

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
il Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta
di N° 42 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 19-01-2015

*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 1699 del 16/01/2015

Procedimento	RELAZIONE SUL RAPPORTO AMBIENTALE (ART.15 C.1 D.LGS 152/06) Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020
Autorità Procedente-	<i>Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica</i>

VISTO il d. lgs. del 3 aprile 2006, n. 152 recante *"Norme in materia ambientale"* ed in particolare l'art. 8 inerente al funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS;

VISTO il D.P.R. del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *"Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del d. l. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248"* ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS (in seguito *"CTVIA VIA-VAS"* o *"CTVIA"*);

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della CTVIA VIA-VAS;

VISTO il d. l. 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011 dalla l. n. 111/2011 *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria"* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19 luglio 2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della CTVIA VIA-VAS;

VISTO il D. Lgs. n. 152/2006 recante *"Norme in materia ambientale"* nel suo complesso ed in particolare le norme della Parte seconda inerenti alla procedura di VAS;

VISTA la nota prot. DVA 25194 del 29/07/2014 acquisita al prot. CTVA 2748 de 31/07/2014 di trasmissione della nota prot n7208 del 22/07/2014 con la quale il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica del MISE ha comunicato di aver concluso in data 15/06/2014 la fase di consultazione preliminare ai sensi dell'art. 13 c.1 del D.Lgs 152/06 e di dare avvio alla fase di consultazione sul Rapporto Ambientale del *"Piano Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020"* ai sensi degli artt. 13 c. 5 e 14 del citato D.Lgs 152/06; il termine per la consultazione è prevista in 60 giorni come richiesto dalla stessa Autorità;

VISTA la documentazione allegata alla suddetta richiesta costituita da:

- Documento di programma;
- Rapporto Preliminare e suoi allegati:
 - All.1 Quadro di riferimento programmatico e normativo;
 - All.2 Esito delle consultazioni sul RP;
 - All.3 -Studio di Incidenza Ambientale sui siti della rete Natura 2000;
- Sintesi non tecnica

VISTE ED ESAMINATE le osservazioni pervenute dai seguenti Enti a seguito della Pubblica Consultazione a norma dell'art. 14 del DLgs 152/06 e ss-mm-ii:

Ente	Data ricezione	Riferimenti Protocollo DPS
Regione Liguria - DIPARTIMENTO AMBIENTE - Settore: VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE	09/09/2014	<u>Prot. 8579 del 16/09/2014</u>
Autorità di bacino Alto Isonzo	11/09/2014	<u>Prot. 8466 del 11/09/2014</u>
Provincia di Torino - SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE	17/09/2014	<i>Non protocollato (inviato a indirizzo mail ordinaria PON METRO)</i>
Regione Toscana - NURV	16/09/2014	<i>Non protocollato (inviato a indirizzo mail ordinaria PON METRO)</i>
Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria	18/09/2014	<u>Prot. 8704 del 19/09/2014</u>
Regione Lombardia	18/09/2014	<i>Non protocollato (inviato a indirizzo mail ordinaria PON METRO)</i>
Provincia di Firenze - Dip. Promozione del territorio	18/09/2014	<u>Prot. 8714 del 19/09/2014</u>
Provincia di Reggio Calabria	19/09/2014	<i>Non protocollato (inviato a indirizzo mail ordinaria PON METRO)</i>
Provincia di Milano	23/09/2014	<u>Prot. 8934 del 26/09/2014</u>
Provincia di Genova	23/09/2014	<u>Prot. 8933 del 26/09/2014</u>
Soprintendenza per i Beni architettonici di Firenze	17/09/2014	<u>Prot. 8712 del 19/09/2014</u>
ARPA Campania	18/09/2014	<u>Prot. 8709 del 19/09/2014</u>
ARPA Lombardia	18/09/2014	<u>Prot. 8713 del 19/09/2014</u>
Autorità bacino Arno	22/09/2014	<u>Prot. 8820 del 23/09/2014</u>
Regione Veneto	23/09/2014	<u>Prot. 8825 del 24/09/2014</u>
Comune di Milano	03/10/2014	<i>Non protocollato (inviato a indirizzo mail ordinaria PON METRO)</i>
ARPA Liguria ¹	24/09/2014	<u>Prot. 8932 del 26/09/2014</u>
Provincia di Napoli	25/09/2014	<u>Prot. 8953 del 29/09/2014</u>
Provincia di Cagliari	03/10/2014	<u>Prot. 9273 del 08/10/2014</u>
ANCE	10/10/2014	<i>Non protocollato (inviato a indirizzo mail ordinaria PON METRO)</i>
Regione Lombardia	14/10/2014	<i>Non protocollato (inviato a indirizzo mail ordinaria PON METRO)</i>
Provincia di Firenze - Direzione Agricoltura (analogo al territorio)	07/10/2014	<i>Non protocollato (inviato a indirizzo mail ordinaria PON METRO)</i>

¹ L'Arpa Liguria ha comunicato di non avere ulteriori osservazioni dato il recepimento di quelle formulate sul Rapporto Ambientale preliminare.

1) QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO E PROGRAMMATICO

Da una ricognizione ragionata dei documenti di indirizzo comunitari e nazionali riportati nell'Allegato 1 al RA sono stati estrapolati gli elementi che possano guidare l'integrazione della sostenibilità nella programmazione, sia in termini di obiettivi che di verifica della coerenza di contenuti:

-Strategia Tematica sull'ambiente urbano del 2005 dove il tema ha iniziato ad assumere rilevanza e peculiare interesse a livello europeo anche in relazione alla politica di coesione, nell'ambito della quale a più riprese si è tentato di definire modalità di intervento diretto delle città, anche attraverso la progettazione integrata.

-Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili prima e la *Dichiarazione di Toledo* poi hanno chiaramente indicato come la pianificazione urbana integrata rappresenti una condizione essenziale per lo sviluppo sostenibile delle città europee.

L' *"Agenda urbana europea e il suo futuro nel quadro della politica di coesione"* dichiara le zone urbane il principale nodo di attivazione delle politiche comunitarie sui territori. I contenuti e la struttura del PON Città metropolitane e dei driver scelti per lo sviluppo, discendono direttamente dall'Agenda urbana europea e dalla sua articolazione all'interno del *Piano Nazionale per le Città*.

A livello tematico e generale, il quadro programmatico di livello comunitario è fortemente influenzato dalla cosiddetta *Strategia Europea 2020* che *"aiuterà l'Europa a riprendersi dalla crisi....incentivando la competitività, la produttività, il potenziale di crescita, la coesione sociale e la convergenza economica"*.

Secondo l'AP, gli strumenti di pianificazione di area vasta riportati nell'All.1 dovranno rappresentare il quadro di riferimento per la progettazione delle azioni integrate delle città, che per poter accedere ai finanziamenti del PON dovranno aver approvato il Piano Urbano per la Mobilità e il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile. Le azioni integrate che le Autorità Urbane definiranno nel corso dell'attuazione dovranno discendere da tali strumenti programmatici e incardinarsi all'interno delle regole definite dai piani urbanistici locali. I documenti programmatici attualmente redatti o in corso di redazione da parte delle Città, negli ambiti di policy di interesse del PON METRO sono riportati in apposita tabella.

2) STRATEGIA ED OBIETTIVI DEL PON "Città Metropolitane 2014-2020"(PON METRO)

Per rispondere alle sfide esogene, territoriali e organizzative, connesse alle dinamiche di sviluppo in atto nelle maggiori aree urbane, ed alle sollecitazioni verso l'innovazione delle politiche di sviluppo per le città derivanti dagli obiettivi di Europa 2020, l'Accordo di partenariato ha identificato una serie di obiettivi e strumenti per l'Agenda urbana nazionale. Si tratta di misure che ambiscono a contribuire a ricostruire una politica urbana nazionale, costituita da strategie ed obiettivi multisettoriali, in grado di condizionare positivamente l'azione di una pluralità di soggetti posti a vari livelli nella gerarchia istituzionale.

Su queste basi sono stati individuati i cardini della **strategia comune dell'Agenda urbana per i fondi comunitari 2014-2020**, che si articola in **tre** ambiti tematici di intervento prioritari in parte fra loro integrabili. La strategia comune dell'Agenda urbana si completa di un **quarto driver** che

potrà essere definito da ciascuna Regione con riferimento alle peculiarità del proprio territorio e della programmazione in essere.

Di seguito si riportano i tre *driver* tematici comuni dell'Agenda urbana, che tengono conto delle sfide economiche, ambientali, climatiche, demografiche e sociali cui le azioni per lo sviluppo urbano sostenibile intendono far fronte ai sensi dell'Art. 7 del Reg. UE 1301/2013, già proposti nel documento "Metodi e obiettivi per un uso efficace dei fondi comunitari 2014-2020" di avvio del confronto partenariale e discussi e approfonditi in varie sedi con amministrazioni regionali, comunali e con i partner socioeconomici:

A) disegno e modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città

Tenendo conto delle sfide economiche, ambientali e climatiche delle città, verranno sostenuti l'avvio (o la prosecuzione o il completamento) dei piani di investimento per il miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle infrastrutture di rete e dei servizi pubblici delle aree urbane con **ricadute dirette e misurabili sui cittadini residenti e più in generale sugli utilizzatori della città.**

In coerenza con i piani nazionali e regionali di settore, gli interventi promuoveranno:

- il miglioramento della gestione dei servizi collettivi erogati, facendo leva sulla dimensione tecnologica ed organizzativa con il ricorso agli strumenti propri del paradigma "smart cities" insieme ad azioni di capacitazione istituzionale; laddove si intende per smart cities città in grado di realizzare infrastrutture di rete (acqua, elettricità, telecomunicazioni, gas, trasporti, servizi di emergenza, edificato, attrezzature pubbliche, ecc.), sostenibili e sviluppate nel rispetto dell'ambiente, in grado di migliorare la qualità di vita dei cittadini, attraverso una maggiore accessibilità ed efficienza dei servizi urbani e della loro gestione su più scale territoriali in maniera integrata;
- il loro **rafforzamento attraverso interventi in piccole infrastrutture e start-up di nuovi servizi.** Questo secondo tipo di progettazione, più complessa e onerosa, è indirizzata prioritariamente alle Regioni meno sviluppate, ma anche più in generale laddove il progetto intenda coprire un *deficit* di servizio e quindi raggiungere un'utenza in precedenza non considerata.

B) Pratiche e progettazione per l'inclusione sociale per i segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati.

Proseguendo il percorso avviato con il Piano d'Azione per la Coesione, la programmazione 2014-2020 finanzia interventi di inclusione sociale in ambito urbano rafforzando le filiere delle politiche ordinarie ed intervenendo attraverso il coinvolgimento del tessuto associativo e dell'economia sociale.

Tenendo conto delle sfide demografiche e sociali, sono previsti due ambiti di intervento prioritari (da integrarsi e non sovrapporsi con altre azioni previste):

- **sostegno alle politiche sociali**, attraverso il **rafforzamento degli strumenti ordinari esistenti**, con particolare riferimento ai servizi per l'infanzia e gli anziani non autosufficienti nelle Regioni meno sviluppate;
- **contrasto alla povertà e al disagio**, con focus su alcune dimensioni cruciali, tra cui il disagio abitativo, anche mediante interventi di incentivazione o sostegno sociale per persone e famiglie con gravi fragilità socioeconomiche (così come definite, in base a criteri di grave disagio economico e esclusione sociale, nella sezione 1.3 dedicata all'Obiettivo Tematico 9²), il disagio occupazionale e l'esclusione relazionale/culturale per *target* di popolazione

² In particolare per quanto riguarda gli interventi del FESR riguardanti il disagio abitativo, essi dovranno essere indirizzati ad allestire il

emarginata, attraverso la realizzazione di infrastrutture a destinazione socio-culturali (privilegiando la riattrezzatura di spazi esistenti) e, soprattutto, azioni immateriali per la partecipazione all'istruzione, la riduzione dell'abbandono scolastico, la diffusione della legalità e la sicurezza degli spazi pubblici.

Le strategie di intervento e gli indicatori di risultato potranno essere declinate secondo due approcci:

- **target territoriali a scala sub-comunale**, in aree caratterizzate da elevata concentrazione di marginalità e illegalità diffusa (in primis nelle Città metropolitane e nei centri di grandi dimensioni), con parametri e attività di coinvolgimento partenariale coerenti con l'estensione territoriale dei fenomeni di disagio affrontati;
- **target di popolazione** in situazione di grave esclusione (es. rom, persone senza dimora, anziani, in condizioni di forte disagio socio economico, ecc.), con indicatori che siano in grado misurare i miglioramenti dello standard di servizi e della qualità di vita di quel *target* specifico di popolazione.

Relativamente al terzo ambito tematico: “ Rafforzamento della capacità delle città di potenziare segmenti locali pregiati di filiere produttive globali”, Come indicato nell'Accordo di Partenariato, il Programma non interviene in merito a quest'ultimo 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 giustificherebbe il ricorso alla filiera decisionale adottata per il PON METRO.

Il **Programma operativo nazionale plurifondo Città metropolitane 2014-2020** (in seguito “Programma” o “PON METRO”) si inserisce in questo quadro le cui priorità individuate sono in linea con le strategie della costituenda Agenda urbana europea, la quale identifica le aree urbane come territori per cogliere le sfide di crescita intelligente, inclusiva e sostenibile proprie della Strategia Europa 2020.

Pertanto, le aree urbane europee sono individuate come territori-chiave per lo sviluppo sostenibile e la coesione regionale, nonché come soggetti attivi necessariamente protagonisti del cambiamento e costituiscono il terzo pilastro(unitamente mai due driver tematici su citati) attorno ai quali promuovere la creazione di politiche di sviluppo per le città più efficaci ed in linea con le priorità di Europa 2020,

L'insieme di carattere territoriale e organizzativo , si traduce nell'identificazione dei **Comuni capoluogo delle 14 Città metropolitane come territori target prioritari** cui dedicare uno specifico Programma operativo nazionale addizionale rispetto alle altre filiere di programmazione settoriali e regionali. Tali ambiti territoriali coincidono con le 10 Città metropolitane individuate con legge nazionale (Bari, Bologna, Genova, Firenze, Milano, Napoli, Reggio Calabria, Roma, Torino e Venezia), cui vanno ad aggiungersi le 4 Città metropolitane individuate dalle Regioni a statuto speciale (Cagliari, Catania, Messina, Palermo). In coerenza con quanto stabilito dall'art. 7.4 del Reg. UE 1301/2013, **il Programma individua il Sindaco del Comune capoluogo della 14 Città metropolitana come Autorità urbana e Organismo intermedio;**

La scelta di concentrare la propria azione sulle prime due dimensioni dell'Agenda urbana nazionale 2014-2020- A e B- e su ambiti tematici circoscritti deriva dalla volontà di rafforzare

disagio di soggetti identificati mediante procedure trasparenti e non discriminatorie sulla base della definizione di requisiti atti ad identificare i nuclei familiari (persone o famiglie) in condizione di maggiore bisogno, con riferimento alla condizione economica e ad altre condizioni di fragilità sociale.

l'impatto delle azioni a fronte di una strategia più ampia che viene perseguita anche attraverso altri strumenti di programmazione di livello nazionale e regionale (in primo luogo, i Programmi operativi regionali FESR e FSE, ma anche il PON Inclusione sociale e gli strumenti del Fondo di aiuti europei agli indigenti - FEAD).

