del Comune capoluogo, e dovrà esprimere una forte convergenza delle politiche di intervento per l'intero ambito. A questo fine, anche per assicurare che le misure previste dai Programmi di livello nazionale e metropolitano risultino coerenti tra loro nonché con le esigenze di carattere ambientale, risulta necessario che il PON METRO sia dotato delle opportune flessibilità.</p>	<p>Non accolta</p> <p>È da rilevare come modalità e tempistiche per la definizione e l'attuazione del Piano strategico potranno significativamente differire negli ambiti metropolitani. Al contempo, la struttura della programmazione comunitaria è tale per cui è necessario definire compiutamente le azioni integrate da parte delle AU prima del finanziamento degli interventi. Ad ogni modo, i percorsi locali per la declinazione delle azioni integrate potranno adeguarsi e contribuire alla definizione delle scelte di Piano, in considerazione delle singole realtà</p>
<p>Proposte di intervento e integrazione</p> <p>Anche in relazione alla novità del processo di programmazione 2014/2020, rappresentata dall'accordo di partenariato, pur consapevolmente atteso l'obbligo normativo (europeo) che impone il rispetto del vincolo riguardante la concentrazione delle risorse (come richiamato in premessa), non si può non rilevare la totale assenza di risorse (FESR e/o FSE) eventualmente destinabili ad un importante obiettivo tematico quale appare l'OT11 (recante il titolo "Rafforzare la capacità istituzionale delle autorità pubbliche e delle parti interessate e un'amministrazione pubblica efficiente", di cui all'articolo 9, primo comma, punto 11 del Reg.UE 1303/2013), che - laddove invece opportunamente attivate, in specie in relazione al nuovo quadro istituzionale italiano varato con la "riforma Delrio" - avrebbero potuto strategicamente favorire, agevolare e rafforzare la costruzione del nuovo livello di <i>governance</i> delle nascenti città metropolitane ed enti di area vasta, specie con</p>	<p>Non Accolta</p> <p>L'AP definisce gli obiettivi tematici di riferimento del PON. Al contempo, individua per i temi sollevati canali di finanziamento diversi.</p>

<p>riferimento alla capacità di promozione e controllo della sostenibilità ambientale degli interventi di sviluppo previsti dal programma.</p> <p>Tra le criticità ambientali che investono le Città metropolitane italiane emerge in particolare la fragilità idrogeologica, come testimoniano i sempre più frequenti eventi metereologici che causano ingenti danni alle persone ed alle strutture urbane. A fronte di tali emergenze che, se opportunamente contrastate, possono essere mitigate con minori livelli di rischio e minori costi per gli interventi straordinari di ripristino, il PON METRO potrebbe sviluppare azioni di coordinamento interno alle singole Città metropolitane e di rete tra le Città interessate, diffondendo buone pratiche e metodiche di intervento preventivo.</p>	
<p>monitoraggio</p> <p>In relazione all'azione 2.2.1.2- Servizi di mobilità condivisa e flotte eco-compatibili, dedicata 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, si propone, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo principale legato alla riduzione dei veicoli privati circolanti, favorendo lo shift modale verso (in specie) il trasporto collettivo, di introdurre gli ulteriori, seguenti indicatori VAS (vedi anche RA tabella pag. 76, Mobilità e Trasporti CC4-Mob1):</p> <p>Tempi di attesa massimi per l'utenza sulla singola linea di trasporto pubblico (e/o eventualmente condiviso),</p> <p>Indagini tipo customer satisfaction (dati quali-quantitativi sulla soddisfazione dell'utenza del singolo servizio di trasporto pubblico),</p> <p>Utilizzo del trasporto pubblico: n° passeggeri abbonati trasportati annualmente dai mezzi pubblici per abitante (clienti fidelizzati ed acquisiti, non solo residenti, abitanti o city users).</p> <p>Posti-km totali per ogni singolo comune appartenente all'area metropolitana (milioni) (autobus, tram, metropolitane, filobus)</p> <p>Densità rete trasporto pubblico per singolo comune appartenente all'area metropolitana (km/100km²)</p>	<p>Parzialmente Accolta</p> <p>Sono stati introdotti due indicatori relativi agli abbonamenti al TPL e ai posti-Km totali rispettivamente tra gli indicatori di contesto e di risultato.</p> <p>I tempi di attesa massimi e le indagini customer satisfaction potranno essere introdotti in fase di attuazione direttamente tra le AU. Sono stati ad ogni modo inseriti tra gli approfondimenti da apportare alla valutazione nell'ambito dei percorsi locali (cap. 8)</p>

Soprintendenza Firenze

Osservazione	recepimento
<p>Valutazione delle alternative</p> <p>si ritiene non esaustiva la considerazione delle ragioni che hanno motivato la scelta delle alternative individuate e la descrizione di come è stata effettuata la valutazione. Nel Rapporto Ambientale a pag. 111 è evidenziato che: “la valutazione delle alternative e la scelta degli investimenti da mettere in campo, è rimandata alla fase di costruzione di dettaglio delle azioni integrate del PON METRO da parte di ciascuna Autorità urbana”;</p>	<p>Non Accolta</p> <p>La scelta di rimandare la vera fase di analisi e valutazione delle alternative ai percorsi di approfondimento locale della valutazione ambientale è stata una scelta consapevole del valutatore e del programmatore. È stata dettata non dalla volontà di sorvolare su tale elemento cruciale della valutazione, ma, al contrario, dalla consapevolezza che l’analisi di alternative generiche, prive di contestualizzazione sulle città e in assenza di scelte sulle tipologie di intervento attivabili non avrebbe minimamente giovato alla qualità né del Programma né della valutazione, assolvendo unicamente ad un mero obbligo formale.</p>
<p>Valutazione degli effetti/criteri per l’attuazione</p> <p>si ritiene esaustiva la considerazione delle misure previste per impedire, ridurre o compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull’ambiente (e quindi anche sui beni culturali e sul paesaggio) conseguenti all’attuazione del programma.</p> <p>Si raccomanda tuttavia di tenere nella massima considerazione le schede di analisi dei singoli vincoli paesaggistici, parte integrante del Piano Paesaggistico la cui approvazione in itinere, per la successiva pianificazione di dettaglio nelle zone interessate. Si segnalano in particolare i seguenti obiettivi strategici di tutela del paesaggio: massima attenzione al consumo di suolo nelle aree collinari di pregio; salvaguardia degli edifici qualificanti il paesaggio; protezione dell’architettura di origine rurale. Particolare riferimento alla costruzione di serre solari e all’installazione di pannelli fotovoltaici o solari. L’incremento dell’utilizzo di fonti di energia rinnovabile deve andare di pari passo con lo sviluppo di una accurata ricerca per il miglioramento dell’aspetto formale dei manufatti.</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>cfr. cap. 8 RA</p>

ARPA Campania

Osservazione	recepimento
<p>Analisi di contesto</p> <p>Con riferimento all'analisi di contesto, sono analizzate alcune componenti ambientali e territoriali ritenute pertinenti alla tipologia di Programma ma è opportuno considerare altre caratteristiche ambientali/territoriali particolarmente significative delle aree di intervento (aree protette, SIC/ZPS, aree SIN/SIR, aree a rischio sismico/idrogeologico/idraulico)</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>L'analisi di contesto è stata condotta limitatamente ai dati ambientali disponibili per tutti i comuni coinvolti nel programma. ulteriori approfondimenti verranno prodotti al livello locale in avvio della fase di attuazione. (cfr. cap. 8 RA e sezione 7 Programma)</p>
<p>Valutazione degli effetti/criteri per l'attuazione</p> <p>La valutazione è stata condotta prendendo a riferimento gli effetti che il programma potrebbe avere sugli obiettivi di sostenibilità anziché considerare gli impatti sulle componenti ambientali/territoriali analizzate nell'analisi di contesto</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>La valutazione degli effetti prende in considerazione gli obiettivi di sostenibilità come parametro per comprendere il complessivo contributo del programma al loro raggiungimento. Nel fare questo, è stata svolta una valutazione degli impatti sulle diverse componenti ambientali.</p> <p>Il Rapporto ambientale viene comunque integrato per esplicitare maggiormente questi contenuti</p>
<p>Le singole autorità urbane attivano le specifiche procedure di VAS, VIA, VINCA alla scala di progetto all'atto della selezione degli interventi da realizzare e verificano la coerenza degli interventi con la pianificazione locale e regionale</p>	<p>Accolta</p> <p>Si prevede la definizione di un percorso attuativo che preveda la responsabilità da parte delle AU di approfondimento dei contenuti valutativi a livello locale (cfr. cap. 8 RA e sez. 7 PON)</p>
<p>Le singole Autorità urbane forniscano adeguati approfondimenti ambientali/territoriali dell'analisi di contesto delle aree presumibilmente interessate dagli interventi, tenendo conto delle peculiarità delle diverse città metropolitane; a titolo esempi della Città metropolitana di Napoli, si ritiene opportuno approfondire alcuni aspetti quali: rischi naturali ed antropici, aree naturali protette, murali protette anche attraverso rappresentazioni, acque marino-costiere, siti contaminati</p>	
<p>La valutazione degli effetti delle azioni del PON, alla luce delle azioni individuate dalle singole Autorità urbane dovrà essere effettuata considerando tutte le componenti ambientali considerate nell'analisi di contesto (cfr. osservazione precedente)</p>	
<p>monitoraggio</p> <p>Il piano di monitoraggio non è completamente in linea con quanto indicato nel D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. La scelta degli indicatori non è sempre adeguata a monitorare i presumibili effetti sulle componenti ma tale incongruenza è legata alla mancata individuazione di tali componenti nell'ambito della valutazione degli effetti ambientali del Programma. Il piano di monitoraggio dovrà contenere indicatori relativi a tutte le componenti ambientali / territoriali presumibilmente interessate dagli effetti del PON e descritte nell'analisi di contesto opportunamente integrata. In particolare andranno specificati per ciascun indicatore: la tipologia di monitoraggio, il target da raggiungere, i soggetti responsabili del monitoraggio e le azioni da intraprendere nel caso sia necessario rimodulare il PON. È altresì necessaria la pubblicizzazione dei report di monitoraggio periodici.</p> <p>Autorità di Bacino ARNO</p>	<p>Accolta</p> <p>Cap. 9 del RA</p> <p>In fase di attuazione verranno ulteriormente prodotte informazioni e specifiche inerenti modalità comuni alle diverse città per il popolamento degli indicatori ambientali</p>

Osservazione	recepimento
Quadro programmatico Richiama gli strumenti di pianificazione (PAI, Piano rischio idraulico, Piano bilancio idrico, piano direttiva alluvioni – qs ultimo entro il 2015).	Accolta cfr. capitolo 8 del RA

Regione Veneto

Osservazione	recepimento
Valutazione di incidenza ambientale _ ambito di applicazione	
Il campo di applicazione della procedura della VINCA riguarda “piani, progetti e interventi”, pertanto, in coordinamento con la VAS essa deve essere applicata solo nei casi in cui il Programma risulta equivalente a un piano per struttura, tipologia e modalità di attuazione.-	Non Accolta La normativa nazionale prevede il coordinamento delle procedure di VAS e VINCA. “La VAS e la VIA comprendono le procedure di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del decreto n. 357 del 1997; a tal fine, il rapporto ambientale, lo studio preliminare ambientale o lo studio di impatto ambientale contengono gli elementi di cui all'allegato G dello stesso decreto n. 357 del 1997 [...]. (art. 10 parte seconda d.lgs 152/2006 e s.m.i)
La definizione delle compensazioni è prevista solo nel caso in cui si riscontrino incidenze significative negative e in mancanza di soluzioni alternative solo per motivi imperanti di rilevante interesse pubblico. Tali compensazioni devono essere riferite agli habitat e alle specie per le quali è stata valutata l'incidenza negativa. Vengono richiamati i motivi imperanti di rilevante interesse pubblico e la definizione delle compensazioni non può prescindere dal precisare la rilevanza dell'ordine pubblico.	Parzialmente accolta Cap. 6.3 dello studio di incidenza (all. 3 al RA)
Si richiama la necessità che la valutazione di significatività degli effetti agli habitat e alle specie al fine di identificare con chiarezza gli elementi che subiscono una incidenza..	Parzialmente accolta Tale valutazione potrà essere effettuata solo quando saranno definite e localizzate le Azioni per ciascuna città. Un richiamo è stato inserito al cap. 5 dello studio di incidenza (all. 3 al RA)
<ul style="list-style-type: none"> • contestualizzare le azioni di carattere infrastrutturale e strutturale del presente Programma Operativo anche rispetto alle peculiarità del territorio interessato dall'attuazione; • precisare come misure precauzionali tutti quegli accorgimenti assunti dal Programma Operativo in argomento in quanto funzionali alla limitazione dei fattori di perturbativi; • indicare la congruità rispetto ai vigenti strumenti di pianificazione e alla normativa di settore evidenziando, qualora presenti, i vincoli e le limitazioni cui attenersi; • descrivere i fattori perturbativi (in riferimento alle azioni che saranno attuati) rispetto all'elenco introdotto con la decisione di esecuzione della Commissione 2011/484/Ue, fornendo per ciascuno di questi una chiara ed esaustiva qualificazione e quantificazione, anche cartograficamente, dei domini spaziali e temporali di influenza; • riportare gli interventi derivanti da altri progetti e piani che occorreranno, sia spazialmente che temporalmente, nelle medesime aree interessate dal presente Programma Operativo; • definire l'area di analisi sulla base delle quantificazioni di tutti i suddetti fattori perturbativi e di identificare gli habitat e le specie ivi presenti, esplicitando per ciascuno di questi il grado di conservazione a livello locale (in coerenza con l'ecologia che li contraddistingue e rispetto ai singoli parametri che lo compongono come da 	Parzialmente accolta Tali indicazioni sono state riportate per le valutazioni da effettuare in fase attuativa (par. 5.1 dello studio di incidenza – all. 3 al RA)

summenzionata decisione della Commissione). Si ricorda che nel caso in cui venisse riscontrata una incongruenza rispetto alla vigente cartografia degli habitat e habitat di specie, è possibile provvedere alla predisposizione della proposta di modifica secondo quanto previsto dalla specifica circolare del 8/05/2009;

- motivare la vulnerabilità, sia in relazione alle caratteristiche intrinseche di ciascun habitat e specie e sia in relazione al loro coinvolgimento con ciascuno dei fattori perturbativi sopra richiamati, e relativi effetti;
- esprimere chiaramente la relazione tra gli effetti e ciascuno degli habitat e delle specie vulnerabili, mantenendo la correlazione con i fattori di cui alla suddetta decisione 201 I/484/Ue;

- fornire il giudizio sulla significatività per ciascun habitat e ciascuna specie vulnerabile riferendosi alla variazione attesa (motivandola adeguatamente) del grado di conservazione rispetto alla situazione attuale. Il giudizio sulla variazione del grado di conservazione dell'entità tutelata potrà ritenersi corretto se avrà preso in esame tutti i fattori di perturbazione che in precedenza erano stati identificati e relazionati con tale entità. Il giudizio formulato dovrà essere esplicito anche con riferimento a ciascuno dei sottocriteri che definiscono il grado di conservazione al fine di ritenere condivisibile l'assenza di situazioni che ne determinano uno suo scadimento, e nello specifico (decisione 201 I/484//Ue):

i. per gli habitat, rispetto a tre sottocriteri (1. grado di conservazione della struttura, 2. grado di conservazione delle funzioni, 3. possibilità di ripristino) e nel particolare:

1. il grado di conservazione della struttura compara la struttura di un habitat con i dati del manuale d'interpretazione e con le altre informazioni scientifiche pertinenti, quali i fattori abiotici a seconda dell'habitat considerato;

2. il grado di conservazione delle funzioni prevede la verifica del mantenimento delle interazioni tra componenti biotiche e abiotiche degli ecosistemi e della capacità e possibilità di mantenimento futuro della sua struttura, considerate le possibili influenze sfavorevoli, nonché tutte le ragionevoli e possibili iniziative a fini di conservazione;

3. la possibilità di ripristino è considerata esclusivamente se l'habitat subisce effettive incidenze significative negative;

ii. per le popolazioni delle specie, rispetto a due sottocriteri (1. il grado di conservazione degli elementi dell'habitat importanti per la specie (habitat di specie) e 2. la possibilità di ripristino) e nel particolare:

1. il grado di conservazione degli elementi dell'habitat importanti per la specie valuta nel loro insieme gli elementi degli habitat in relazione ai bisogni biologici della specie (gli elementi relativi alla dinamica della popolazione sono tra i più adeguati, sia per specie animali che per quelle vegetali, oltre alla struttura degli habitat di specie e ai fattori abiotici che devono essere valutati), definendo a.) le aree occupate dalla popolazione della specie nelle diverse stagioni; b) i requisiti (delle aree effettivamente occupate) che soddisfano tutte le esigenze vitali della specie (tipicamente aree di: residenza; reclutamento e insediamento; alimentazione; nursery; riproduzione e accoppiamento; nidificazione e deposizione; sosta temporanea (comprese migrazioni); sosta prolungata (comprese migrazioni, svernamento, estivazione, ecc.); c) le relazioni dei differenti habitat di specie rispetto ai diversi cicli di vita;

2. la possibilità di ripristino è considerata esclusivamente se l'habitat subisce effettive incidenze significative negative.