Il PON, a tutti gli effetti di livello centrale, individua come ambiti territoriali di riferimento i Comuni capoluogo delle città metropolitane; di conseguenza il percorso di valutazione ambientale deve necessariamente articolarsi 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.

Il PON METRO assume, dunque, il compito, oltre che promuovere un efficace impiego dei fondi comunitari 2014-2020 per le maggiori aree urbane, di aprire la strada per processi di innovazione più estesi e capillari, i cui effetti potranno essere capitalizzati nel prossimo futuro anche all'interno delle politiche ordinarie condotte a livello nazionale, regionale e locale. Sostenere i diversi Comuni capoluogo nell'affrontare simultaneamente la questione metropolitana nei suoi caratteri comuni e negli elementi di differenziazione interna sul territorio nazionale rappresenta dunque una delle maggiori sfide di carattere metodologico e strategico del Programma.

3) ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA

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.

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).

Una novità del processo di programmazione 2014/2020 è l'accordo di partenariato, che 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; con questa struttura della Programmazione si è operata la scelta degli obiettivi tematici da attivare, concertata con le Regioni e le Autorità urbane, anche in base a un principio di suddivisione di contenuti tra i diversi strumenti che agiscono sui territori urbani.

Il Programma ha scelto di non intervenire su Obiettivi tematici e risultati attesi individuati nell'Accordo di partenariato che non fossero previsti nell'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", che saranno oggetto 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.

Sui temi della marginalità estrema e del disagio abitativo la capacità di intervento del PON METRO si è progressivamente ampliata a tutte le città, mentre inizialmente era ristretta alle Città nelle Regioni meno sviluppate. Sui temi più spiccatamente ambientali, invece, il focus del Programma è stato circoscritto da subito alle questioni di più diretta competenza comunale, privilegiando l'attuazione dei PAES e dei PUM.

Le priorità dell'agenda urbana sono riconducibili ai seguenti Obiettivi Tematici (OT) :

- **Obiettivo Tematico 2** in tema di **Agenda digitale** (*Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili; Potenziamento della domanda di ICT dei cittadini in termini di utilizzo dei servizi on line, inclusione digitale e partecipazione in rete*); e **Obiettivo Tematico 4** in tema di **Energia sostenibile e qualità della vita** (*Ridurre i consumi energetici negli edifici e nelle strutture pubbliche e ad uso pubblico, residenziale e non residenziali; Aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane*).
- **Obiettivo Tematico 9** in tema di **Inclusione sociale e lotta alla povertà** (*Aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità; Aumento dei servizi di cura e potenziamento della rete infrastrutturale e dell'offerta dei servizi sanitari e sociosanitari; Riduzione del numero di persone in condizioni di disagio abitativo e Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora e delle popolazioni Rom, Sinti e Camminanti*).

Per consentire la traduzione operativa degli elementi strategici esposti, che tengono conto delle esigenze specifiche proprie dell'approccio territoriale nel quadro dei criteri metodologici e tecnico-amministrativi previsti dai regolamenti comunitari per il ciclo di programmazione 2014-2020, il Programma identifica i seguenti cinque Assi prioritari ai quali vengono collegati gli Obiettivi specifici, i risultati attesi nonché le Azioni e misure:

Asse 1. "Agenda digitale metropolitana".

L'Asse si propone di sostenere la declinazione in ambito urbano dei principi contenuti nelle agende digitali europea e italiana ed in particolare la diffusione dei servizi digitali nella pubblica amministrazione al servizio dei cittadini e delle imprese. In questa ottica sarà necessario agire sia per lo sviluppo di infrastrutture adeguate alla realizzazione di servizi intelligenti, interoperabili e integrati, sia anche agire sul lato dei servizi favorendo un approccio integrato tra offerta di infrastrutture e servizi e miglioramento nella capacità di utilizzo delle tecnologie da parte dei cittadini, delle imprese e dei rami della pubblica amministrazione.

Considerate le opportunità derivanti dalla presenza di reti e nuove tecnologie di comunicazione efficienti, ma anche dal persistere di divari tra contesti regionali ed urbani, questo asse del Programma si propone di promuovere un più efficace raccordo tra domanda e offerta di servizi

digitali alla scala urbana. Sotto questo profilo i contesti metropolitani si configurano come ambienti privilegiati per lo sviluppo di soluzioni intelligenti a supporto dei processi di innovazione, da un lato per la presenza di asset significativi sul piano infrastrutturale (ad esempio la diffusione della banda larga), dall'altro per la propensione di una più ampia platea di cittadini e city-users ad innescare forme di innovazione sociale fondate sullo scambio di informazioni rilevanti per aumentare l'efficienza dei servizi pubblici e la valorizzazione di specifiche risorse locali.

Dalle esperienze in Italia e in Europa si evince come esistano già servizi e soluzioni tecnologicamente avanzate per le Smart City. Tuttavia, queste soluzioni presentano sovente alcune limitazioni: sono spesso "introverse" e verticali, non consentono il riuso di componenti comuni, e sono "vendor lock-in", per cui modifiche ed evoluzioni possono essere effettuate solo dal fornitore originale. Per superare tali limitazioni, è indispensabile organizzare un'architettura "orizzontale" standard che si ponga come piattaforma abilitante per la crescita e diffusione di servizi intelligenti. Le Azioni integrate dovranno sviluppare modelli di integrazione dei dati che consentano di aggregare, trasformare, e processare dati provenienti da fonti eterogenee distribuite non necessariamente connesse tra loro (ad esempio: sensori di varia natura, web of things, ecc.). Sarà utile istituire un tavolo di confronto con gli operatori economici per definire percorsi di standardizzazione o, almeno, modelli di comunicazione e compatibilità, interfacciandosi con i technical committee di standardizzazione anche internazionali che lavorano su tali temi. Le Azioni, inoltre, dovranno sviluppare modelli di integrazione partecipativi tipici del web 2.0 (smartness from people participation), per "catturare" tale intelligenza collettiva e coinvolgere il volontariato e il terzo settore.

La strategia dell'Asse troverà compimento attraverso un'azione coordinata a scala nazionale che, oltre all'Autorità di gestione e gli altri centri di competenza nazionale, vedrà il coinvolgimento delle Autorità urbane e degli uffici comunali di settore nella definizione di modalità comuni per effettuare l'analisi dei fabbisogni prioritari, la progettazione condivisa e aperta di piattaforme tecnologiche di interoperabilità abilitanti per la gestione ed erogazione dei servizi (e-government, monitoraggio ambientale, servizi sociali, ecc.), l'individuazione di modelli di attuazione e di gestione sostenibili nel tempo, la scelta delle modalità per accompagnare efficacemente l'adozione delle soluzioni a scala metropolitana. Tale approccio consentirà di massimizzare il valore aggiunto del programma, evitando l'eccesso di iniziative sperimentali a vantaggio della standardizzazione dei modelli e delle progettualità locali.

Asse 2. "Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana".

L'Asse si orienta a promuovere un miglioramento complessivo dell'efficienza dei servizi e delle reti alla scala urbana rilevanti per la qualità della vita dei cittadini, con particolare riferimento agli aspetti energetici ed ambientali. Costituiscono target privilegiati dell'intervento, da un lato, lo stock di reti di infrastrutture e di edilizia pubblica nei cui confronti si rendano necessarie azioni di risparmio energetico, dall'altro, il sistema delle reti e dei servizi per il trasporto collettivo e la mobilità sostenibile, attraverso azioni di rafforzamento volte anche ad una loro migliore integrazione organizzativa e funzionale.

Asse 3. "Servizi per l'inclusione sociale" e Asse 4 "Infrastrutture per l'inclusione sociale".

La strategia per l'inclusione sociale del Programma poggia su una prospettiva che guarda alle aree metropolitane come contesti in cui i processi di innovazione sociale – visti soprattutto come nuovi processi organizzativi ed interattivi tra sfera pubblica e società civile – possono offrire un contributo all'innalzamento della qualità della vita ed alla riduzione dei fenomeni di disagio per gli individui e le famiglie. Elemento centrale di questa strategia è la considerazione in chiave progettuale del legame tra disagio e condizione abitativa, la cui garanzia è ritenuta non solo requisito di cittadinanza quanto anche ingrediente essenziale per attivare processi di sviluppo urbano realmente sostenibili nel medio- lungo termine.

Riconoscendo il carattere complesso e multidimensionale della questione abitativa, il Programma promuove una strategia fondata su azioni integrate che sollecita l'attenzione delle Autorità urbane su alcune principali dimensioni di policy.

□ Management del sistema, riferibile alle condizioni organizzative e gestionali necessarie a rafforzare le politiche abitative e ad assicurare una più efficiente utilizzazione dello stock abitativo esistente attraverso la creazione di strumenti di condivisione delle informazioni e di governance (agenzie per l'abitare, osservatori del disagio abitativo, anagrafe degli assegnatari).

□ Disponibilità degli alloggi, da assicurarsi attraverso più creative formule di partecipazione di risorse private (cooperative, privato sociale, fondazioni), con una più accurata definizione di specifici gruppi target da associare dove opportuno ai tradizionali riferimenti reddituali riflessi dall'indicatore ISEE, peraltro recentemente riformato anche per cogliere gli aspetti più sostanziali del disagio economico.

□ Recupero degli insediamenti di edilizia residenziale pubblica quali luoghi vivibili e connotati da qualità ambientale, in contrasto con l'immagine di incuria ed abbandono prodottasi attraverso perduranti fasi di riduzione degli investimenti pubblici. .

□ Attivazione sociale e comunità solidali, volta ad accrescere il grado di coesione sociale tra gli abitanti e contrastare l'emergere di potenziali conflittualità derivanti da processi di sostituzione sociale, ricambio demografico, presenza di immigrati, insicurezza dovuta e fenomeni di illegalità.

Asse 5. “ Assistenza tecnica”: Gestione del PON e Comunicazione.

Il carattere innovativo del PON Metro risiede nel configurarsi quale processo programmatico interattivo, fondato sulla cooperazione di una molteplicità di attori, e sulla attivazione di meccanismi di governance in grado di assicurarne coerenza interna ed integrazione nelle diverse fasi di costruzione e implementazione progettuale.

In termini territoriali, il perimetro dell'azione integrata che si intende praticare è prioritariamente la scala del Comune capoluogo, ma è esplicito orientamento del Programma quello di individuare specifici contesti locali (quali il quartiere), in particolare per alcune Azioni integrate di inclusione sociale degli Assi 3 e 4, e di sollecitare l'estensione ad altri Comuni di cintura la sperimentazione di modelli integrati di e-government nelle Azioni integrate dell'Asse 1 “Agenda digitale metropolitana”.

L'individuazione della scala opportuna sarà effettuata dalle Autorità urbane sulla base delle differenti dinamiche di sviluppo e dei bisogni emergenti.

Altra peculiarità dell'Azione integrata è quella di consentire l'utilizzo sinergico tra azioni materiali e immateriali, facilitata anche dalla compresenza di risorse FESR e FSE, per massimizzare gli impatti e le ricadute su specifici target di popolazione di tipologie di intervento complementare.

Asse	OS	Risultato atteso / Obiettivo specifico	Azioni PON METRO (denominazione azioni Accordo di Partenariato)		Fondo
4. Infrastrutture per l'inclusione sociale	4.1.1	RA 9.4 - Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo	4.1.1.1	Realizzazione e recupero di alloggi Interventi di potenziamento del patrimonio pubblico e privato esistente e di recupero di alloggi di proprietà dei Comuni e ex IACP per incrementare la disponibilità di alloggi sociali e servizi abitativi per categorie fragili per ragioni economiche e sociali. Interventi infrastrutturali finalizzati alla sperimentazione di modelli innovativi sociali e abitativi [quali, a titolo esemplificativo, cohousing, borgo assistito, altre tipologie di abitare assistito]	FESR
			4.1.1.2	Anagrafe degli assegnatari Potenziamento dell'anagrafe degli assegnatari dell'edilizia residenziale per contrastare le frodi, migliorare i processi di gestione e favorire l'accesso agli alloggi sociali da parte delle categorie deboli	FESR
	4.1.2	RA 9.5 - Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora e delle popolazioni Rom, Sinti e Camminanti	4.1.2.1	Alloggi e spazi per servizi dedicati alle comunità Rom, Sinti e Camminanti (Strategia di inclusione dei Rom, Sinti e Camminanti) Azioni strutturali per favorire l'accesso all'abitare non segregato [da considerare all'interno di azioni integrate che includano <i>sostegno e facilitazione all'integrazione nella comunità più ampia dei residenti</i>]	FESR
			4.1.2.2	Alloggi e spazi per servizi dedicati ai soggetti senza fissa dimora Finanziamento nelle principali aree urbane e nei sistemi urbani di interventi infrastrutturali nell'ambito di progetti mirati per il potenziamento della rete dei servizi per il pronto intervento sociale per i senza dimora [sportelli dedicati per la presa in carico, alloggio sociale temporaneo per adulti in difficoltà, docce e mense, alberghi diffusi per lavoratori stagionali nelle zone rurali]	FESR
	4.1.3	RA 9.6 - Aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità	4.1.3.1	Recupero di immobili inutilizzati da adibire a servizi Interventi di recupero funzionale e riuso di vecchi immobili in collegamento con attività di animazione sociale e partecipazione collettiva, inclusi interventi per il riuso e la rifunzionalizzazione dei beni confiscati alle mafie	FESR

GA

3 a

15

FA

Al

Asse	OS	Risultato atteso / Obiettivo specifico	Azioni PON METRO (denominazione azioni Accordo di Partenariato)		Fondo
5. Assistenza tecnica		Garantire la qualità degli investimenti realizzati attraverso l'efficacia e l'efficienza delle attività di programmazione, attuazione, controllo, monitoraggio e gestione finanziaria	5.1.1	Gestione	FESR
		Migliorare la qualità degli investimenti realizzati attraverso un confronto inter-istituzionale e partenariale aperto e trasparente nelle attività di programmazione, co-progettazione, monitoraggio, valutazione e sorveglianza sui risultati conseguiti	5.1.2	Comunicazione	FESR