Nel caso in cui si utilizzassero degli indicatori a supporto del giudizio sulla significatività delle incidenze (distinguibili esclusivamente nei seguenti 4 livelli: "non significativo", significativo negativo "basso", significativo negativo "medio" e significativo negativo "alto"), è auspicabile che la scelta ricada in quelli più idonei nel descrivere la variazione del grado di conservazione, anche in riferimento alle dinamiche in atto che governano la presenza e rappresentatività degli habitat e delle specie vulnerabili.

Qualora venissero riconosciute delle incidenze significative negative, la Valutazione Appropriata sarà comprensiva di soluzioni alternative, delle eventuali misure di mitigazione e compensazione. Si ricorda che per ciascuna soluzione alternativa identificata, compresa la c.d. "soluzione 0", deve essere valutata l'incidenza con la medesima metodologia adottata nella precedente fase al fine di poter comparare la stessa e di identificare quella caratterizzata da minor incidenza. Altresì si suggerisce di

Parzialmente accolta
(par. 5.1 dello studio di
incidenza – all. 3 al RA)

<p>considerare in particolar modo quelle soluzioni che consentono di ovviare alle condizioni responsabili dei fattori perturbativi che generano effetti significativi negativi nei confronti degli habitat e delle specie. Le misure di mitigazione vanno identificate nei soli casi in cui, con la soluzione alternativa adottata, permangono delle incidenze significative negative. Si ricorda inoltre che le misure di mitigazione devono essere riferite a ciascun fattore di alterazione responsabile dell'incidenza significativa negativa e che ne deve essere evidenziata l'efficacia in termini qualitativi e quantitativi. Per quanto attiene le misure di compensazione si rammenta che queste possono essere definite solo nel caso in cui per il progetto in argomento è possibile dimostrare la sussistenza dei motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, identificato e definito in atti della pubblica amministrazione, e devono riferirsi agli habitat e alle specie per le quali è stata riconosciuta un'incidenza significativa negativa. Altresì si osserva che le misure di compensazione devono essere attuate preferibilmente prima dell'inizio della realizzazione delle opere.</p>	
<p>Si rammenta che lo studio per la valutazione di incidenza così rielaborato dovrà essere fornito anche su supporto digitale, unitamente alla eventuale documentazione richiamata (elaborati cartografici, elaborati fotografici, relazioni, rapporti/resoconti/studi ufficiali ma non pubblicati, ecc. . .).</p>	<p>Accolta</p>
<p>infine si richiama l'attenzione che la DGR n. 3173/06 prevede che lo studio per la Valutazione di incidenza sia corredato da alcune dichiarazioni conclusive che dovranno essere rese ai sensi del D.lgs. n. 82/2005, e ss.mm.ii., e del D.P.C.M. n. 129/09. In particolare la dichiarazione conclusiva dello studio e l'autodichiarazione della certificazione delle competenze, potranno essere rese con firma elettronica qualificata o con firma elettronica digitale ovvero, se questo non possibile, andranno rese in originale da parte di ciascuno dei tecnici redattori. In tal caso, l'autodichiarazione della certificazione delle competenze redatta nelle forme previste dal DPR. 445/2000 e s.m.i., sarà corredata dalla fotocopia di un documento di identità in corso di validità di ciascun autore del documento.</p>	<p>Accolta</p>

Provincia di Napoli

Osservazione	Recepimento
<p>Analisi di contesto</p> <p>In materia di bonifiche, Per l'ottenimento degli obiettivi enunciati si rimanda al rispetto della normativa di settore. In particolare, con riferimento alla tematica siti contaminati, poiché il territorio della Città Metropolitana di Napoli include due Siti d'Interesse Nazionale (Napoli Bagnoli - Coroglio e Napoli Orientale) nonché quattro aree già Sito d'Interesse Nazionale poi declassate (Litorale Domitio Flegreo e Agro Aversano: Litorale Vesuviano-, Bacino Idrografico Fiume Sarno: Pianura), si sottolinea che il riuso e la riqualificazione di aree deve passare attraverso le procedure di legge in tale materia.</p>	<p>Accolta</p> <p>Come già evidenziato, le analisi del RA si basano su set di indicatori comuni per tutte le città. L'indicazione è stata inserita nel cap. 8 del RA, come indicazione all'AU di Napoli.</p>

Provincia di Cagliari

Osservazione	recepimento
Percorso di programmazione e di attuazione	
Non è ben chiaro se gli assi prioritari siano 3 o 4	Valgono le definizioni contenute nel Programma notificato
Non è chiaro quale siano le esatte definizioni dell'Obiettivo tematico 4 (Energia sostenibile a qualità della vita o Sostenibilità dei servizi della mobilità urbana?) e dell'Obiettivo tematico 9 (Inclusione sociale e lotta alla povertà o Innovazione per l'inclusione sociale?)	
Quadro programmatico	
Manca la verifica di coerenza con i 5 piani individuati per l'Area vasta di Cagliari	Accolta Il percorso attuativo prevede la responsabilità da parte delle AU di approfondimento dei contenuti valutativi a livello locale, anche in riferimento al quadro programmatico (cfr. cap. 8 del RA)
obiettivi	
Non è facile comprendere, in primo luogo, il processo che ha condotto ad individuare gli obiettivi di sostenibilità (protezione) ambientale, ossia il modo in cui, durante l'elaborazione del programma, si è tenuto conto degli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale pertinenti al programma e di ogni considerazione ambientale, né come i suddetti obiettivi di sostenibilità si relazionano con gli obiettivi del programma e con tutti gli obiettivi e relativi indicatori individuati e proposti nel monitoraggio. Manca, indefinitiva, una tabella riassuntiva, in cui sia chiaro il percorso che partendo dalla esatta definizione dell'obiettivo generale conduca agli obiettivi specifici e a quelli di sostenibilità, alle azioni, agli impatti e agli indicatori del monitoraggio.	Accolta Il Rapporto ambientale è stato ove possibile integrato ad accogliere l'osservazione nell'ambito del capitolo 9
nel capitolo 7.1 del Rapporto Ambientale "Valutazione degli effetti ambientali e condizioni per la sostenibilità in fase di attuazione" compaiono solo 10 obiettivi specifici (ossia senza i due obiettivi relativi all'assistenza tecnica) che verranno raggiunti con 18 azioni (invece di 20). Inoltre non è specificato e descritto l'obiettivo relativo all'inclusione sociale (pag. 98)	Accolta Sono stati aggiunti gli obiettivi relativi all'assistenza tecnica
nella tabella degli effetti potenzialmente indotti dall'attuazione del Programma sugli obiettivi di sostenibilità, sono state incrociate le 18 azioni con 18 obiettivi di sostenibilità, ciò appare incongruente per il fatto che precedentemente (pag. 75 e seg.) sono stati individuati 14 obiettivi di sostenibilità.	Non Accolta Per poter evidenziare al meglio gli effetti ambientali, sono stati distinti per componente interessata gli obiettivi relativi all'ambiente urbano ove ritenuto necessario

ANCE

Osservazione	recepimento
<p>Ambito territoriale di riferimento del programma</p> <p>Oltre la visione strategica nazionale, occorre definire un modello istituzionale di intervento sulle città. La vera sfida è quella di garantire la collaborazione tra i vari livelli istituzionali e di accompagnare in particolare il percorso di riforma territoriale avviato con la Legge 56/2014 sulle città metropolitane.</p> <p>Dal punto di vista della <i>governance</i>, non appare condivisibile la scelta di attribuire il ruolo di autorità urbana esclusivamente ai Comuni capoluogo e di concentrare l'intervento sul territorio dei comuni capoluogo. Tra l'altro, tale scelta appare in evidente contraddizione con quanto indicato nell'Accordo di partenariato dove si indica che la volontà di favorire il percorso di avvio delle città metropolitane e della riforma del livello locale dell'Amministrazione. Per essere aggiuntivo ed innovativo, il programma dovrebbe accompagnare il processo di riforma territoriale, ad esempio condizionando l'erogazione dei finanziamenti all'effettiva collaborazione tra le varie istituzioni a livello locale interessate dal processo di costituzione delle città metropolitane. <u>In altre parole, l'attuale configurazione del programma non sembra in grado di garantire il raggiungimento di alcuni degli obiettivi concordati con l'Unione Europea nell'ambito dell'Accordo di partenariato.</u></p>	<p>Non Accolta</p> <p>L'ambito territoriale del PON è definito dall'Accordo di Partenariato. In particolare per alcune azioni immateriali (asse 1 e asse 3) si fa specifico riferimento all'area metropolitana, per gli interventi materiali al contesto dei comuni capoluogo. Tale decisione è stata presa anche in considerazione dei tempi per l'attivazione istituzionale delle 14 Città metropolitane. Le Autorità Urbane hanno comunque la possibilità di sviluppare azioni integrate sull'intero ambito metropolitano. In questi casi, i percorsi locali di approfondimento della valutazione ambientale (cfr. sezione 7 del Programma e cap. 8 del RA) dovranno contenere tutti gli elementi necessari a una valutazione degli effetti ambientali a scala metropolitana delle azioni previste.</p>
<p>Percorso di programmazione e di attuazione</p> <p>è opportuno assicurare l'integrazione dei fondi e la definizione di visioni e strategie unitarie a livello territoriale per l'utilizzo delle risorse. Ciò significa cambiare approccio e ragionare in termini di fabbisogni e progetti di riqualificazione urbana e non in funzione dei finanziamenti disponibili, rafforzando la <i>governance</i>, prevedendo misure di accompagnamento per trasformare i progetti in vere opportunità di sviluppo e mettendo in concorrenza i progetti, per premiare quelli con maggiore qualità. Non è chiaro come sarà operato concretamente il raccordo con le misure di sviluppo urbano sostenibile contenute nei programmi operativi regionali. Da questo punto di vista, il rischio è quello di una frammentazione degli interventi senza visione strategica.</p>	<p>Accolta</p> <p>Il percorso di co-progettazione è finalizzato a cogliere questi aspetti. Inoltre, il Programma e il Rapporto di Valutazione ex ante hanno approfondito le analisi delle dimensioni di intervento di POR e PON per evitare sovrapposizioni e produrre sinergie. Infine, i percorsi locali di approfondimento dovranno contenere specifici elementi in tal senso (cfr. cap. 8 del RA)</p>
<p>Per usare bene le risorse, è tuttavia necessario definire rapidamente una strategia nazionale sulle città; una strategia che consenta al Paese di fare un salto di qualità verso le migliori esperienze europee in materia. è opportuno adottare una visione integrata delle politiche urbanistiche. L'attuale impostazione del programma non presenta particolari elementi di innovazione rispetto al tema delle politiche urbane e che il programma è stato invece costruito con un approccio "antico" alla questione delle città, basato su singoli e limitati progetti, non inseriti in una più ampia visione strategica nazionale.</p>	<p>Non pertinente</p> <p>Si condivide in linea generale l'osservazione, tuttavia la struttura e le scelte del PON METRO sono ancorate alle condizioni poste nell'Accordo di Partenariato e nei regolamenti comunitari.</p>
<p>La dotazione finanziaria del programma, pari a circa 900 milioni di euro, appare molto limitata per garantire un effettivo rilancio delle politiche urbane in Italia.</p> <p>Più in generale, si evidenzia la necessità di aumentare le risorse destinate alla riqualificazione urbana. Al momento, i programmi dei fondi strutturali</p>	<p>Non accolta</p> <p>La dotazione finanziaria del PON è definita dall'Accordo di partenariato</p>

2014-2020 si limitano nella maggior parte dei casi a destinare il 5% delle risorse previste alla riqualificazione urbana. Si tratta del valore minimo previsto da regolamento europeo. L'inserimento dello sviluppo urbano sostenibile tra gli assi prioritari della programmazione appare considerato un mero adempimento burocratico.

Consultazione

Da ultimo, si segnala il mancato coinvolgimento delle associazioni imprenditoriali, come invece sarebbe stato opportuno anche in base al Codice europeo di condotta sul partenariato nell'ambito dei fondi strutturali adottato dalla Commissione europea a gennaio 2014.

Non accolta

Nell'ampio processo di consultazione del partenariato istituzionale ed economico sociale svolto per la costruzione dell'Accordo di Partenariato (cfr. sezione 1b, paragrafo 1.5) è stato dato ampio spazio alla discussione dei contenuti dell'Agenda Urbana e del PON METRO

Provincia di Milano – in parere Regione Lombardia

ARPA Lombardia- in parere Regione Lombardia

Regione Lombardia

Osservazione	Recepimento
<p>Ambito di riferimento territoriale del programma</p> <p>(ARPA Lombardia)</p> <p>di fatto “il focus territoriale del Programma si concentra sul territorio dei Comuni capoluogo” lasciando alla loro iniziativa la possibilità di “concertare e definire eventuali iniziative ed interventi di area vasta” e di costituire 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.”</p> <p>Sarebbe invece stato più significativo estendere le azioni del PON e le relative le valutazioni ambientali all’intera area metropolitana o, in prima approssimazione, almeno al territorio della provincia di appartenenza. La provincia, pur non essendo l’ambito in cui tutte le problematiche di area vasta hanno luogo e possono essere utilmente affrontate, può comunque costituire un riferimento in grado di fornire elementi di conoscenza e di risposta a diverse tematiche di area metropolitana.</p>	<p>Non Accolta</p> <p>L’ambito territoriale del PON è definito dall’Accordo di Partenariato. In particolare per alcune azioni immateriali (asse 1 e asse 3) si fa specifico riferimento all’area metropolitana, per gli interventi materiali al contesto dei comuni capoluogo.</p> <p>Tale decisione è stata presa anche in considerazione dei tempi per l’attivazione istituzionale delle 14 Città metropolitane.</p> <p>Le Autorità Urbane hanno comunque la possibilità di sviluppare azioni integrate sull’intero ambito metropolitano. In questi casi, i percorsi locali di approfondimento della valutazione ambientale (cfr. sezione 7 del Programma e cap. 8 del RA) dovranno contenere tutti gli elementi necessari a una valutazione degli effetti ambientali a scala metropolitana delle azioni previste.</p>
<p>Percorso di programmazione e di attuazione</p> <p>(ARIFL)</p> <p>non si riscontrano, nei criteri adottati per questo specifico strumento, elementi riconducibili alla grave crisi occupazionale in cui versa il territorio lombardo laddove un’adeguata programmazione degli interventi istituzionali nei diversi ambiti potrebbe dare i risultati auspicati per lo sviluppo del sistema produttivo e l’incremento dei livelli occupazionali.</p> <p>Si ritiene che, in questo momento di profonda modificazione degli assetti istituzionali, vadano tenute in adeguata considerazione a questo scopo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le finalità, gli strumenti e le politiche per l’attuazione, previste dalla L.R. 11/2014; - il recente lavoro (DGR 1813 del 18 maggio 2014) di individuazione e mappatura delle aree territoriali, cosiddette “bolle”, oggetto della deroga alla normativa comunitaria sugli aiuti di stato per finalità di sviluppo regionale (articolo 107.3.c del trattato sul funzionamento dell’unione europea). 	<p>Non pertinente</p>
<p>Percorso di programmazione e di attuazione</p> <p>(Provincia di Milano)</p> <p>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-government nelle azioni dell’Asse Agenda digitale metropolitana. Analoga sollecitazione pare opportuna anche per le azioni sulla mobilità sopra richiamate (nodi di interscambio e infomobilità).</p>	<p>Si prende atto</p>
<p>Riguardo la co-progettazione, si ritiene opportuna, anche alla luce del processo di riordino delle funzioni metropolitane varato con l’Accordo in</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>I tavoli di livello locale</p>