4) ANALISI DI CONTESTO

L'analisi di contesto ambientale è stata elaborata- a partire dall'impostazione presentata all'interno del Rapporto ambientale preliminare tenendo conto dei contributi pervenuti dai Soggetti con competenza ambientale consultati in fase preliminare- in relazione al percorso intrapreso dal percorso della VAS del "PON METRO" che nella costruzione dell'approccio valutativo, ha scelto di ritenere **come chiavi interpretative principali** :

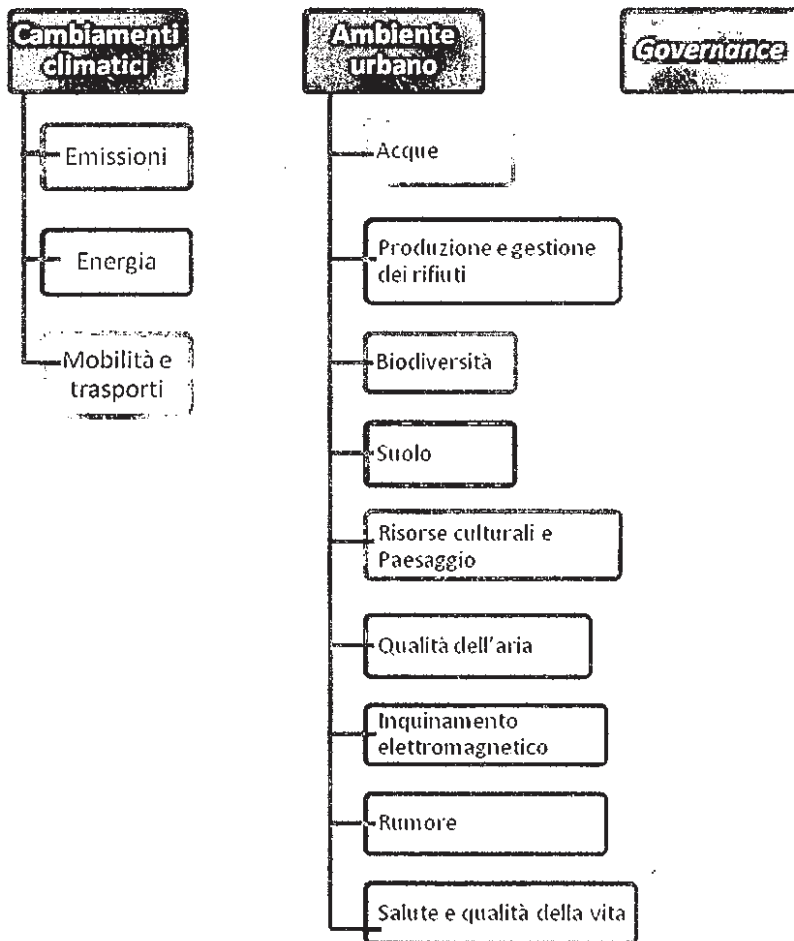
-i cambiamenti climatici;

-l'ambiente urbano;

-la 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 42/01 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



La descrizione del contesto si basa su un elenco di indicatori disponibili per tutte le città capoluogo delle aree metropolitane, reperiti attraverso fonti nazionali (ISPRA, ISTAT, ACI, ...) il che favorisce la comparabilità delle città analizzate, talvolta a scapito della possibilità di indagarne a fondo fenomeni peculiari. A tali indicatori si associano alcune ulteriori informazioni fornite direttamente dalle città nell'ambito di un'apposita ricognizione svolta presso le Autorità urbane durante la fase di consultazione dei soggetti con competenza in materia ambientale.

Nel RA sono presentati e commentati gli indicatori e gli indici di contesto per tutte le 14 città oggetto del Programma; il campo di azione è, sostanzialmente, limitato ai capoluoghi di provincia cui sarà affidata la responsabilità della città metropolitana: le aree bersaglio sono pertanto circoscritte rispetto a quanto si poteva ipotizzare in sede di rapporto preliminare. Pertanto anche il rapporto ambientale concentra le proprie analisi e valutazione su tali ambiti geografici, rimandando eventualmente alla fase attuativa i necessari approfondimenti qualora le città prevedano specifiche progettualità intercomunali.

I contesti urbani che caratterizzano le 14 città oggetto del programma sono assai diversificati. Si sintetizzano qui i principali elementi emersi dall'analisi di contesto, rimandando al rapporto per il dettaglio dei singoli tematismi e dei dati connessi.

4.1 MOBILITÀ E TRASPORTI

Il tema delle emissioni climalteranti è centrale nella valutazione del Programma e assume particolare rilievo anche per la fase di monitoraggio, in particolare per l'Asse 2 Energia e Mobilità.

Nel 2012 (Fonte: ISPRA) le 14 città italiane considerate mostrano comportamenti diversi per quanto riguarda i settori emissivi: per le città del nord relativamente alla CO₂, il ruolo più importante è giocato dal riscaldamento (49% a Milano, 45% a Bologna, 44% a Torino), nelle città del centro-sud dal trasporto su strada (escluse le merci) (60% Palermo, 51% Reggio Calabria, 50% Catania, 48% Cagliari, 46% Messina, 44% Roma e Napoli). Il trasporto merci è particolarmente importante a Bologna a Firenze (11%). Per le città di mare è significativo anche il contributo del trasporto navale (altri trasporti), che presenta una punta del 19% a Napoli. Infine, l'industria ha un peso variabile, mai superiore al 28% (Messina: 28%, Napoli e Genova: 24%), tranne a Venezia, dove contribuisce all'83% delle emissioni cittadine.

Considerando i trend dal 2000, si osserva una diminuzione media, nelle 14 città considerate, del 32%. Le diminuzioni sono particolarmente accentuate a Venezia (-51%), Genova (-62%), Cagliari (-48%), Bari (-40%) e sono trainate da una riduzione delle emissioni particolarmente evidente nel settore industriale.

Per quanto riguarda la mobilità e trasporti a scala urbana, detto tema è affrontato secondo tre filoni:

☐ **tasso di motorizzazione e la circolazione di autovetture private e di motocicli;**

nel 2010 il tasso di motorizzazione medio nei capoluoghi italiani era pari a 610,7 autovetture per mille abitanti, superiore dello 0,6 per cento rispetto al 2000. Fra le città interessate dal PON METRO, si rilevano valori mediamente più elevati al Centro-Sud rispetto al Nord, in particolare il valore più elevato si registra a Catania (713 vetture per 1000 abitanti), seguita da Roma (692); il tasso di motorizzazione più basso è registrato a Venezia, con 408 auto per 1000 abitanti presenta; seguono Genova (466) e Bologna (518); Rispetto al 2000 vi è una marcata tendenza alla riduzione del tasso di motorizzazione a Milano e Bologna (rispettivamente -10 % e -8 %); Roma registra una contrazione superiore all'uno per cento. Al contrario, incrementi consistenti nell'arco del decennio caratterizzano invece le città capoluogo del Mezzogiorno (Catania +17,3%, Messina +9,5, Bari +5,6 e Palermo +4,2);

☐ **domanda e l'offerta di trasporto pubblico;**

Una buona offerta in termini di reti caratterizza, nel Centro-Nord, le città di Firenze, Milano e Genova mentrel'indicatore relativo all'utilizzo del trasporto pubblico, che descrive la domanda di trasporto, mostra valori molto differenziati nelle città analizzate, che devono essere valutati tenendo conto della struttura della città (in termini di estensione dell'urbanizzato e capillarità del servizio) e del numero complessivo di *city users* (pendolari, turisti, ecc.) dei singoli contesti(valori elevati al centro-nord e valori scarsi al sud e nelle isole ad eccezioni di cagliari);

☐ **la mobilità dolce e alternativa (condivisa, regolamentata, ecc.).**

In generale, il ricorso alle piste ciclabili, utilizzate oltre che per fini ricreativi e sportivi anche per spostamenti sistematici di breve distanza, è più frequente nelle città del Nord. Nel 2011 la disponibilità di piste mostra infatti punte a Bologna (252 m per 1000 abitanti) e Torino (193). Seguono Firenze (137) e Milano (98). I valori più contenuti si rilevano a Genova (2,14 m per 1000 abitanti) e Reggio Calabria (8,04), mentre a Catania e Napoli nel 2011 non risultano ancora piste ciclabili.

Asse	OS	Risultato atteso / Obiettivo specifico	Azioni PON METRO (denominazione azioni Accordo di Partenariato)		Fondo
1. Agenda digitale	1.1.1	RA 2.2 - Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili	1.1.1.1	Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city Soluzioni tecnologiche per la realizzazione di servizi di e-Government interoperabili, integrati (joined-up services) e progettati con cittadini e imprese, applicazioni di e-procurement e soluzioni integrate per le smart cities and communities (non incluse nell'OT4). [I servizi riguarderanno in particolare i settori della sanità, giustizia e beni culturali, valorizzando la logica del riuso e sostenendo l'adozione di applicazioni informatiche comuni fra più amministrazioni].	FESR
2. Sostenibilità urbana	2.1.1	RA 4.1 - Riduzione dei consumi energetici negli edifici e nelle strutture pubbliche o ad uso pubblico, residenziali e non residenziali e integrazione di fonti rinnovabili	2.1.1.1	Risparmio energetico negli edifici pubblici Promozione dell'eco-efficienza e riduzione di consumi di energia primaria negli edifici e strutture pubbliche: interventi di ristrutturazione di singoli edifici o complessi di edifici, installazione di sistemi intelligenti di telecontrollo, regolazione, gestione, monitoraggio e ottimizzazione dei consumi energetici (smart buildings) e delle emissioni inquinanti anche attraverso l'utilizzo di mix tecnologici	FESR
			2.1.1.2	Illuminazione pubblica sostenibile Adozione di soluzioni tecnologiche per la riduzione dei consumi energetici delle reti di illuminazione pubblica, promuovendo installazioni di sistemi automatici di regolazione (sensori di luminosità, sistemi di telecontrollo e di telegestione energetica della rete)	FESR
	2.2.1	RA 4.6 - Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane	2.2.1.1	Nodi di interscambio modale Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e relativi sistemi di trasporto	FESR
			2.2.1.2	Servizi di mobilità condivisa e flotte eco-compatibili Rinnovo del materiale rotabile	FESR
			2.2.1.3	Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti Sistemi di trasporto intelligenti	FESR
			2.2.1.4	Mobilità lenta Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto	FESR

Nel periodo 2000 – 2011, tutti i Comuni considerati, ad eccezione di Catania e Napoli, mostrano un incremento della dotazione di piste ciclabili, talvolta significativo (nel Nord spiccano Venezia e Bologna, nel Sud Palermo).

4.2 ENERGIA

Il tema dell'energia è analizzato con riferimento alle due dimensioni della domanda (consumi elettrici e metano) e dell'offerta, con particolare riferimento alla potenza installata di solare fotovoltaico, dato particolarmente significativo nelle città italiane.

Nel 2012 il consumo di energia elettrica per uso domestico mostra il valore più elevato a Cagliari con 1593 kWh per abitante, cui segue Roma (1.448), Catania (1.315), Reggio Calabria (1.291), Bologna (1.263,2), Palermo (1.256,7), Bari (1.226,2). I valori più bassi si registrano a Milano (1.024,6), Napoli (1.068,3), Genova (1.092,6). La media nazionale è pari a 1185 kWh per abitante.

Nel periodo 2000 – 2012, i consumi pro capite mostrano incrementi in quasi tutte le città considerate, ad esclusione di Torino (-3,2%) Milano (-3%) e Firenze (-1,2%). Gli incrementi maggiori si registrano a Catania (17,7%), Bari (10,5%), Messina e Roma (circa 9%), Venezia (8,4%). Il dato di incremento medio a livello italiano nello stesso periodo è pari al 4,9%.

Il consumo di gas metano per uso domestico nel 2011 mostra i valori più elevati a Firenze 660,9 (m^3 / ab), Venezia (616,8), (Bologna 613,3) e Milano (599,6). I valori più bassi sono registrati nelle città di Cagliari (25 m^3/ab) Catania (56,2), Reggio Calabria (62,2) e Palermo (87,7). Questi valori, oltre che a fattori climatici, che rendono la componente del riscaldamento preponderante nelle città del Nord sono anche legate alla capillarità della rete di distribuzione del gas.

A tal proposito, gli incrementi di consumo registrati nelle città nel periodo 2000-2011 sono ascrivibili anche all'ampliamento di tale rete, in particolare nelle città del Mezzogiorno. A Reggio Calabria, in particolare, l'erogazione del metano è iniziata nel 2004.

Nello stesso periodo, i dati mostrano invece una contrazione dei consumi di gas a Milano (25%), Torino (14%) e Bologna (4,4%).

L'installazione di impianti per la produzione di energia elettrica da solare fotovoltaico ha avuto un forte incremento grazie alle politiche incentivanti avviate tramite il conto energia dal 2005: a fine del 2012, con 16.420 MW installati, l'Italia si collocava al secondo posto a livello mondiale dopo la Germania per potenza installata.

Nelle città capoluogo interessate dal PON METRO a fine 2013 risultano installati impianti fotovoltaici per una potenza complessiva di 191.142,27 kW. I dati più elevati si registrano a Roma (110.647 kW), Catania (44.334), Bari (28.649) e Bologna (25.292).

4.3 AMBIENTE URBANO

4.3.1 Qualità dell'Aria

Il tema dell'aria è cruciale nella valutazione del PON METRO, da un lato perché rappresenta un fattore critico in quasi tutte le città italiane e dall'altro per le potenzialità del Programma di contribuire alla riduzione delle emissioni inquinanti tramite opportuni interventi;

La qualità dell'aria viene analizzata in base alle emissioni di elementi climalterant : particolato atmosferico primario PM10 e dei suoi precursori (COV, NH₃, SO₂), NO_x, CO e di Benzene.

-Secondo il Rapporto ISPRA Aree Urbane 2013, la maggior parte del **PM10** primario emesso nelle città deriva da fonti distribuite sul territorio e dipendenti da un lato dalla pianificazione urbana e dall'altro dalle abitudini dei cittadini: mediamente nelle città capoluogo il settore maggiormente emissivo è quello del riscaldamento domestico seguito dai trasporti su strada.

Nel decennio 2000-2010 le emissioni sono in diminuzione in molte città, sia del Nord che del Centro – Sud. Fanno eccezione alcuni casi in cui si rileva un lieve aumento (Firenze, Catania).

Le emissioni maggiori di PM10 primario per il 2010 sono riferibili alle città di Roma, Milano, Napoli e Torino. Sempre nel 2010, il contributo del trasporto su strada è predominante rispetto al riscaldamento a Roma (56% del totale), Catania (53%), Bologna (52%), Milano (47%) e Genova (44%). Il riscaldamento invece è la maggiore fonte di emissioni nelle altre città, con punte a Cagliari (58%), Bari (54% e, nel nord, a Torino (46%).

Dei capoluoghi considerati, solo Reggio Calabria rispetta il limite dei giorni di superamento in tutto il periodo 2003 – 2012. A Catania, Messina, Genova e Bari gli anni con più di 35 giorni di superamento del valore limite si alternano ad anni con un numero di giorni di superamento inferiore. Nelle altre città il numero dei giorni in cui si registra il superamento del limite è sempre sopra la soglia. Le prestazioni peggiori sono quelle delle città del bacino padano (Torino, Milano, Bologna e Venezia), con valori prossimi o superiori ai 100 giorni di superamento; tuttavia, anche le città che godono mediamente di condizioni meteo climatiche più favorevoli alla dispersione degli inquinanti presentano situazioni di inquinamento critiche.

Le emissioni di **Composti Organici Volatici Non Metanici(COVNM)** sono essenzialmente dovute all'uso dei solventi. Le attività principali che rientrano in questo settore sono molteplici: tra le principali ci sono la verniciatura (sia in ambito domestico che industriale), lo sgrassaggio e la pulitura a secco, la produzione e la lavorazione di prodotti chimici e altri usi di solventi e attività connesse compreso l'uso di prodotti per la casa e cosmetici. Il secondo settore, in quanto a emissioni di COVNM, risulta ancora una volta quello dei trasporti su strada a causa dei consumi di carburanti e dei fenomeni evaporativi, specie nel caso di ciclomotori e motocicli, a essi connessi.

Si stima che le emissioni maggiori di composti organici volatili non metanici riguardino le città di Roma, Milano, Torino, Napoli e Genova. Per tutte queste città la principale fonte di emissione è l'uso dei solventi anche se nel caso di Roma è eguagliato dalle emissioni provenienti dai trasporti su strada. Il trend delle emissioni, prendendo come anno di riferimento il 2000, si dimostra generalmente in riduzione soprattutto grazie all'evoluzione delle tecnologie di contenimento in campo automobilistico e risulta quindi diffuso sull'intero territorio italiano. Considerando le 14 città nel loro insieme risulta una riduzione delle emissioni di composti organici volatili diversi dal metano pari circa al 34% tra il 2000 e il 2010.

-Nel caso delle emissioni di ammoniaca **NH₃** l'agricoltura costituisce la principale sorgente emissiva; la seconda sorgente in aree urbane risulta il trasporto su strada. In particolare il contributo è dovuto ai veicoli catalizzati e alla possibilità che i processi catalitici adoperati per ridurre le emissioni di NO_x possano generare emissioni di ammoniaca. Tra il 2000 e il 2010 si può notare una riduzione generalizzata nella stima delle emissioni di ammoniaca nelle città, mediamente pari a

circa il 36%. Le emissioni maggiori si stimano per le città di Roma, Ravenna e Verona dove superano in tutti e tre i casi le 1000 t/anno.

Le emissioni di ossidi di zolfo –**SO₂**–provengono prevalentemente dal settore industria. I progressi compiuti negli ultimi 20 anni in ambito tecnologico e normativo con la conseguente riduzione del contenuto di zolfo nei combustibili e l'utilizzo di combustibili che ne sono privi nel settore della produzione di energia elettrica hanno permesso un notevole abbattimento delle emissioni a livello nazionale e, conseguentemente, a livello delle città considerate. Nelle città portuali (es. Napoli) è importante il contributo del trasporto navale, mentre in quelle del nord è significativo il contributo del riscaldamento. In ogni caso, città sedi di grandi industrie (es. Venezia), sono quelle per cui si hanno le maggiori stime di emissioni. La riduzione complessiva delle emissioni di ossidi di zolfo, per i motivi sopra elencati, è stata molto importante negli ultimi dieci anni. Considerando la somma delle emissioni di tutte le città in esame risulta una riduzione superiore all'80%.

Per gli ossidi di azoto **NO_x** il trasporto su strada costituisce la principale sorgente emissiva. Il secondo settore emissivo risulta essere il riscaldamento domestico mentre l'industria o la presenza di un polo portuale possono divenire predominanti in specifiche realtà. Il trend è generalmente decrescente nel decennio 2000-2010. Le emissioni maggiori di NO_x per il 2010 sono riferibili alle città di Roma, Napoli, Milano, e Genova. In alcune specifiche realtà come Napoli e Genova il contributo maggiore è invece dovuto alle emissioni derivanti dagli "altri trasporti", nello specifico porti e attività ad essi connesse. Per le città del Nord diventa significativo l'apporto del settore riscaldamento. il trasporto su strada costituisce la principale sorgente emissiva. Il secondo settore emissivo risulta essere il riscaldamento domestico mentre l'industria o la presenza di un polo portuale possono divenire predominanti in specifiche realtà. Il trend è generalmente decrescente nel decennio 2000-2010.

Nel 2012 il superamento del valore limite annuale è frequente ed esteso alla gran parte delle città considerate: le città dove il valore limite annuale non è superato sono Bari, Cagliari, Bologna, Firenze, Messina e Catania.

Per l'**NO₂** l'analisi eseguita, per gli anni dal 2006 al 2011, ha evidenziato una situazione di diffusa tendenza alla riduzione delle concentrazioni: un trend decrescente statisticamente significativo è stato individuato in particolare nelle città di Genova e Bologna dove si osserva un trend decrescente statisticamente significativo in tutte le stazioni analizzate, verosimilmente legato alla riduzione dell'impatto delle principali sorgenti antropiche di ossidi di azoto.

Emissioni di CO : Per il monossido di carbonio il trasporto su strada costituisce la principale sorgente emissiva. La seconda fonte delle emissioni di CO nelle città risulta il riscaldamento, con contributi in genere inferiori ma comunque confrontabili con quelli dei trasporti su strada. Le emissioni più alte sono state stimate per le città di Roma e Milano. Il trend delle emissioni risulta per tutte le città in forte decrescita con un valore medio di riduzione tra il 2000 e il 2010 del 56%.

Emissioni di Benzene: Per il benzene il trasporto su strada costituisce la principale sorgente emissiva per quasi tutte le città. La seconda fonte di emissione è costituita solitamente dalle attività legate all'uso dei solventi: l'esistenza di particolari realtà industriali (nel caso di Venezia e Trieste) può rendere preponderante il contributo di tali attività. Le emissioni più alte relativamente al 2010 sono state stimate per le città di Roma e Milano. Le politiche intraprese a vari livelli hanno condotto nel corso degli anni a brusche riduzioni delle emissioni di benzene che si sono ridotte di quasi il 70% (–78% a Genova).

Nel 2012 in nessuna città sono stati registrati superamenti del valore limite annuale per questo inquinante: il valore peggiore è però piuttosto vicino alla soglia ($4,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$) e registrato a Genova, dove nel 2011 la soglia risultava superata.

La riduzione dei livelli di benzene a valori inferiori al valore limite (già osservata da diversi anni sia in Italia che nel resto d'Europa) è particolarmente importante in considerazione dei noti gravi effetti sulla salute associati all'esposizione;

Il materiale particolato **PM_{2,5}** è la frazione dell'aerosol costituito dalle particelle aventi diametro aerodinamico inferiore o uguale a $2,5 \mu\text{m}$. La direttiva 2008/50/CE e il D.Lgs. 155/2010 di recepimento hanno introdotto per la prima volta un valore limite per il PM_{2,5} per la protezione della salute umana ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ come media annuale) che dovrà essere rispettato entro il 2015 e un valore obiettivo dello stesso valore da rispettare dal 2010. La disponibilità di dati non è ancora sufficiente per valutazioni estese a tutto il territorio.

Sia nel 2011 che nel 2012 il valore limite annuale del PM_{2,5} è superato in diverse città del nord (Torino Milano, Venezia) con valori che, in alcuni casi, superano anche il valore limite più il margine di tolleranza previsto dalla normativa per gli stessi anni ($28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per il 2011 e $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per il 2012).

Ozono: nel 2012 (dati disponibili per 51 città), come nell'anno precedente, l'obiettivo a lungo termine è superato in tutte le città, tranne Cagliari. Il minor numero di superamenti dell'Obiettivi di lungo termine (OLT) si registra al centro-sud. I superamenti della soglia di informazione sono più frequenti e intensi al Nord.

Nel caso dell'ozono, l'analisi dei trend, condotta con gli stessi criteri già descritti per il PM₁₀ e per l'NO₂ considerando solo alcune città nell'arco temporale 2003 – 2011 mostra una situazione di stazionarietà.

4.3.2 SUOLO

Il "consumo di suolo" si riferisce all'incremento dell'occupazione di terreno e all'aumento delle aree di insediamento nel tempo, includendo processi quali la costruzione di insediamenti sparsi in zone rurali, l'espansione delle città attorno a un nucleo urbano e la densificazione o la conversione di terreno entro un'area urbana (APAT – Aree Urbane, 2013).

Tra le città considerate, i valori più elevati di consumo di suolo sono riscontrabili a Napoli (62, 11% nel 2005), Milano (61,16% nel 2007) e Torino (54,82% nel 2007), mentre in valori inferiori caratterizzano le città di Venezia (12,90% nel 2006), Genova (18,61% nel 2007), Cagliari (25,39% nel 2006) e Roma (26,05% nel 2008). Tra le città oggetto del PON METRO solo Torino e Roma mostrano un leggero miglioramento negli ultimi anni, motivato da un aumento della popolazione con un minore incremento della superficie consumata¹³

L'attuale espansione delle superfici impermeabilizzate è da attribuire in gran parte ad uno sviluppo urbano pianificato non adeguatamente, che si manifesta nella frangia urbana e peri-urbana di molte importanti città come una commistione di destinazione diverse di uso del suolo. Un meccanismo di questo tipo è quello della diffusione di insediamenti a bassa densità dal centro urbano verso l'esterno (sprawl). Lo sprawl urbano tende a eliminare la distinzione tra città e campagna con elevati costi sociali, economici, ambientali. Questo fenomeno è da una parte promosso dalla scelta abitativa anche a distanze considerevoli dal centro urbano, supportata tra l'altro dallo sviluppo di infrastrutture di trasporto che consentono spostamenti quotidiani veloci tra l'abitazione e il luogo di lavoro o di studio. Dall'altra parte hanno operato fattori economici, riconducibili ai costi più contenuti delle unità immobiliari nelle aree periferiche e all'aumento dei valori immobiliari nei centri urbani, che hanno contribuito, negli ultimi anni, all'incremento di superfici destinate alle residenze nelle aree peri-urbane.

4.3.3 BIODIVERSITÀ

Le aree naturali in ambiente urbano hanno diverse funzioni importanti (servizi eco sistemici), fra cui spiccano, oltre al supporto alla biodiversità urbana, la ricreazione e funzione di aggregazione sociale, la mitigazione dell'isola di calore estiva, l'effetto "tampone" rispetto alle emissioni inquinanti in atmosfera.

Un primo sguardo ai dati di contesto mostra che molte delle città considerate hanno percentuali importanti di territorio ricadente in aree protette: valori di punta si registrano a Messina (70%), Venezia (62,7%) e Cagliari (51,1%). In particolare, tutti i Comuni coinvolti nel PON METRO, fatta eccezione per Milano, possiedono aree SIC e ZPS nel proprio territorio.

A Messina, il territorio comunale è caratterizzato dalla presenza di aree SIC e ZPS (SIC Capo Peloro – Lago di Ganzirri e SIC Dorsale Curcuraci – Antennamare, entrambe comprese nella ZPS Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto); Venezia si distingue per la presenza della laguna, interessata da numerosi SIC e ZPS (come ad esempio il SIC Laguna Medio Inferiore e la ZPS Laguna Viva Medio Inferiore); Cagliari è interessata dalla presenza del Parco Naturale Regionale del Molentargius e da siti Natura 2000 (come il SIC Stagno di Cagliari, Salina di Macchiareddu, Laguna di Santa Gilla). Diversi i valori di verde pubblico sulla superficie comunale e la relativa disponibilità espressa in m²/ab. In particolare, considerando quest'ultimo indicatore, il valore di punta è registrato a Reggio Calabria (102 m²/ab), segue Cagliari (54,90), mentre tutte le altre città presentano valori decisamente inferiori.

4.3.4 RISORSE CULTURALI E PAESAGGIO

Le risorse culturali e il paesaggio riguardano le aree vincolate secondo due tipi di vincoli:

- gli "Immobili e le aree di notevole interesse pubblico" ai sensi dell'art. 136 del d.lgs 42/2004 e sm.i (ex l. 1497/39);
- le aree vincolate ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. n. 42/2004 (ex l. 431/85), cioè:

- le aree di rispetto (i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare; i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi; i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna);

- le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;

- i ghiacciai e i circhi glaciali;

- i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;

- i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;

- le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;

- le zone umide incluse nell'elenco previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448;

- i vulcani;

- le zone di interesse archeologico individuate alla data di entrata in vigore del codice pe ri beni culturali.

Le 14 città oggetto di intervento del Programma presentano una ricchezza di aree vincolate che testimoniano il valore e la sensibilità dei relativi contesti che, riportate in apposite

mappe, dovranno rappresentare un riferimento per la fase attuativa, quando sarà necessario verificare la localizzazione degli interventi rispetto ai vincoli esistenti, acquisendo, ove necessario, le opportune autorizzazioni.

4.3.5 ACQUE

Il trend di consumo di acqua potabile nel periodo 2000-2011 è in diminuzione nelle città del centro nord, a Bari, Napoli e Cagliari mentre tende a crescere nelle città siciliane e a Reggio Calabria; i valori pro-capite più elevati si riscontrano, nel 2011, a Catania (84 m³/ab), Milano (83 m³/ab), Torino e Messina (77 m³/ab). La percentuale del carico depurato è diversificata nelle città considerate. La situazione più critica è quella di Palermo e Catania (0% del carico depurato). A Bari si depura il 53% del carico generato, a Reggio Calabria il 67%, a Firenze il 76%. Raggiungono il 100% le città di Milano, Torino, Cagliari, Messina e Venezia.

4.3.6. SALUTE E QUALITÀ DELLA VITA

La qualità della vita percepita nelle città è rilevata da diversi Enti e organismi, secondo diverse metodologie che permettono di formulare un giudizio qualitativo complessivo. La classifica "Qualità della Vita" del Sole24ore¹⁵, ha l'obiettivo di misurare la vivibilità delle città italiane considerando indicatori nei seguenti settori: Tenore di vita, Affari e lavoro, Servizi, Ambiente e Salute, Popolazione, Reati e tempo libero. L'ordinamento delle 14 città è il seguente: Bologna, Milano, Firenze, Roma, Venezia, Torino, Genova, Cagliari, Catania, Reggio Calabria, Messina, Palermo, Bari, Napoli.