<p>Conferenza unificata l'11/9/2014, una integrazione dei Tavoli permanenti e dei gruppi di lavoro orizzontali con una rappresentanza delle costituenti Città metropolitane.</p>	<p>coinvolgeranno tutti i rilevanti stakeholder, tra cui le città metropolitane (cfr. cap. 8 del RA)</p>
<p>(Regione Lombardia) non rileva criticità da un punto di vista socio-economico, potendosi anzi prevedere ricadute positive legate all'adozione di un approccio eco-efficiente all'economia e alla volontà di attivare una progettazione coordinata e trasversale su temi strategici e complessi quali la Smart City, la diffusione di servizi digitali e dell'innovazione per il miglioramento della qualità dei servizi alle persone e alle imprese nella nell'ottica di creare occupazione e nuovi investimenti.</p>	<p>Si prende atto</p>
<p>a conclusione del processo di Vas, le indicazioni riportate nel Rapporto ambientale dovranno essere recepite all'interno della documentazione relativa al Documento di programma; inoltre, nel Rapporto Ambientale si dovranno inserire opportuni riferimenti a tutte le aree protette, nonché agli strumenti di gestione dell'ambiente di livello regionale e subordinato, a partire dai piani a contenuto paesaggistico, passando per le reti ecologiche, fino al recepimento dei vari piani e regolamenti di settore vigenti nelle rispettive aree di competenza;</p>	<p>Accolta Specifiche integrazioni sono state inserite nel Programma. Un capitolo dedicato ai percorsi di approfondimento locale è stato aggiunto nel Rapporto ambientale (cfr. cap. 8 RA)</p>
<p>Integrazioni e proposte di intervento</p>	
<p>Asse 1 – agenda digitale L'Asse 1 propone l'obiettivo di incrementare il numero di servizi digitali erogati on line attraverso un'azione che nulla a che fare con lo sviluppo di servizi, ovvero l'incremento di accessi wi-fi. Gli accessi wi-fi tra l'altro sono già un interesse di mercato in quanto consentono a costi ridotti l'accessibilità ad internet ad un discreto bacino d'utenza. Non vi è necessità pertanto di intervento pubblico che invece deve essere atto a colmare la mancata remuneratività di un investimento di interesse pubblico. Si ravvede invece la necessità di sviluppare servizi digitali innovativi non attraverso l'installazione di antenne wireless ma attraverso l'implementazione di piattaforme aperte, integrate e interoperabili come giustamente sottolineato nella descrizione dell'azione 1.1.1.1. Inoltre lo sviluppo dell'azione attraverso distribuzione di antenne per il wi-fi è in contrasto con quanto specificato nelle altre azioni che, giustamente, ritengono necessario limitare la diffusione di onde elettromagnetiche inquinanti (emesse dalle antenne) considerando prioritari gli interventi a vantaggio del cavo (nello specifico la fibra ottica), interventi che il PON invece non considera di finanziare.</p>	<p>Parzialmente accolta L'Accordo di Partenariato prevede un massiccio intervento di infrastrutturazione per la Banda Larga e Ultra Larga esclusivamente a carico dei Programmi Operativi Regionali.</p>
<p>Gli interventi finanziati con i due programmi (POR FESR E PON METRO) dovranno pertanto essere coordinati e integrati sul territorio, per produrre i benefici attesi, in particolare ambientali. A tal fine, si ritiene che l'Autorità Urbana, in raccordo con le Autorità di Gestione, debba individuare un sistema di <i>governance</i> complessivo riferito ad entrambi i programmi, atto a: - garantire la selezione e la realizzazione degli interventi con procedure trasparenti e concertate - assicurare la sostenibilità degli stessi, in continuità con la VAS e in base agli esiti del monitoraggio ambientale dei programmi effettuato in fase attuativa.</p>	<p>Accolta Cfr. sezione 7 del PON METRO e cap. 8 del RA</p>
<p>Proposta di integrazione al testo del PON (grassetto) <i>pag. 62 - Azione 2.2.1.1: Nodi di interscambio modale</i> “... e servizi di trasporto sostenibile alternativi al mezzo privato (ad esempio servizi di car sharing, charging hub ad uso pubblico su bordo strada per la ricarica dei veicoli elettrici, stalli per la sosta delle biciclette, velostazioni, pannelli per l'infomobilità), con particolare attenzione per gli aspetti concernenti la sicurezza dei luoghi in orari notturni. In particolare riveste grande efficacia l'attivazione di un servizio di bike sharing unico su tutta l'area metropolitana che interessi anche le zone periferiche</p>	<p>Accolta Nel Rapporto Ambientale (cfr. cap. 7.1)</p>

<p>della città dove si trovano i poli attrattori di pendolarismo (es. uffici, centri direzionali o commerciali, ospedali, ecc.).”</p>	
<p>pag. 62 - Azione 2.2.1.2: Servizi di mobilità condivisa e flotte eco-compatibili “(…) 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, convogli ‘bici-compatibili’ che prevedano anche la possibilità di caricare a bordo le biciclette, 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). (…)”</p>	<p>Accolta Nel Rapporto Ambientale (cfr. cap. 7.1)</p>
<p>pag. 63 - Azione 2.2.1.4: Mobilità lenta “(…) 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. Tra gli interventi sono comprese l’installazione di segnaletica verticale e orizzontale dedicata ai ciclisti, funzionale alla riconoscibilità dei percorsi ciclabili, e l’integrazione/omogeneizzazione dei sistemi di tariffazione del bike sharing e dei relativi sistemi elettronici di utilizzo con quelli del trasporto pubblico.”</p>	<p>Parzialmente accolta (cfr. RA cap. 7.1) La relazione tra ITS, infomobilità e rete ciclabile è ampiamente evidenziata dal Programma. Gli interventi di arredo delle piste sono stati inseriti tra le condizioni per la sostenibilità degli interventi</p>
<p>Si evidenzia, inoltre, l’opportunità di integrare la declinazione delle priorità di investimento 2.2 – 4.e (Azioni 2.2.1.1 – 2.2.1.2 – 2.2.1.4) con la previsione di iniziative di “promozione, informazione ed educazione all’uso della bicicletta con campagne di informazione, corsi dedicati (v. percorsi scolastici, Scuole guida, ecc.) ed incentivi economici per i pendolari che abbandonano l’auto privata ed utilizzano il TPL o altri mezzi eco-compatibili, analogamente a quanto già attuato in Europa per favorire l’uso consapevole del mezzo privato ed un aumento della mobilità alternativa all’automobile/mezzo privato.”</p>	<p>Non pertinente Le azioni di comunicazione devono essere parte integrante del Piano per la Mobilità Urbana che costituisce condizione di ammissibilità ai fondi.</p>
<p>L’Azienda Sanitaria Locale di Milano, al fine della rappresentazione di un quadro maggiormente indicativo per la procedura VAS, ritiene auspicabile l’approfondimento dei seguenti temi: 1. incentivazione di politiche per lo sviluppo, il mantenimento, la difesa delle realtà economiche (commerciale, laboratoriale) all’interno dei tessuti abitativi in termini di compatibilità ambientale al fine di favorire un utilizzo diversificato degli spazi urbani con possibili vantaggi sociali per gli abitanti; 2. incentivazione delle realtà mercatali negli spazi urbani al fine di favorire scambi economici diversificati con possibili effetti positivi sulla vivibilità/vivacità dei quartieri cittadini.</p>	<p>Non Accolta Pur condividendo nel merito l’osservazione, non si rileva compatibilità con i vincoli di finanziamento del PON METRO. Le tipologie di intervento proposte possono trovare adeguato spazio nei PO regionali.</p>
<p>Il programma non prevede azioni orientate alla diffusione di sistemi di accumulo di energia (sia elettrica sia termica). L’ampia diffusione delle FER nell’ambito di interventi di riqualificazione energetica del patrimonio edilizio, comporta un rafforzamento della capacità della rete elettrica di gestire flussi non programmabili e di conseguenza l’impiego di infrastrutture “smart”, anche in un’ottica di servizio integrato (es. stazioni di ricarica per veicoli elettrici). Tuttavia, anche sistemi di accumulo di energia termica prodotta da fonti rinnovabili possono, in contesto urbano, essere integrati a piccole reti di teleriscaldamento.</p>	<p>Non accolta Le <i>smart grid</i> sono oggetto di intervento dei Programmi Regionali e nelle regioni meno sviluppate, anche del PON Imprese e competitività</p>
<p>Obiettivi</p>	
<p>(comune di Milano) Per maggiore coerenza con le azioni proposte dal Piano Urbano della Mobilità</p>	<p>Non accolta L’Accordo di Partenariato assegna</p>

<p>Sostenibile (PUMS) del Comune di Milano, a pag 58 del Documento di Programma, tra gli obiettivi specifici corrispondenti alla priorità d'investimento e ai risultati attesi relativamente all'obiettivo specifico aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane, si reputa che manchi il riferimento alla mobilità su ferro ed un parametro per la misurazione dell'incremento della mobilità attiva (pedoni e biciclette). Non si riscontrano anche i riferimenti alla riduzione degli impatti determinati dal traffico merci, cosa per la quale s'invita ad inserire il parametro. Infatti, tale mancanza si ripercuote nelle trattazioni più dettagliate che seguono, ad esempio, a pag 62 del Documento di Programma, i nodi di scambio modale non comprendono le reti ferroviarie.</p>	<p>ai programmi regionali finanziamenti sulle tipologie di intervento citate. L'indicatore sulla mobilità attiva non è disponibile in maniera omogenea per la scala locale</p>
<p>Analisi di contesto (Provincia di Milano) Verificare utilizzabilità dati forniti dalla Provincia di Milano – fonte Istituto Tagliacarne</p>	<p>Parzialmente accolta I dati utilizzati nel rapporto ambientale e nel programma sono vincolati alla disponibilità di dati omogenei per tutte gli ambiti territoriali. Le AU possono declinare e ampliare il set di indicatori, sempre nel rispetto della condizionalità ex ante "Sistemi statistici e indicatori"</p>
<p>(comune di Milano) Si rileva la mancanza di un dato relativo alla riduzione della congestione della rete stradale che serve per poter realizzare le opere della mobilità sostenibile (vedasi pag 75 del Documento di Programma -"settore di intervento").</p>	<p>Parzialmente accolta L'analisi di contesto è stata condotta limitatamente ai dati ambientali disponibili per tutti i comuni coinvolti nel programma. ulteriori approfondimenti verranno prodotti al livello locale in avvio della fase di attuazione.</p>
<p>a p. 48 si dovrà correggere l'immagine relativa all'area metropolitana di Milano, evidenziando tra le aree protette (ai sensi dell'art. 142, lettera f, del D. Lgs. 42/2004) non solo il Parco naturale della valle del Ticino, ma anche il Parco regionale, il quale coincide con l'intero territorio amministrativo dei Comuni in esso compresi; allo stesso modo, si dovranno inserire anche le altre aree protette di livello regionale individuate sul territorio di riferimento e si dovranno chiarire con quali modalità sono state individuate le aree boschive rappresentate sulla citata immagine;</p>	<p>Parzialmente accolta L'analisi di contesto è stata condotta limitatamente ai dati ambientali disponibili per tutti i comuni coinvolti nel programma. ulteriori approfondimenti verranno prodotti al livello locale in avvio della fase di attuazione.</p>
<p>(Parco del Ticino) A differenza dei riferimenti riportati in legenda, che appaiono corretti, la mappatura dei vincoli paesaggistici risulta incompleta per la mancata trasposizione dei Navigli (rif. art. 136 D.Lgs. n. 42/2004) e di alcuni parchi (rif. art. 142 dello stesso Decreto). Si allegano le cartografie di riferimento al fine di procedere alle necessarie integrazioni</p>	
<p>Non dovrebbe essere considerata solo la variazione di popolazione compresa nell'intervallo di Lden tra 60 e 64 dB(A) e quella nell'intervallo di Lnight tra 55 e 59 dB(A) in quanto questo non consente di valutare se l'incremento o riduzione di popolazione in questi intervalli sia legata a migrazioni da o verso l'intervallo superiore o quello inferiore. Bisognerebbe invece utilizzare e confrontare le distribuzioni di popolazione negli intervalli definiti dalla direttiva 2002/49 e d.lgs. 194/2005.</p>	
<p>Quadro programmatico locale</p>	
<p>Infine, considerato che si ritiene trattarsi di un documento finalizzato ad ottimizzare lo sviluppo e i finanziamenti delle città metropolitane e visto che il riferimento alle citazioni di pag. 21 del Documento di Programma, riguardo i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile e di pag. 25 del Documento di Programma, riguardo i Piani Urbani della Mobilità, non paiono casuali, si invita a suggerire di aggiornare la normativa nazionale rispetto a quella europea e quindi normare a livello nazionale i PUMS.</p>	<p>Non pertinente</p>
<p>Si evidenzia la possibile sinergia con quanto previsto dalla Smart Specialisation Strategy di Regione Lombardia (rif. DGR X/1051 e DGR X/2146) - documento che orienterà le iniziative a valere principalmente sull'OT1 del PO FESR 2014-2020, di cui costituisce condizionalità ex ante - che, dando anche seguito e sviluppo alle iniziative realizzate a valere sulla Programmazione FESR 2007-2013</p>	<p>Non pertinente</p>

<p>[...] Tra gli ambiti connessi alle Smart Communities, si darà rilievo anche alla valorizzazione dei beni culturali sia come attrattività del territorio (ad esempio living lab per sperimentare tecnologie sul campo come tecnologie per la sicurezza, la conservazione, la tracciabilità e la fruizione dei beni culturali), sia come mezzo per stimolare il settore del turismo e dare ricadute anche sul resto del sistema produttivo.</p>	
<p>Infine, nella logica di assicurare, a livello territoriale, la massima integrazione di risorse e strumenti disponibili si segnala come la recente LR 11/2014 “Impresa Lombardia: per la libertà di impresa, il lavoro e la competitività”, e i suoi strumenti attuativi in questi mesi in fase di prima applicazione e sperimentazione, pure insistano su alcune delle tematiche affrontate dal PON: la sottoscrizione di Accordi per la Competitività (rif. DGR X/1452 e DGR X/1956) finalizzati al recupero di aree dismesse, degradate o sottoutilizzate, alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, alla realizzazione di insediamenti integrati ispirati a logiche di sostenibilità ambientale e innovazione e valorizzazione del capitale umano; la riqualificazione, valorizzazione e aggiornamento continuo del capitale umano, anche d’intesa con il sistema delle cooperative; la promozione di azioni volte all’uso sostenibile delle risorse ambientali e territoriali.</p> <p>Anche rispetto ad essa, in fase attuativa del Piano, sarà importante garantire coerenza e valutare ed eventualmente valorizzare sinergie e complementarità.</p>	<p>Accolta Questo aspetto potrà essere preso in considerazione dall’AU, cui si trasmette l’osservazione, in fase di definizione delle azioni integrate e di avvio dei percorsi locali di approfondimento</p>
<p>Per quanto riguarda gli aspetti programmatori si ricorda, in particolare, che Regione Lombardia ha approvato il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica ed è in fase di definizione il Quadro di riferimento per lo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano in ambito milanese, che rappresenta la visione completa e coordinata degli sviluppi del nodo ferroviario milanese nell’ambito dell’Accordo di Programma ‘Scali ferroviari’ condiviso con il Comune di Milano e FS; riguardo invece al trasporto merci sono state approvate - con delibera di Giunta regionale n. X/834 del 25 ottobre 2013 - le “linee guida” per la regolamentazione delle attività di trasporto in area urbana.</p>	<p>Accolta cfr- capitolo 8 del RA)</p>
<p>(Parco del Ticino) Si ritiene utile citare i seguenti documenti redatti da ETV (Consorzio Est Ticino Villorosi), al momento in fase di aggiornamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il Piano Strategico Navigli • l'abaco degli interventi sui Navigli (nella parte sui criteri per la progettazione) <p>Nel quadro di riferimento programmatico, per quanto riguarda l’area urbana di Milano, dovrà essere richiamata, tra gli strumenti vigenti, la classificazione acustica del Comune di Milano.</p>	
<p>Valutazione degli effetti/criteri per l’attuazione</p> <p>(Provincia di MILANO) 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.</p>	<p>Accolta Cfr. capitolo 7.2 del RA</p>
<p>Relativamente agli obiettivi 4.11 “Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo” e 4.12 “Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora e delle popolazioni Rom, Sinti e Camminanti”, il piano afferma che il perseguimento dell’obiettivo si misurerà attraverso l’aumento del numero di alloggi. A tal proposito si auspica che l’eventuale previsione/realizzazione di nuovi alloggi non avvenga su nuovo suolo ma su aree e/o edifici dismessi da riqualificare, e si suggerisce di effettuare una preventiva verifica delle previsioni dei Piani di Governo dei comuni, che faranno parte della Città metropolitana, in quanto alcuni</p>	<p>Accolta Il criterio è già presente nelle condizioni per la sostenibilità degli interventi contenute nel capitolo 7.2 del RA. A sua volta il Programma fa proprie tali condizioni nei principi guida per la selezione delle operazioni di ciascun asse</p>