In linea generale, le città che si collocano nelle prime posizioni rispetto alle caratteristiche *Affari e lavoro o Servizi, Ambiente e Salute* ricoprono le prime posizione anche per la caratteristica *Tenore di vita*.

Più nello specifico si osservano i seguenti fenomeni: Bologna e Milano, pur ricoprendo posizioni complessivamente elevate si situano molto in basso nella classifica per quanto riguarda l'ordine pubblico (Milano appare in posizioni basse della classifica anche con riferimento al tema "popolazione"). Firenze, Roma e Venezia occupano posizioni molto alte in classifica per quanto riguarda il "tempo libero", mentre Roma condivide con Bologna e Milano la scarsa prestazione sull'ordine pubblico. A Napoli e Bari, fra le altre, spiccano le peggiori prestazioni per il "tenore di vita" e la "popolazione"

4.3.7. RUMORE

Il Piano di Classificazione acustica del territorio comunale, la cui predisposizione da parte dei Comuni è resa obbligatoria dalla Legge Quadro sull'inquinamento acustico, (L. 447/95, art.6,c.1), prevede la distinzione del territorio in sei classi omogenee, definite dalla normativa, sulla base della prevalente ed effettiva destinazione d'uso del territorio, con l'assegnazione a ciascuna zona omogenea dei valori limite acustici, espressi in Livello equivalente di pressione sonora (Leq), su due riferimenti temporali, diurno (06:00-22:00) e notturno (22:00-06:00).

Secondo il Rapporto Aree Urbane di ISPRA (2013), le città che dispongono di un piano di classificazione acustica approvato sono: Torino (2011), Genova (2002), Venezia (2005), Bologna (1999, aggiornato nel 2010), Firenze (2004), Roma (2004), Napoli (2001), Messina (2001) e Cagliari (1994).

La Legge Quadro sull'inquinamento acustico (L. 447/95, art.7,c.5) introduce poi, nei Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, la Relazione biennale sullo stato acustico del Comune, che si configura quale strumento versatile, potendo assumere sia finalità di analisi dello stato

dell'ambiente, sia di individuazione di obiettivi di programmazione e di gestione dei problemi riscontrati. La Relazione risulta attuata nelle città di Genova (2011), Milano (1998), Firenze (2009).

Il RA riporta i dati relativi agli Studi effettuati sulla popolazione esposta al rumore, relativi sia agli studi condotti in conformità alle prescrizioni introdotte dalla Direttiva 2002/49/CE, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, sia agli studi effettuati in anni precedenti all'emanazione delle norme comunitarie, condotti con diverse metodologie e mediante l'uso di descrittori acustici differenti, in modo da consentire una lettura ampia e diversificata delle esperienze condotte in ambito nazionale.

L'indicatore relativo all'individuazione dell'entità di popolazione esposta risulta complesso, poiché presenta distinzioni al suo interno e può essere riferito a differenti sorgenti di rumore e a diversi ambiti territoriali.

Il D.Lgs. 194/2005, in attuazione della Direttiva Comunitaria 2002/49/CE, definisce la popolazione esposta come il numero totale stimato, arrotondato al centinaio, di persone che vivono nelle abitazioni esposte a ciascuno dei seguenti intervalli di livelli di Lden in dB a 4 m di altezza sulla facciata più esposta: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75, con distinzione fra rumore del traffico veicolare, ferroviario e aereo o dell'attività industriale.

Le città che hanno condotto studi per determinare la popolazione esposta al rumore: Torino, Genova, Milano, Venezia, Firenze, Roma, Bari e Cagliari.

La sorgente di rumore prevalente in ambito urbano risulta essere il traffico veicolare; gli intervalli di Lden e Lnight nei quali insiste il maggior numero di persone esposte variano in relazione agli studi, con percentuali nell'intervallo di Lden tra 60 e 64 dB(A) pari al 39,8 % a Torino (2012), al 21,3% a Milano (2012), al 9,4% a Genova (2012), al 18,1% a Bologna (2007), al 13,4% a Roma (2006), 30,2% a Bari (2007) e 16,5% a Cagliari Rapporto ambientale del PON Città metropolitane 2014/2020 53

(2008-2009). Le percentuali nell'intervallo di Lnight tra 55 e 59 dB(A) sfiorano il 30% a Cagliari e Torino e lo superano a Genova. (ISPRA, Rapporto Aree Urbane 2013).

4.3.8. INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO

Le sorgenti di campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici sono gli impianti radiotelevisivi, le stazioni radio base per la telefonia mobile e gli elettrodomesti.

Il recente passaggio dalla tecnologia analogica a quella digitale per gli impianti radiotelevisivi (RTV) ha portato ad una diminuzione del numero delle installazioni, mentre il forte sviluppo tecnologico che sta investendo il settore della telefonia mobile richiede l'installazione sul territorio di nuove stazioni radio base (SRB). Rispetto al 2010 infatti si registra una diminuzione pari al 3,8% del numero di installazioni radiotelevisive (RTV) e un aumento pari al 10,6% delle stazioni radio base (SRB). Milano, Roma e Genova sono le città in cui è maggiore il numero di impianti e stazioni. Le tecniche di co-siting, che consentono di posizionare nello stesso sito più impianti, stanno sempre più prendendo piede.

Relativamente ai **superamenti dei limiti di legge** da sorgenti RF (impianti radiotelevisivi e stazioni radio base per telefonia mobile), si contano 191¹⁷ superamenti causati da impianti RTV e SRB di radio telecomunicazioni di cui 155 risultano risanati. Tra le città oggetto del PON METRO, le città con più superamenti sono Venezia (16), Genova (12), Bologna e Torino (10), Bari e Milano (9). Nei casi di superamento per le due tipologie di sorgente, si osserva che questi sono determinati essenzialmente dagli impianti RTV più che dalle SRB.

4.3.9. RIFIUTI

La produzione di rifiuti urbani nel 2012 varia da un massimo di 725 kg pro-capite di Catania ai 447 kg pro-capite di Reggio Calabria. Nel periodo 2000-2012 fanno registrare un decremento nella produzione le città di Torino, Milano, Venezia, Bologna, Firenze, Napoli, Reggio Calabria, Palermo e Cagliari. Nelle altre città il trend risulta di segno opposto. Rapporto ambientale del PON Città metropolitane 2014/2020 55 Con riferimento alla raccolta differenziata dei rifiuti, nel 2012 le percentuali più elevate sono quelle di Torino, Firenze, Venezia, Milano e Bologna. I valori più bassi sono quelli delle città siciliane e di Reggio Calabria. Nell'ambito della produzione di rifiuti speciali, l'attenzione viene posta sui rifiuti **C/D (da attività di costruzione e demolizione)**, in quanto potenzialmente interessati dalle attività finanziate dal programma (Assi 2 e 4). In questo caso, i dati regionali mostrano la rilevanza di questa tipologia di rifiuti nella regioni considerate. In Piemonte, nel Lazio e in Sicilia i rifiuti C/D rappresentano circa il 50% dei rifiuti speciali prodotti, valore che in Liguria sale ad oltre il 64%. Nelle altre regioni l'importanza dei rifiuti C&D risulta invece inferiore (media nazionale 41%).

5 OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ PER IL PROGRAMMA

Il sistema di obiettivi definito è riferito al Programma nel suo complesso ed è funzionale anche al coordinamento delle diverse azioni integrate che le città decideranno di attivare. Al fine di garantire una comparabilità e una unitarietà dei processi valutativi di livello almeno nazionale, si è scelto di utilizzare quale elemento di sfondo generale il Catalogo obiettivi/indicatori disponibile sul sito di ISPRA e frutto delle attività di collaborazione tra l'Istituto e il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito Catalogo). Il confronto con i soggetti competenti in fase di rapporto preliminare ha consentito di articolare il quadro degli obiettivi rispetto alla fase di scoping, superando in gran parte i contenuti minimi del Catalogo.

Nel RA sono riportati degli schemi in cui a ciascun tema chiave sono stati associati gli obiettivi di sostenibilità primari, gli assi e gli obiettivi specifici che potenzialmente contribuiscono al loro raggiungimento. Tale connessione è funzionale anche alla definizione del sistema di monitoraggio. A tal fine, la tabella seguente contiene il quadro di sintesi degli obiettivi primari associati agli obiettivi correlati, specificandone anche la relazione con gli indicatori di contesto utilizzati one del Programma, su cui si può lavorare attraverso possibili criteri di l'orientamento. A differenza degli schemi, la tabella contiene anche gli obiettivi indirettamente correlati all'attuazione del Programma, su cui si può lavorare attraverso possibili criteri di l'orientamento.

Sintesi degli obiettivi di sostenibilità del PON METRO e indicatori di contesto associati

Temi ambientali	Obiettivo generale	Indicatore di contesto	fonte	Target - Obiettivi specifici	
FATTORI CLIMATICI ED ENERGIA					
Emissioni CC1	Ridurre le emissioni dei gas serra in particolare nei settori edilizia, trasporti e agricoltura	Emissioni di CO2 (t/anno) totali e per macrosettore (In particolare con riferimento a Riscaldamento e Trasporto su strada)	ISPRA	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.]	
Energia CC2 -EN CC3 - EN	Ridurre i consumi energetici e aumentare l'efficienza energetica di infrastrutture, strumenti, processi, mezzi di trasporto e sistemi di produzione di energia	Consumo di energia elettrica per uso domestico (kWh/ab) Consumo di gas metano per uso domestico e riscaldamento pro capite (m3)	ISTAT	Target: ridurre i consumi del 20% rispetto agli attuali consumi, articolati secondo la figura 1 (Piano di Azione Italiano per l'Efficienza Energetica 2011)	Incrementare l'efficienza energetica in edilizia e realizzare edifici a ridotto consumo energetico <i>Target: rinnovare ogni anno almeno il 3% degli edifici pubblici [Piano di efficienza energetica 2011 COM(2011)109 def.]</i>
	Incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili (biomasse, minieolico, fotovoltaico, solare termico,	Impianti fotovoltaici in esercizio finanziati tramite Conto Energia (kW). Potenza dei	GSE ISTAT	Target: raggiungere la copertura dei consumi con fonti rinnovabili del 17% al 2020 (Dlgs	Promuovere sistemi di produzione e distribuzione energetica ad alta efficienza (sistemi a pompe di calore,

U 3

A 5 9 4/2

M

A 4/2

A 4/2

A

geotermia, mini-idroelettrico, biogas)
[Direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili]

pannelli solari fotovoltaici installati sugli edifici comunali (rispetto a 1.000 abitanti) – kW/1.000 ab.

28/2011)
secondo quanto stabilito dal Burden Sharing Stato-Regioni (DM del 15 marzo 2011)

produzione centralizzata di energia ad alta efficienza generazione distribuita e micro cogenerazione ecc.)

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.]

Autovetture ogni 1000 abitanti.

Numero di autovetture circolanti.

Numero di autovetture circolanti (privati).

Numero di autovetture circolanti (privati).

Quota di autovetture Euro IV e V sul totale delle autovetture.

Numero di motocicli.

Numero LDV (Veicoli

ACI

ACI

ACI

*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*

u
e
u
u
u
u
u

abitanti).

Mobilità e Trasporti CC6- MOB3	Utilizzare in modo più efficiente i trasporti e l'infrastruttura grazie all'uso di migliori sistemi di informazione e di gestione del traffico (ad esempio, ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS) e di una logistica avanzata [Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse, COM(2011) 571 def.]	<i>Indicatore da definire</i>	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]
AMBIENTE URBANO			
URB1	Riuso dei suoli (con la riconversione o il riutilizzo di aree dismesse, abbandonate o non utilizzate, ecc.) come strategia chiave per contribuire alla riduzione del consumo di suolo e combattere la dispersione insediativa [Dichiarazione di Toledo, 2010]	Consumo di suolo (%). Indice di dispersione urbana comunale (%). Indicatore di diffusione urbana a livello comunale.	ISPRA ISPRA ISPRA 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)
URB2	Miglioramento del metabolismo urbano, compresa la gestione dell'intero ciclo delle acque, dei rifiuti, etc [Dichiarazione di	Produzione di rifiuti urbano (kg/ab). Raccolta differenziata dei rifiuti urbani (kg/ab).	Produzione e gestione dei rifiuti 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

Toledo, 2010]

raccolta
differenziata dei
rifiuti urbani per
i comuni (%)

produzione di
rifiuti speciali
per regione di
cui C&D (Mt)

[COM(2005)666, Dir 2008/98/CE,
D.Lgs. 152/2006,D.Lgs.205/2010]

ISPRA

ISTAT

ISPRA

Stima top down
- emissioni

PM10 primario

Stima top down
emissioni di
COVNM

Stima top down
emissioni di
NH3

Stima top down
emissioni di SO2

Stima top-down
emissioni di
NOx,

Stima top-down
emissioni di CO

Stima top-down
emissioni di
C6H6

Numero
massimo dei
superamenti del

Inquinamento atmosferico

entro il 2020 abbattere dell'82% le
emissioni di SO2, del 60% quelle
di NOx, del 51% quelle di COV,
del 27% quelle della ammoniaca e
del 59% quelle del PM2,5
primario rispetto ai dati del 2000

[Strategia tematica
sull'inquinamento atmosferico
COM(2005)]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

URB2	Miglioramento del metabolismo urbano, compresa la gestione dell'intero ciclo delle acque, dei rifiuti, etc [Dichiarazione di Toledo, 2010]	200 µg/m ³ ; max 18 superamenti per anno)		
		NO ₂ valore medio annuo (valore limite 40 µg/m ³)		
		O ₃ . Superamenti obiettivo a lungo termine (120 µg/m ³)		
		PM _{2,5} - Valore medio annuo (µg/m ³) – massimo e minimo (ISPRA)		
		Benzene - Valore medio annuo (µg/m ³) – massimo e minimo		
		Percentuale carico depurato. ISPRA 2011	ISPRA	Trattamento acque reflue Le acque reflue urbane che confluiscono in reti fognarie devono essere sottoposte prima dello scarico ad un trattamento secondario o equivalente (Dlgs 152/2006 COM(2008) 886 def)
		Consumo di acqua per uso domestico. ISPRA 2011 (m ³ /ab)	ISPRA	Uso dell'acqua Aumentare l'efficienza idrica degli edifici e delle apparecchiature [Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse, COM(2011) 571 def.]
		Numero di superamenti e stato delle relative azioni di risanamento per sorgenti RF (impianti radiotelevisivi e stazioni radio base per telefonia mobile) (numero)	ISPRA	Campi elettromagnetici 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]
		% di	ISPRA	Inquinamento acustico

		popolazione esposta a livelli Lden tra 60 e 64 dB(A)	ISPRA	Ridurre il rumore ambientale provocato da sorgenti specifiche, in particolare le attrezzature utilizzate all'aperto, i 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.
		% di popolazione esposta a livelli di Lnight tra 55 e 59 dB(A)		
	protezione della natura, del paesaggio, della silvicoltura, delle risorse agricole, ecc., intorno alle città, e il rafforzamento dei loro legami o della loro articolazione con le città (per esempio, con le cinture verdi e/o i corridoi connessi e in continuità con la rete dei parchi e degli spazi pubblici), il "regreening" della città esistente, ecc.	% di verde pubblico sulla superficie comunale	ISTAT	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)
		Disponibilità di verde pubblico pro capite (m2/ab)	ISTAT	
		Presenza di Aree Natura 2000		
URB3		% delle aree naturali protette e/o tutelate sulla superficie comunale, ISTAT, 2012		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
	[Dichiarazione di Toledo, 2010)	Aree e beni vincolati ex art. 136 e art. 142 D.lgs 42/2004		Paesaggio Tutela, recupero e valorizzazione del paesaggio e dei beni culturali [D.lgs 42/2004]
	Incremento della dotazione di attrezzature pubbliche e, in maniera ampia, miglioramento della qualità urbana, del tessuto sociale (ad esempio la previsione di "contenitori" con valenza sociale) ed ambientale [Decreto Legge	Cfr. VEXA in corso di approfondimento		Riduzione di fenomeni di tensione abitativa, di marginalizzazione e degrado sociale (Decreto Legge 22 giugno 2012, n. 8) Creare ed assicurare spazi pubblici di alta qualità (Carta di Lipsia, 2007)
URB4				Potenziare l'economia locale e il mercato del lavoro locale (Carta di Lipsia, 2007)

22 giugno 2012,
n. 8]

GOVERNANCE

GOV1 Adottare
approcci di
governance
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
governance
multilivello]

n.d.

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]

Strumenti di
Informazione e
Comunicazione
Ambientale sul
Web (SICAW26
e SICAW26Q)

ISPRA

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]

Presenza di
strumenti
innovativi sui
siti web
comunali
(INN8)

6) ANALISI E VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI

La valutazione degli effetti ambientali che le azioni previste dal Programma potrebbero avere sugli obiettivi di sostenibilità identificati, si è riferito, per quanto possibile, nell'ambito di un approccio complessivo alla sostenibilità, sia sociale che ambientale.

La considerazione della sostenibilità sociale come elemento essenziale della valutazione è determinata dalla natura del Programma e dallo sforzo che esso produce per far fronte alle condizioni di disagio e marginalità sociale. In maniera più ampia, trova riscontro nella considerazione dell'ambiente urbano come contesto complesso in cui i fattori ambientali e sociali si legano indissolubilmente più che in altri contesti territoriali. In questo senso, l'approccio adottato è confortato da tutti i documenti strategici comunitari e nazionali sul tema, come evidenziato nel quadro programmatico di riferimento e nella relativa scelta degli obiettivi di sostenibilità.

Dalla valutazione è stato escluso l'Asse 5 inerente l'assistenza tecnica, nella consapevolezza che implica attività fondamentali per massimizzare gli effetti ambientali positivi del Programma. È infatti necessario supportare l'Autorità urbana e l'Autorità di gestione con competenze specifiche e integrate per affrontare adeguatamente in fase di attuazione il tema della sostenibilità degli interventi. Nel RA si auspica la costituzione di gruppi di lavoro integrati, per garantire la considerazione congiunta di tutti gli aspetti legati alla valutazione socio economica e ambientale degli interventi, evitando sbilanciamenti verso qualunque direzione.

La considerazione dei potenziali effetti che il Programma complessivamente potrebbe comportare in termini di sostenibilità è stata condotta sulla base dei contenuti specifici della valutazione delle singole azioni considerando come elemento dirimente la capacità che il Programma dimostra di incidere positivamente sugli obiettivi di sostenibilità di riferimento. Per rafforzare tale capacità, o lenire gli effetti potenzialmente negativi rilevati, sono stati individuati criteri per l'attuazione aggiuntivi rispetto a quanto previsto dal Programma.

Nel RA, per i singoli obiettivi che il programma si pone attraverso l'attivazione delle azioni previste dagli Assi, viene effettuata la valutazione degli effetti positivi genericamente indotti, degli impatti cumulati prodotti nonché vengono proposte le condizioni per la sostenibilità ambientale degli interventi. Vengono suggeriti, inoltre, provvedimenti per rafforzare l'ambito di azione già recepito dal Programma nonché ulteriori criteri da tenere in considerazioni nell'ambito della definizione degli strumenti di attuazione.

La valutazione cumulativa degli effetti indotti dalle azioni del PON METRO è stata orientata alla relazione tra queste e gli obiettivi di sostenibilità, verificando che il contributo apportato sia positivo o negativo. È organizzata per temi chiave, propone una complessiva lettura e valutazione della prevista ripartizione finanziaria e segnala alcuni punti di attenzione complessivi per l'attuazione.

La tabella 6.1 propone una lettura sinottica degli effetti potenzialmente indotti dall'attuazione del Programma sugli obiettivi di sostenibilità sulla base degli elementi emersi nell'ambito della valutazione delle singole azioni.

7) ANALISI E VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE

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.

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;

Come indicato nell'Accordo di Partenariato, il PON METRO riveste un ruolo di inquadramento delle possibilità ampie di intervento nei contesti definiti da parte delle Autorità urbane per cui **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.

8) STUDIO DELLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA (VINCA)

Lo Studio di Incidenza relativo al PON METRO interessa potenzialmente numerosi Siti Natura 2000 senza localizzazione degli interventi nell'impianto strategico. Infatti le indicazioni fornite dal PON METRO riguardano Azioni potenzialmente attivabili nei territori delle 14 Città metropolitane, senza tuttavia individuare dove andranno a localizzarsi.

Pertanto, in coerenza con le Linee Guida del Ministero dell'Ambiente relative alla proposta per l'integrazione dei contenuti VAS – Valutazione di Incidenza, lo Studio proposto è così articolato:

- individuazione dei Siti della Rete Natura 2000 che interessano i capoluoghi delle Città metropolitane e i relativi territori provinciali;
- descrizione della strategia del PON, articolazione delle misure e piano finanziario;
- individuazione e valutazione della potenziale interazione e incidenza del PON sulla Rete Natura 2000, criteri e misure di mitigazione degli effetti e principi per la compensazione;
- indicazioni per il monitoraggio.

E' da rilevare, al riguardo, che il PON METRO non mette in campo azioni dirette a favore della conservazione e valorizzazione dei Siti Natura 2000. Prevede invece in larga misura azioni a carattere immateriale, con effetto nullo sui Siti e alcune azioni con effetto potenzialmente negativo, tra cui gli interventi sulle infrastrutture (centri per l'intermodalità e piste ciclabili).

Gli interventi ricadenti nella tipologia "infrastrutturale" (Asse 2, nodi di interscambio e mobilità lenta – piste ciclabili), dovranno essere sottoposti a screening per la Valutazione di incidenza a scala di progetto, qualora siano ravvisabili interferenze potenziali (localizzative o funzionali) con i siti della Rete Natura 2000.

Per gli interventi "strutturali" (Asse 2, Asse 4: ristrutturazioni di edifici / nuova realizzazione, illuminazione pubblica) si raccomanda di verificare eventuali prossimità con i Siti della rete Natura 2000 e, tenuto conto delle normative / indicazioni specifiche di carattere locale (normative regionali, piani di gestione dei siti, ecc.), valutare la necessità di uno screening per la Valutazione di Incidenza Ambientale.

Qualora siano ravvisati alla scala locale potenziali effetti delle azioni integrate sui Siti Natura 2000, tali da rendere necessaria uno screening (a scala di progetto), le Autorità Urbane dovranno dotarsi di un sistema di indicatori atto a monitorare tali effetti.

Secondo l'AP, a questo livello di programmazione non è possibile riscontrare incidenze negative residue significative su ZPS e SIC dovute al PON METRO; lo Studio di Incidenza pone le basi per

la prosecuzione del percorso valutativo in fase attuativa, con lo scopo di prevenire, mitigare e, solo al limite, compensare gli eventuali effetti negativi che potranno essere ravvisati in sede di progettazione delle azioni integrate.

9) DOTAZIONE FINANZIARIA DEL "PON METRO"

La dotazione finanziaria del Programma corrisponde a circa **892,9 milioni di euro**, di cui 588,1 milioni di euro di contributo dei Fondi Strutturali e d'Investimento Europei (Fondi SIE), ed è interamente assegnata ad Azioni integrate di Sviluppo urbano sostenibile come definite ai sensi dell'art. 7 del Reg. UE 1301/2013.

Il sostegno del FESR al PON METRO ammonta a 445,7 milioni di euro, che corrispondono al 26,9% dell'allocazione indicativa FESR per l'Agenda urbana prevista nell'Accordo di partenariato. Analogamente, le risorse del FSE mobilitate dal PON METRO assommano a 142,4 milioni di euro e coprono il 52,5% dell'allocazione indicativa prevista nell'Accordo

Il Programma interviene con risorse limitate e con intensità finanziarie differenti nelle tre diverse categorie di regioni così suddivise:

- regioni meno sviluppate, ovvero con un PIL pro capite inferiore al 75% della media UE-27 (Basilicata, Campania, Calabria, Sicilia e Puglia);
- regioni in transizione, con un PIL pro capite fra il 75% e il 90% della media UE (Abruzzo, Molise e Sardegna);
- regioni più sviluppate, con un PIL pro capite superiore al 90% della media dell'UE (regioni del centro nord non incluse nel nuovo obiettivo regioni in transizione)

Ne consegue una significativa differenza della dotazione finanziaria per ciascuna Autorità urbana (maggiore nelle regioni meno sviluppate e minore per ognuna delle altre Regioni). In entrambi casi, tali importi non possono essere in alcun modo considerati sufficienti a rispondere alle ampie sfide di sviluppo che caratterizzano territori così complessi. Si ritiene tuttavia possano contribuire all'ottenimento di risultati significativi, anche nel breve periodo, laddove utilizzati all'interno di una strategia selettiva focalizzato su tre Obiettivi tematici e nell'ambito di un percorso di co-progettazione e confronto di respiro nazionale volto a massimizzare le ricadute positive di modelli e buone pratiche già sperimentati da alcuni dei territori e soggetti interessati.

10 SISTEMA DI MONITORAGGIO

In accordo con l'Autorità di Gestione, si è scelto di procedere a un **sistema di monitoraggio integrativo, anche ambientale**, che tenga sotto controllo la qualità delle trasformazioni prodotte, oltre che la loro entità; in fase attuativa l'integrazione del monitoraggio ambientale dovrà trovare applicazione anche all'interno degli strumenti di monitoraggio del programma (ad esempio dedicando un apposito spazio nel rapporto annuale di esecuzione e/o uno spazio all'interno del Comitato di Sorveglianza), con periodicità adeguata. La proposta è quella di un aggiornamento annuale del monitoraggio, con un grado di approfondimento adeguato e funzionale allo stadio di avanzamento dell'attuazione.

Per quanto riguarda la definizione degli indicatori, è stata progettata una struttura su due livelli, il primo alla scala di programma e il secondo a scala urbana, sollecitando le amministrazioni coinvolte ad attivare un monitoraggio specifico sulle azioni integrate effettivamente definite.

Gli indicatori proposti alla scala di programma 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 anche tra le diverse città. Si propongono a questo fine due set di indicatori, il più possibile coerenti con quelli individuati in fase di valutazione:

- **Il primo è funzionale a intercettare gli effetti ambientali degli interventi finanziati e/o il loro grado di orientamento alla sostenibilità.**

A questo scopo, è stato proposto un nucleo di indicatori integrativo degli indicatori di programma, che dialoga fortemente con questi ultimi e che ne ricalca la struttura (indicatori di *output* e di risultato). Tali indicatori sono stati elaborati in una fase preliminare dell'elaborazione del Rapporto Ambientale e trasferiti all'Autorità di Gestione come contributo VAS all'impostazione del sistema di monitoraggio complessivo del programma. La proposta è stata parzialmente integrata nel sistema degli indicatori del PON e sarà ulteriormente oggetto di miglioramento e confronto con l'Autorità di Gestione.

- **Il secondo di contiene un nucleo di indicatori comuni a tutte le città coinvolte ed è funzionale a tenere sotto controllo l'andamento dello scenario di riferimento del PON.** Tali indicatori sono selezionati fra quelli previsti nell'analisi di contesto: il loro popolamento potrà essere effettuato con una periodicità inferiore agli indicatori di programma (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, valutando e opportunamente integrando eventuali ulteriori risorse informative che si dovessero rendere accessibili.

A scala urbana le singole Amministrazioni coinvolte dovranno attivare 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.

Gli indicatori- scelti in base alla valutazione dei potenziali effetti ambientali indotti dalle azioni di programma ed articolati per asse in apposite tabelle, sono relativi a:

-Indicatori di risultato del Programma: questi 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;

-Proposta di indicatori VAS ad integrazione degli indicatori di programma relativamente agli ASSI 1, 2, 3 e 4):

11)OSSERVAZIONI DEGLI ENTI CON COMPETENZE AMBIENTALI

Si riporta, di seguito, una sintesi delle osservazioni pervenute unitamente alle controdeduzioni fornite dall'AP con le quali esprime il proprio parere circa l'accoglimento totale/parziale o meno dei temi oggetto delle osservazioni:

Regione Liguria - DIPARTIMENTO AMBIENTE - Settore: VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Osservazione	recepimento
ambito territoriale di riferimento del Programma	
Il RA si concentra sui soli comuni capoluogo rimandando alla fase attuativa i necessari approfondimenti, qualora le città prevedano specifiche progettualità intercomunali. 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.	Accolta nel PON e nel Rapporto Ambientale
Percorso di programmazione e di attuazione	
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.	Accolta nel PON e nel Rapporto Ambientale
Analisi di contesto	
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.	Parzialmente accolta nel PON e nel Rapporto Ambientale Si prevede la definizione di un percorso attuativo che preveda la responsabilità da parte delle AU di approfondimento dei contenuti valutativi a livello locale
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	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.
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	Accolta nel Rapporto Ambientale

contenuti del Decreto Ministeriale 10 settembre 2010 recante "linee guida per l'autorizzazione degli impianti alimentati da fonti rinnovabili".