<p>Comuni hanno già individuato aree idonee per tali tipologie di interventi. Pertanto si consiglia di inserire, all'interno della Proposta di Piano e nelle schede relative ai due obiettivi, il criterio di riutilizzo di aree dismesse e/o edifici inutilizzati, in quanto l'osservanza di tali principi limiterebbe il consumo di nuovo suolo agricolo e andrebbe a contenere i fenomeni, attualmente in atto, di sprawl urbano.</p>	
<p>Si ritiene comunque opportuno effettuare un richiamo alla possibile criticità nell'utilizzo di biomasse legnose, in particolare nelle zone caratterizzate da più frequenti superamenti dei limiti di qualità dell'aria per il PM10, quali ad esempio le aree metropolitane del bacino padano. Tale richiamo, come punto di attenzione, potrebbe essere inserito fra i criteri ambientali per la progettazione degli interventi, previsti fra le condizioni per la sostenibilità degli interventi (di cui al cap. 7 del Rapporto Ambientale).</p>	<p>Accolta Cfr. capitolo 7.1 del RA</p>
<p>Per quanto riguarda le azioni finalizzate al miglioramento della prestazione energetica degli edifici e alla riduzione degli effetti negativi sull'ambiente, si propone di privilegiare l'adozione di sistemi passivi come il corretto orientamento, la ventilazione naturale, l'accumulo di calore, l'ombreggiamento, l'illuminazione naturale (anche attraverso pozzi di luce), ecc. in quanto questi accorgimenti progettuali si caratterizzano per il minor costo ambientale in termini di risorse da utilizzare, non escludendo, a completamento, anche interventi ad alto contenuto tecnologico innovativo. Si propone inoltre di massimizzare l'utilizzo di fonti rinnovabili di energia: fotovoltaico, solare termico, pompe di calore, ecc. e di certificare le prestazioni energetiche dichiarate.</p>	<p>Già previsto L'intervento sull'organismo edilizio piuttosto che sui sistemi attivi è già parte integrante delle condizioni per la sostenibilità degli interventi del capitolo 7.1 del RA. Risulta però molto complesso definire quali sistemi sia più efficace adottare senza un'analisi caso per caso degli interventi da attivare</p>
<p>(Parco del Ticino) si inserisca, tra i criteri dedicati agli Assi 2 e 4, un punto che sancisca la necessità di favorire l'implementazione delle trasformazioni ingenerate preferibilmente all'interno degli ambiti urbani consolidati, minimizzando il più possibile il consumo di suolo libero, nel tentativo di evitare che le aree più periferiche vadano incontro a fenomeni di sfrangiamento e sprawl;</p>	<p>Accolta La minimizzazione del consumo di suolo è presente diffusamente tra le condizioni per la sostenibilità degli interventi</p>
<p>(parco del Ticino) si provveda ad introdurre un apposito insieme di politiche, per le nuove infrastrutture previste o eventuali modifiche alle reti esistenti, che prevedano l'uso di tecnologie e sistemi finalizzati ad un miglior inserimento ambientale e paesaggistico delle opere ed alla riduzione del consumo di risorse naturali non rinnovabili (in particolare, soluzioni volte al miglioramento dell'efficienza energetica, recupero delle acque meteoriche e riutilizzo per l'irrigazione delle opere a verde, utilizzo di sistemi d'illuminazione con pannelli fotovoltaici integrati, ecc.);</p>	<p>già presente cfr. capitolo 7 del RA</p>
<p>(Parco del Ticino) per quel che riguarda la realizzazione di eventuali nuove opere di varia natura, si eviti la realizzazione di strutture non strettamente necessarie, al fine di minimizzare il consumo di suolo, prediligendo l'ottimizzazione dei sistemi urbani ed infrastrutturali esistenti; nel caso in cui ciò non sia possibile, si introducano opportuni criteri di progettazione delle nuove opere che portino alla minimizzazione degli impatti, in particolare, nei confronti delle reti ecologiche, degli ambiti ad elevata naturalità, degli elementi che compongono il reticolo idrico a vari livelli e degli ecosistemi in generale, in considerazione della delicatezza delle suddette componenti territoriali, andando a prevedere apposite prescrizioni puntuali di natura attuativa, quali, ad esempio, realizzazione di passaggi per la fauna, opportuni interventi di <i>preverdissement</i>, apposite fasce tampone, sistemi di gestione delle acque, elementi di mitigazione e mascheramento con specie autoctone, privilegiando materiale vegetale di provenienza locale, etc...;</p>	<p>Presente Cfr capitolo 7 del RA</p>
<p>(Parco del Ticino) rispetto agli Assi 2, 3 e 4, si orientino le politiche verso la concentrazione delle</p>	<p>Presente Cfr capitolo 7 del RA</p>

<p>attività più impattanti all'esterno delle zone tutelate o, come nel caso del Parco del Ticino, entro le zone di iniziativa comunale, favorendo, possibilmente, anche la rilocalizzazione delle funzioni non compatibili in luoghi caratterizzati da un livello di sensibilità meno elevato, allo scopo anche di diminuire il carico burocratico alle quali le stesse sono soggette, rendendone più efficace l'azione; inoltre, si indirizzino le politiche di efficientamento delle amministrazioni verso forme di ottimizzazione del patrimonio pubblico esistente, a partire dalle reti infrastrutturali e dai sistemi di mobilità, allo scopo di migliorarne l'inserimento ambientale e paesaggistico;</p>	
<p>(Parco del Ticino) rispetto all'Asse 2, si concentrino le politiche di efficientamento dei sistemi proprio in corrispondenza delle aree tutelate, al fine di migliorare ulteriormente il rapporto esistente tra sistemi edificati ed infrastrutturali (nonché le relative modalità d'uso) e zone ad elevato grado di naturalità e sensibilità, facendo, tuttavia, particolare attenzione alla questione del consumo di suolo ed alla compatibilità ambientale e paesaggistica di certe scelte, puntando, soprattutto, sullo sviluppo di forme di mobilità più sostenibili proprio all'interno di questi spazi delicati.</p>	<p>Parzialmente accolta Nel Rapporto Ambientale sono inseriti criteri di attenuazione dei potenziali effetti sulle aree fragili e sulla minimizzazione del consumo di suolo. Le scelte di localizzazione degli interventi attengono comunque l'AU e verranno compiutamente definite in fase di attuazione</p>
<p>Si ritiene che debba essere trattata, in generale ed in particolare per quanto riguarda OT 7, anche la componente rumore, e non solo quella relativa all'aria, quale effetto conseguente al traffico ed alla mobilità in quanto essa risulta particolarmente rilevante per le ricadute sulla qualità della vita, oltre che per potenziali effetti sanitari, in ambito urbano. Si osserva peraltro che il rumore può essere influenzato in modo significativo e strettamente dipendente dalle scelte di piano che comportano effetti sul traffico veicolare in aree urbanizzate e che le ricadute sono immediatamente valutabili con rilevazioni fonometriche oltre che con stime modellistiche.</p>	<p>Parzialmente accolta Approfondimenti sul tema del rumore dovranno essere prodotti dalla AU nell'ambito dei percorsi locali per la definizione delle azioni integrate (cfr. capitolo 8 del RA). A questo livello di programmazione, la trattazione del tema sarebbe risultata particolarmente poco efficace, in assenza di tipologie di opere e contesto di riferimento.</p>
<p>Si ritiene che debba essere presa in considerazione specificamente la ricaduta relativa alla risoluzione di situazioni di superamento dei limiti di rumore in area urbana quale elemento incentivante per indirizzare i progetti e che debba essere valutato e monitorato il parametro di popolazione esposta a livelli di rumore superiori ai limiti.</p>	
<p>Dovrà essere garantita la conformità ai limiti di rumore che non dovranno essere superati per effetto della realizzazione degli interventi; gli obiettivi di sostenibilità non devono essere riferiti alla realizzazione di barriere acustiche "vegetali", la cui efficacia dal punto di vista acustico oltre che la fattibilità in ambito urbano è tutta da verificare, ma di efficaci misure di mitigazione del rumore che conseguano la riduzione della esposizione al rumore della popolazione e comunque la conformità ai limiti.</p>	<p>Non Accolta Stante che la conformità ai limiti di rumore rappresenta un obbligo di legge e che le AU saranno chiamate a realizzare le proprie azioni in conformità con la pianificazione locale di settore (cfr. cap. 8 del RA), si evidenzia che il Programma non finanzia interventi diretti di mitigazione del rumore in area urbana. Né, al contrario, interventi che comportino diretti e pesanti effetti sull'aumento dell'esposizione. Si è dunque ritenuto che, al netto di eventuali approfondimenti specifici legati a scelte diverse da parte di ciascuna città che potranno comportare ove necessario analisi e criteri di progettazione specifici, la selezione di un obiettivo di sostenibilità sul rumore non fosse pertinente rispetto agli effettivi contenuti del Programma.</p>
<p>Studio di incidenza</p>	