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

Parzialmente accolta

L'analisi di contesto deve basarsi su dati disponibili per tutte le città coinvolte. Gli approfondimenti previsti in ambito locale potranno cogliere tutti gli aspetti delineati.

Obiettivi

Si fa comunque presente che visto il contesto di riferimento genovese 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.

Accolta

Valutazione degli effetti/criteri per l'attuazione

I criteri individuati nel Rapporto ambientale sono del tutto condivisibili ed è necessario dare 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.

Accolta

Occorre che siano definite le modalità attuative del programma garantendo al loro interno l'integrazione di criteri/condizioni individuati nel Rapporto ambientale.

azione 2.2.1 I 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;

Accolta

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, al fine 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 in termini di consumo di suolo nullo ricorrendo eventualmente, in assenza di alternative, a forme di compensazione.

Accolta

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

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

Accolta

relativa all'edilizia pubblica e sociale, si richiama quanto espresso sul tema nell'ambito del parere motivato sul PUC di Genova:

"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:

- 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, etc.)".

Tali criteri dovrebbero costituire criteri guida per la scelta delle operazioni.

monitoraggio

Richiama la necessità già manifestata di sviluppare il programma di monitoraggio in coordinamento con i sistemi di monitoraggio del Programmi Operativi Regionali FESR e del PUC e del PAES di Genova.

Parzialmente accolta

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 realtà locali su aspetti pertinenti.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

Autorità di Bacino Alto Isonzo

Osservazione	recepimento
ambito territoriale di riferimento del Programma	
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.	Accolta
Obiettivi	
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 .	Accolta

Provincia di Torino – servizio valutazione di impatto ambientale

Osservazione	recepimento
ambito territoriale di riferimento del Programma	
Il focus territoriale si concentra sul territorio dei Comuni capoluogo, e la partnership con i comuni vicini è solo auspicata. Pur comprendendo che il PON METRO non possa prefiggersi l'obiettivo di anticipare assetti amministrativi che si delineeranno nei prossimi mesi, si sottolinea che questa scelta non è coerente con la modifica dell'assetto istituzionale che individua nelle Città Metropolitane l'ente di governo con competenza sullo sviluppo strategico del territorio metropolitano.	Non Accolta L'ambito territoriale del PON è definito dall'Accordo di Partenariato
Questioni come le criticità ambientali (aria, acqua, uso del suolo), la mobilità e la stessa inclusione sociale (le periferie della città capoluogo formano spesso un unicum territoriale con le periferie dei comuni vicini) affrontate dal PON METRO, sono temi tipicamente metropolitani, e richiedono interventi che andrebbero costruiti fin dalle fasi iniziali a livello di area vasta (o almeno a scala sovra-comunale) e non a livello di capoluogo e ampliati con successive ricognizioni.	
Il Programma dovrebbe premiare, in termini di ammissibilità e di dotazione finanziaria, la costruzione di azioni a livello di area vasta e tra Comuni, e non semplicemente "invocarla" e "incoraggiarla" in fase di attuazione demandandone la totale responsabilità alle Autorità Urbane.	
Sarebbe altresì importante che tale attività fosse coordinata a livello locale da enti, quali le Città Metropolitane, con una visione di <i>governance</i> di interesse generale e rappresentativa di tutto il territorio interessato.	
Inoltre, se il PON METRO considera elemento ostativo	Parzialmente accolta

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.	La condizionalità ex ante rivolta alla presenza di PUM e PAES è rivolta solo alle Autorità Urbane. Tuttavia, è necessario che le azioni integrate di ciascuna città siano coerenti con il quadro programmatico locale
Quadro di riferimento programmatico 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.	Parzialmente accolta Si prevede la definizione di un percorso attuativo che preveda la responsabilità da parte delle AU di approfondimento dei contenuti valutativi a livello locale
Valutazione di incidenza 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).	Accolta
Inoltre si ritiene che l'indagine vada estesa anche ai Siti di Importanza Regionale (SIR) e Provinciale (SIP), così come riconosciuti ed indicati dal Piano territoriale di coordinamento provinciale, in coerenza con il Piano territoriale regionale ed il Piano paesaggistico regionale. SIR IT1110046 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 SIP BP10001 Maculinea Telesius	Accolta
obiettivi 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	Non accolta La riduzione delle emissioni è uno dei requisiti portanti della

G

ma

BR

C

A

G

41

B

trasporto pubblico, mobilità sostenibile, aree verdi, riqualificazione dei servizi, adattamento climatico etc. La riduzione delle emissioni climalteranti dovrebbe essere una raccomandazione/attenzione/obbligo di fondo, ma non un obiettivo specifico in ambito urbano.	programmazione 2014/2020 come sancito dai regolamenti comunitari.
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 [...]."	Accolta
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.	Accolta
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.	Accolta
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. L'indicatore di contesto non è esaustivo rispetto all'obiettivo generale in quanto prende in considerazione solo il fotovoltaico.	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
In merito all'obiettivo specifico 2.2.1. Mobilità, e in particolare all'Azione 2.2.1.4. Mobilità lenta, si ricorda che le politiche di mobilità sostenibile hanno successo laddove i processi di innovazione si accompagnano a percorsi di informazione/partecipazione, in quanto incidere sulla mobilità significa cambiare le abitudini di spostamento dei singoli. In linea con l'applicazione del paradigma "Smart City" e i principi di "Governance" richiamati dal Programma – e considerato che i fondi FESR hanno una clausola di flessibilità in ambito sociale –, si richiede di prevedere a finanziamento e in accompagnamento "allo sviluppo delle infrastrutture" attività di informazione/formazione/ educazione/ progettazione partecipata, e quindi di integrare gli indicatori per l'asse 2 con il n. di persone coinvolte in tali percorsi.	Non accolta L'azione non è finanziabile nell'ambito del PON per vincoli posti dall'Accordo di Partenariato
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	Accolta

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.	
Valutazione degli effetti/criteri per l'attuazione	
<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>	Accolta
<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:</p> <p>"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>	Accolta
monitoraggio	
<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. 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>	Accolta

NURV Regione Toscana

Osservazione	recepimento
ambito territoriale di riferimento del Programma 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: 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;	Non accolta L'ambito territoriale di riferimento del PON è definito dall'Accordo di Partenariato.
Percorso di programmazione e attuazione 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 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. 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. 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	Accolta Si prevede la definizione di un percorso attuativo che preveda la responsabilità da parte delle AU di approfondimento dei contenuti valutativi a livello locale

delle potenziali implicazioni", anche al fine di garantire a tutti i soggetti di potersi esprimere**Analisi di contesto**

In relazione alla componente aria si ritiene opportuno che la rappresentazione 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.

Accolta

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 del 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.

Accolta

- 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.

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.

Valutazione degli effetti/criteri per l'attuazione

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**

Accolta

[Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.]

<p>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>- 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. 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>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>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>Accolta</p>
<p>monitoraggio 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 illuminotecnica, in analogia a quanto previsto dall'analisi di contesto per i rifiuti da demolizione.</p>	<p>Accolta</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</p>	<p>Accolta</p>

individuati alle azioni e agli effetti ambientali conseguenti.	
Si ritiene inoltre necessario fornire maggiori indicazioni sul "monitoraggio a scala urbana" di cui viene solo "auspicata" l'attivazione da parte delle Autorità urbane.	Accolta
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.	Parzialmente accolta Il sistema complessivo degli indicatori di monitoraggio del PON METRO verrà definito in avvio della fase attuativa nell'ambito del piano di monitoraggio. Il rapporto ambientale contiene in questa fase una prima definizione dei contenuti di tale piano e dei relativi indicatori
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,	

Università di Reggio Calabria

Osservazione	recepimento
ambito territoriale di riferimento del Programma 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. 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	Parzialmente accolta L'ambito di riferimento del PON è definito dall'Accordo di Partenariato.

posizione pubbliche da parte degli amministratori locali.	
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.	Non accolta Le priorità sono dettate dall'agenda europea e dai regolamenti
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.	Non accolta Il riferimento è stato fornito dall'AU nell'ambito del proprio sistema di programmazione

Provincia di Firenze

Osservazione	recepimento
Proposte in intervento	
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: 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); 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; 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;	Parzialmente accolta Le ipotesi di intervento sono state trasmesse all'AU di Firenze
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 : - 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. 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);

- **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);

- **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

Si auspica che in fase di localizzazione, progettazione esecutiva e attuazione degli interventi sopra considerati **si attivino meccanismi di interazione con il 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;

Analisi di contesto

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:

- 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;
- 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;

Accolta

Si prevede la definizione di un percorso attuativo che preveda la responsabilità da parte delle AU di approfondimento dei contenuti valutativi a livello locale

Accolta

<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.</p> <p>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 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.</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> <ul style="list-style-type: none"> 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/ 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>Accolta</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>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,</p>	<p>Accolta</p>

della biodiversità (habitat e specie) e della compromissione della connettività ecologica delle aree di collegamento ecologico funzionale;	
monitoraggio	
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;	Accolta

Provincia di Reggio Calabria

Osservazione	recepimento
ambito territoriale di riferimento del Programma	
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 programmi sul territorio dei comuni capoluogo... lasciando ai loro sindaci la prerogativa di definire eventuali iniziative e o interventi di-area più vasta". 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..	Parzialmente accolta L'ambito di riferimento del PON è definito dall'Accordo di Partenariato.
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.	
La realizzazione del PON METRO, pur lasciando la leadership al sindaco del comune capoluogo. nel 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.	Parzialmente accolta

Provincia di Genova**Osservazione****recepimento**

Analisi di contesto

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):

Tempi di attesa massimi per l'utenza sulla singola linea di trasporto pubblico (e/o eventualmente condiviso),

Indagini tipo customer satisfaction (dati quali-quantitativi sulla soddisfazione dell'utenza del singolo servizio di trasporto pubblico),

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).

Posti-km totali per ogni singolo comune appartenente all'area metropolitana (milioni) (autobus, tram, metropolitane, filobus)
Densità rete trasporto pubblico per singolo comune appartenente all'area metropolitana (km/100km²)

Accolta**Percorso di programmazione e di attuazione**

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.

Non accolta

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.

Proposte di intervento e integrazione

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

Non Accolta

L'AP definisce gli obiettivi tematici di riferimento del PON. Al contempo, individua per i temi sollevati canali di finanziamento diversi.

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 governance delle nascenti città metropolitane ed enti di area vasta, specie con riferimento alla capacità di promozione e controllo della sostenibilità ambientale degli interventi di sviluppo previsti dal programma.

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.**

monitoraggio

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):

Tempi di attesa massimi per l'utenza sulla singola linea di trasporto pubblico (e/o eventualmente condiviso),

Indagini tipo customer satisfaction (dati quali-quantitativi sulla soddisfazione dell'utenza del singolo servizio di trasporto pubblico),

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).

Posti-km totali per ogni singolo comune appartenente all'area metropolitana (milioni) (autobus, tram, metropolitane, filobus)
Densità rete trasporto pubblico per singolo comune appartenente all'area metropolitana (km/100km²)

accolta

Soprintendenza Firenze

Osservazione

recepimento

Valutazione delle alternative

si ritiene non esaustiva la considerazione delle ragioni che hanno

Accolta

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”;

Valutazione degli effetti/criteri per l'attuazione

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.

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.

Parzialmente accolta

ARPA Campania

Osservazione

recepimento

Analisi di contesto

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)

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.

Valutazione degli effetti/criteri per l'attuazione

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

Non accolta

La valutazione degli effetti prende in considerazione il raggiungimento degli obiettivi come parametro per comprendere il complessivo contributo del programma al loro raggiungimento. Per fare questo, è comunque necessario fare una

	<p>valutazione degli effetti sulle diverse componenti ambientali relazionate a ciascun obiettivo. 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 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>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>Accolta Il sistema complessivo degli indicatori di monitoraggio del PON METRO verrà definito in avvio della fase attuativa nell'ambito del piano di monitoraggio. Il rapporto ambientale contiene in questa fase una prima definizione dei contenuti di tale piano e dei relativi indicatori, specificandone i contenuti principali, tra cui compaiono gli elementi richiesti.</p>

Autorità di Bacino ARNO

Osservazione

Quadro programmatico

Richiama gli strumenti di pianificazione (PAI, Piano rischio idraulico, Piano bilancio idrico, piano direttiva alluvioni – qs ultimo entro il 2015).

recepimento

Accolta

4 5 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

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

Lo studio di incidenza è stato richiesto dalla Commissione Europea ed è necessario per l'approvazione del programma.

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

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

- 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 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

Parzialmente accolta

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):

Parzialmente accolta

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 ragioni 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 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.

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. . .).

Accolta

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.

Accolta

Provincia di Napoli

Osservazione

recepimento

Analisi di contesto

In materia di bonifiche, Per l’ottenimento degli obiettivi enunciati si rimanda al rispetto della normativa di settore. In

Accolta

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.

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

Si prevede la definizione di un percorso attuativo che preveda la responsabilità da parte delle AU di approfondimento dei contenuti valutativi a livello locale, anche in riferimento al quadro programmatico

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.

Accolta

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.

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

Accolta

specificato e descritto l'obiettivo relativo all'inclusione sociale (pag. 98)

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.

Accolta

9
R**ANCE****Osservazione****recepimento****Ambito territoriale di riferimento del programma**

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.

Non accolta

L'ambito di riferimento e i contenuti strategici del PON sono definiti dall'Accordo di Partenariato.

Dal punto di vista della governance, 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. **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.**

Percorso di programmazione e di attuazione

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 governance, 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.

Parzialmente accolta

Il percorso di co-progettazione è finalizzato a cogliere questi aspetti.

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

Non pertinente

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.

61

“antico” alla questione delle città, basato su singoli e limitati progetti, non inseriti in una più ampia visione strategica nazionale.

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.

Più in generale, si evidenzia la necessità di aumentare le risorse destinate alla riqualificazione urbana. Al momento, i programmi dei fondi strutturali 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.

Non accolta

La dotazione finanziaria del PON è definita dall’Accordo di partenariato

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.

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

Ambito di riferimento territoriale del programma

(ARPA Lombardia)

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.”










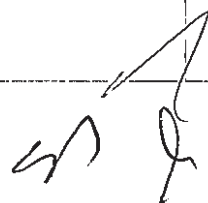




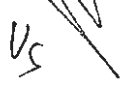


Sarebbe invece stato più significativo estendere le azioni del PON e le relative le valutazioni ambientali all’intera area metropolitana o, in prima approssimazione, almeno al territorio della provincia di appartenenza. La provincia, pur non essendo l’ambito in cui tutte le problematiche di area vasta 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.