<p>Allo stato (e riservandosi il diritto di aggiornare le presenti prescrizioni nel momento in cui gli specifici interventi previsti saranno meglio definiti attraverso i progetti di dettaglio), oltre a quanto già fatto notare in precedenza rispetto alla compatibilità ambientale del Programma, si esprime parere di incidenza positiva sui siti “Natura 2000” di competenza di codesto Ente, ai sensi dell’articolo 5 del D.P.R. n. 357 del 1997 e successive modificazioni, a condizione che:</p>	<p>Si prende atto</p>
<p>siano recepite tutte le indicazioni contenute nei criteri di sostenibilità generale per l’attuazione, interventi di mitigazione, criteri ambientali di progettazione e principi di compensazione riportati nello Studio d’incidenza;</p>	<p>Accolta Cfr. principi guida per la selezione delle operazioni di tutti gli assi del Programma</p>
<p>si inseriscano, tra criteri e mitigazioni ambientali individuati dallo Studio d’incidenza, ulteriori indicazioni volte sia alla minimizzazione degli impatti, ottenibile anche grazie ad opportune azioni di inserimento ambientale (dalle strategie di mascheramento, quali fasce tampone ed aree cuscinetto, alla gestione delle superfici vetrate riflettenti attraverso appositi accorgimenti, ad esempio, con sistemi di visibilizzazione degli ostacoli appositamente destinati alle varie categorie di fauna interessata), sia al mantenimento o, se possibile, all’incremento della permeabilità delle reti ecologiche, prevedendo specifiche strategie progettuali (sottopassi faunistici ed altri simili sistemi che garantiscano la permeabilità ecologica);</p>	<p>Accolta Par. 6.2 dello Studio di incidenza (all. 3 al RA)</p>
<p>rispetto agli elementi compensativi, si specifici che qualsiasi intervento dovrà essere opportunamente concordato con l’Ente territorialmente competente; si sottolinea che nella progettazione di elementi naturali si dovranno utilizzare esclusivamente specie autoctone, ove possibile di provenienza locale;</p>	<p>Accolta Par. 6. 2 e 6.3 dello Studio di incidenza ambientale (all. 3 al RA)</p>
<p>si evidenzi, in fatto di reti ecologiche, il ruolo svolto dagli strumenti di pianificazione provinciale, sovralocale e comunale, alla luce del fatto che sono diversi i piani subordinati che prevedono l’assoggettazione a valutazione d’incidenza (anche attraverso procedura semplificata) delle opere edilizie ed infrastrutturali in presenza di vari elementi della rete ecologica (es. criteri di gestione della rete ecologica “Campo dei Fiori-Ticino”);</p>	<p>Accolta Cfr. cap. 7.2 e 8 del RA</p>
<p>in fase di attuazione, si ponga particolare attenzione a rispettare l’elevato grado di sensibilità ambientale e paesaggistica delle aree poste nei pressi degli elementi naturali più sensibili, minimizzando il più possibile ogni impatto, specie in fatto di impermeabilizzazione dei suoli; in particolare, laddove venga riscontrata un’interferenza fra le previsioni del Pon-Metro e le indicazioni delle reti ecologiche di qualsiasi livello e dettaglio (anche a livello sovraregionale), l’attuazione delle stesse sia subordinata agli esiti di apposita procedura di valutazione d’incidenza.</p>	<p>Accolta Cfr. cap. 7 e 8 del RA</p>
<p>Monitoraggio (Provincia di MILANO) 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. (Comune di Milano) Nella tabella degli indicatori di risultato si ritiene che manchi la voce: “Passeggeri trasportati con il trasporto ferroviario e incremento della quota modale bici”.</p>	<p>Parzialmente accolta Il sistema degli indicatori di monitoraggio del PON METRO ha definito un nucleo base di indicatori ambientali che possano integrare gli indicatori di Programma. Tale nucleo è standard e comune a tutte le città e deve necessariamente tenere conto dei diversi livelli di disponibilità e possibilità di aggiornamenti dei dati. Ciascuna città sarà chiamata, secondo le proprie disponibilità, a definire ulteriori indicatori di risultato e di contesto, anche in relazione ai</p>

<p>(Comune di Milano) Sarebbe opportuno inserire indicatori congruenti a ciò che le città fanno realmente, nel caso di specie sarebbe opportuno prevedere fra gli indicatori il fattore di crescita di utilizzo dei servizi erogati (più sharing, più bici sulle piste ciclabili, per es.) già presentati nei piani del Comune di Milano.</p>	<p>contenuti della propria pianificazione di settore e territoriale in questo senso (PUM, PAES, PGT) nell'ambito dei percorsi locali di approfondimento dei contenuti della valutazione. A rafforzamento di tale approccio, nella delega alle Autorità Urbane uno specifico obbligo riguarderà espressamente il monitoraggio. (cfr. RA, cap. 9 e sezione 7 del Programma)</p>
<p>(Comune di Milano) Si condivide l'integrazione del Rapporto Ambientale sugli indicatori di risultato e di output proposti nel Documento di Programma (si veda tabella 9.3 del Rapporto Ambientale). Si propone, inoltre, di aggiungere un indicatore di risultato relativo alle azioni di riqualificazione energetica degli edifici pubblici, non solo in riferimento ai consumi di energia elettrica, ma anche ai consumi per il riscaldamento (a.e. la classe energetica).</p>	<p>Parzialmente accolta Si condivide l'osservazione, ma l'indicatore non è disponibile a scala comunale per tutte le città coinvolte. L'indicatore è stato comunque inserito in un set di possibili approfondimenti che ciascuna città potrà operare (cfr. capitolo 9 del RA)</p>
<p>si propone di monitorare anche il consumo di suolo e l'entità delle eventuali nuove aree verdi recuperate dal riuso delle aree dimesse.</p>	<p>Accolta</p>
<p>Si ritiene che debba essere presa in considerazione specificamente la ricaduta relativa alla risoluzione di situazioni di superamento dei limiti di rumore in area urbana quale elemento incentivante per indirizzare i progetti e che debba essere valutato e monitorato il parametro di popolazione esposta a livelli di rumore superiori ai limiti.</p>	<p>Parzialmente accolta Si condivide l'osservazione, ma l'indicatore non è disponibile a scala comunale per tutte le città coinvolte. L'indicatore è stato comunque inserito in un set di possibili approfondimenti che ciascuna città potrà operare (cfr. capitolo 9 del RA)</p>
<p>Il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità dovrà riguardare i limiti di esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici, come definiti dalla vigente normativa, e non tanto standard di distanza che non sono stabiliti dalla normativa vigente e che non possono essere imposti surrettiziamente in luogo dei limiti di campo.</p>	<p>Accolta Cfr. capitolo 7.1 del RA</p>