Non pertinente

Percorso di programmazione e di attuazione

(ARIFL)

Non pertinente

<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>Percorso di programmazione e di attuazione (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 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>Parzialmente accolta I tavoli permanenti di livello locale coinvolgeranno tutti i rilevanti stakeholder, tra cui le città metropolitane</p>   
<p>(Regione Lombardia)</p> <p>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 sottordinato, 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</p>    

Integrazioni e proposte di intervento

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.

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 governance 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.

Proposta di integrazione al testo del PON (grassetto)

pag. 62 - Azione 2.2.1.1: Nodi di interscambio modale

"... 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 della città dove si trovano i poli attrattori di pendolarismo (es. uffici, centri direzionali o commerciali, ospedali, ecc.)."**

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

Accolta

Accolta

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). (...)"		g R
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. ”	Accolta	/
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.”	Non pertinente Le azioni di comunicazione devono essere parte integrante del Piano per la Mobilità Urbana che costituisce condizione di ammissibilità ai fondi.	L W
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. 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	Accolta 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	G C A H R 05 M R

<p>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).</p> <p>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>Obiettivi</p> <p>(comune di Milano)</p> <p>Per maggiore coerenza con le azioni proposte dal Piano Urbano della Mobilità 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>Non accolta</p> <p>L'Accordo di Partenariato assegna 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</p>	<p>Accolta</p>
<p>(Provincia di Milano)</p> <p>Verificare utilizzabilità dati forniti dalla Provincia di Milano – fonte Istituto Tagliacarne</p>	<p>Parzialmente accolta</p> <p>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)</p> <p>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>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</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</p>

riferimento e si dovranno chiarire con quali modalità sono state individuate le aree boschive rappresentate sulla citata immagine;	prodotti al livello locale in avvio della fase di attuazione.
(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;	Accolta
(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.);	Accolta
(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...;	Accolta
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.

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 governance 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.

Proposta di integrazione al testo del PON (grassetto)

pag. 62 - Azione 2.2.1.1: Nodi di interscambio modale

“... 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 della città dove si trovano i poli attrattori di pendolarismo (es. uffici, centri direzionali o commerciali, ospedali, ecc.).**”

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). (...)”

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

Accolta

Accolta

Accolta

<p>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>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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>Accolta 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>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>Obiettivi (comune di Milano) Per maggiore coerenza con le azioni proposte dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Milano, a pag</p>	<p>Non accolta L'Accordo di Partenariato assegna ai programmi</p>

<p>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>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</p>	<p>Accolta</p>
<p>(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 -"settoe di intervento").</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) 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</p>
<p>(parco del Ticino) si provveda ad introdurre un apposito insieme di politiche, per le nuove infrastrutture previste o eventuali modifiche alle reti</p>	<p>Accolta</p>

<p>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>(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>Accolta</p>
<p>(Parco del Ticino) rispetto agli Assi 2, 3 e 4, si orientino le politiche verso la concentrazione delle 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>Accolta</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</p>	<p>Accolta</p>

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.	
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.	Accolta
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.	Accolta
Studio di incidenza	
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:	Si prende atto
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;	Accolta
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);	Accolta
rispetto agli elementi compensativi, si specificano che qualsiasi	Accolta

<p>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>si evidenzia, 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 sottordinati 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</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</p>
<p>Monitoraggio</p>	
<p>(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.</p>	<p>Parzialmente accolta Il sistema complessivo degli indicatori di monitoraggio del PON METRO verrà definito in avvio della fase attuativa nell'ambito del piano di monitoraggio, individuando un set di indicatori comuni per tutte le città coinvolte. Le AU potranno ampliare tale nucleo in continuità con le previste attività di approfondimento dei contenuti valutativi a livello locale</p>
<p>(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>(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>(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</p>	<p>Non accolta Si condivide l'osservazione, ma l'indicatore non è disponibile a scala comunale</p>

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).	per tutte le città coinvolte
si propone di monitorare anche il consumo di suolo e l'entità delle eventuali nuove aree verdi recuperate dal riuso delle aree dismesse.	Accolta
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.	Non accolta (in corso di verifica) Si condivide l'osservazione, ma l'indicatore non è disponibile a scala comunale per tutte le città coinvolte
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.	Accolta

OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE

In linea generale si osserva che nel documento “Nota di sintesi DPS delle principali osservazioni ricevute nell’ambito della consultazione sul Rapporto Ambientale VAS e raccordo con le pertinenti osservazioni trasmesse dalla CE” trasmesso informalmente dal DPS, si riporta che *“l’ambito territoriale di riferimento del PON è definito dall’Accordo di Partenariato”*³. Tale Accordo, composto da numerosi documenti, riporta nel volume ‘Sezioni 3 e 4’ (pag. 685) quanto segue: *“il Programma Operativo nazionale “Città metropolitane”, adottando una logica sperimentale sia nella costruzione del Programma stesso che nel governo della sua attuazione, interviene (in modo complementare ai Programmi Operativi Regionali) per sostenere specifiche e determinate azioni prioritarie che compongono una strategia nazionale unificante per i Comuni capoluogo delle 14 Città metropolitane”*.

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. Ad esempio, sempre nell’AP (Sezione 1A, pag. 135) si riporta: *“L’allontanamento di larghe fasce di popolazione (solitamente quelle più vulnerabili) dai comuni centrali delle aree metropolitane rappresenta forse il trade-off più evidente dei processi di metropolizzazione. Se infatti le aree metropolitane offrono a chi vi abita opportunità professionali, un’elevata concentrazione di benessere, la possibilità di accesso a servizi rari, l’allontanamento dai centri cittadini comporta rischi di marginalizzazione, oltre che elevati costi economici e ambientali, per l’espansione del pendolarismo congiunta con la perdurante prevalenza del trasporto privato. I fenomeni di urbanizzazione delle aree limitrofe al comune capoluogo, di conseguenza, evidenziano l’urgenza di politiche urbane di rilievo metropolitano in tutti i settori d’intervento pubblico per assicurare servizi ai cittadini”*.

³ Accordo di Partenariato, di seguito definito AP

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".

Fatta questa premessa, si prende comunque atto delle difficoltà economiche, di gestione, legislative e di conoscenza del contesto territoriale che non hanno permesso un approccio "globale", quindi per l'intera città metropolitana e "differenziato" tra le varie città metropolitane, cercando di coglierne le peculiarità e le vulnerabilità⁴.

Nell'Allegato 2 al Rapporto Ambientale (RA), inoltre, si riporta quanto segue: *"il rapporto ambientale dà precise indicazioni affinché, qualora le azioni integrate costruite dalle città interessino territori sovra comunali, esse debbano essere accompagnate da approfondimenti ambientali alla scala più opportuna rispetto ai contenuti delle azioni"*. Il "qualora" presuppone l'eventualità dell'accadimento, quasi che l'interesse per la città metropolitana non sia una priorità neanche per le fasi successive.

Si fa presente, però, che anche considerando l'ambito territoriale definito dall'AP per la fase attuale e senza voler "anticipare gli assetti istituzionali ed amministrativi che si assesteranno nei prossimi anni" sarebbe apprezzabile che il PON, proprio per la sua natura di "programma", contenesse maggiori dettagli e maggiori approfondimenti sulla individuazione di strumenti che permetteranno nelle fasi successive di indirizzare le attività verso l'organizzazione delle "città metropolitane" vere e proprie.

In particolare

- nella descrizione del Quadro di riferimento normativo e programmatico dovrebbero essere considerati i Piani del Verde, laddove disponibili (presente sicuramente per la città di Bologna)

- nella Tabella 5.1 "Sintesi degli obiettivi di sostenibilità del PON METRO e indicatori di contesto associati" in relazione all'obiettivo URB 3 (pag. 79) si segnala che:

- la fonte dell'indicatore "Aree Natura 2000" è il MATTM e non l'ISTAT (come indicato), in quanto tale ente popola invece l'indicatore "% delle aree naturali protette e/o tutelate sulla superficie comunale" (come correttamente indicato nella stessa tabella alla riga successiva). Si evidenzia inoltre, per precisione, che la dicitura corretta è "Siti Natura 2000" e non "Aree Natura2000"

- nella tabella sarebbe opportuno inserire l'indicatore "Presenza di rete ecologica" di fonte ISTAT (reperibile all'URL:<http://www.istat.it/it/archivio/129010>)

- nella Tabella 6.1 "Valutazione degli effetti del PON METRO sugli obiettivi di sostenibilità" in relazione all'obiettivo URB 3 biodiversità si riporta che l'Azione 2.2.1.1 "Interscambio" ha un "effetto non rilevante allo stato attuale della programmazione" (pag. 104). Non si condivide tale affermazione in quanto essa potrebbe 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)

- 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

⁴ Si fa riferimento anche alle osservazioni degli enti regionali e provinciali, in cui sono stati evidenziati problemi specifici di ogni città metropolitana.

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.).

Osservazioni all'Allegato 3 - Valutazione d'incidenza:

In tale documento si asserisce che “le valutazioni sono di livello strategico e individuano principi generali da osservare nelle fasi di attuazioni del PON (pag. 7), eventualmente, se previsto, effettuando le valutazioni d'incidenza a scala di progetto. Nel dettaglio sono individuati due tipologie d'intervento:

- 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);
- 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.

Per entrambe le tipologie sono forniti criteri di sostenibilità generale da considerare in fase attuativa ed anche i principi di compensazione ambientale.

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. Seppur non frequenti, esistono infatti siti Natura 2000 entro le città (ad esempio il SIC “Villa Borghese e Villa Pamphili” a Roma, il SIC “Collina dei Camaldoli” a Napoli) o in aree limitrofe ad essa (come i numerosi siti ricadenti nella Laguna di Venezia o la ZPS “Meisino (confluenza Po - Stura)” a Torino).

Edilizia Sostenibile

L'attuale versione del Rapporto Ambientale sembra aver recepito sostanzialmente le indicazioni relative ai concetti di eco-sostenibilità degli interventi edilizi relativamente al consumo di suolo ed ai criteri di efficienza energetica per le nuove costruzioni e le ristrutturazioni.

Le uniche segnalazioni sono le seguenti:

Suscita qualche perplessità la condizione di accessibilità ai finanziamenti indicata nel RA a pag. 59: Gli strumenti di pianificazione di area vasta dovranno infatti rappresentare il quadro di riferimento per la progettazione delle azioni integrate delle città, che per poter accedere ai finanziamenti del PON dovranno aver approvato il Piano Urbano per la Mobilità e il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile.

Il PUM è un piano di settore previsto da una specifica normativa nazionale (art. 22 L. 340/2000) che prevede anche dei finanziamenti per le azioni individuate e non è chiaro l'accostamento al

PAES che deriva dall'adesione volontaria dei comuni al Patto dei Sindaci e, a parte le Linee Guida del JRC (European Commission - Joint Research Centre), non ha una codificazione ufficiale.

A pag. 94 tra le Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione) potrebbe essere aggiunto il punto:

- favorire gli interventi edilizi ad alta efficienza energetica (casa passiva) con valenza dimostrativa e per stimolare la ricerca tecnologica nel settore;

Qualità dell'aria indoor

Azione 2.1.1.1: Risparmio energetico negli edifici pubblici (pag. 84)

Nella parte relativa alla "Valutazione" è stata inserita la qualità dell'aria indoor e nel dettaglio si legge 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 ad 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 l'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).

Si propone quindi di aggiungere, quanto segue "promuovendo azioni finalizzate a garantire una opportuna manutenzione degli impianti di ventilazione/climatizzazione", alla fine dei seguenti due punti del RA:

- 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...);

Aspetti sociali

L'analisi di contesto non approfondisce aspetti quali le caratteristiche del contesto culturale su cui il piano interviene (consistenza numerica, sistema di valori, credenze, conoscenza e uso delle tecnologie, stili di vita...) e non tiene in debito conto la sequenza degli obiettivi da raggiungere e delle azioni da intraprendere per gli aspetti sociali. Inoltre, si rileva che la decisione di avviare l'integrazione delle azioni in fase di attuazione (vedi pag.5) potrebbe comportare effetti diversificati ambientali e sociali, oltre al mancato raggiungimento degli obiettivi del PON.

Per quanto riguarda i mezzi pubblici, viene considerata l'offerta, l'accessibilità, i posti/km.

Si raccomanda di favorire, per le fasi successive, anche la considerazione della frequenza, della vetustà del parco circolante e il conseguente numero di guasti, indicatori -importanti per stabilire la qualità del servizio offerto, come si evince anche da quanto riportato, parlando della qualità del servizio, a pag. 25 del RA: "Nel caso delle città siciliane, come pure in molte altre realtà del Mezzogiorno, ciò che incide maggiormente, anche in presenza di buoni indicatori dell'offerta del servizio, è la sua scarsa qualità:

infatti, la Sicilia si colloca costantemente all 'ultimo posto nell 'ordinamento delle regioni per soddisfazione espressa dai cittadini in merito ad alcuni importanti aspetti del servizio di trasporto pubblico (solo uno su quattro si dichiara soddisfatto della frequenza e puntualità delle corse o della pulizia delle autovetture), immediatamente preceduta dalla Campania".

Per quanto riguarda la "salute e qualità della vita", si segnala l'opportunità di fare riferimento anche all'ISTAT, che pubblica il BES (Benessere equo e sostenibile) delle province (vedere il sito <http://www.istat.it/it/archivio/126613>). Al momento sono disponibili i dati delle 21 province che hanno aderito: Alessandria, Vercelli, Genova, Milano, Mantova, Cremona, Treviso, Trieste, Bologna, Ravenna, Parma, Rimini, Forlì-Cesena, Pesaro e Urbino, Pisa, Grosseto, Terni, Roma, Salerno, Lecce, Potenza. In particolare, per quanto riguarda la dimensione dell'ambiente sono presenti i seguenti indicatori: disponibilità di verde urbano, coste non balneabili, superamento limiti di inquinamento dell'aria -PM10 (n° massimo) — consumo di elettricità per uso domestico, acqua potabile erogata giornalmente, densità delle piste ciclabili, energia prodotta da fonti rinnovabili, rifiuti urbani smaltiti in discarica. Per quanto riguarda le differenze di genere, gli indicatori del BES sono: speranza di vita alla nascita, differenza di genere nel livello di mancata partecipazione al lavoro, differenza di genere nel tasso di occupazione, differenza di genere nella retribuzione media dei lavoratori dipendenti, percentuali di donne nelle amministrazioni comunali e in quelle provinciali.

PER QUANTO SOPRA ESPOSTO

LA COMMISSIONE TECNICA VIA-VAS DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE

ESPRIME PARERE POSITIVO DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE STRATEGICA DEL
PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "CITTÀ METROPOLITANE 2014-2020" CON
L'OSSERVANZA DELLE SEGUENTI RACCOMANDAZIONI

1. "l'ambito territoriale di riferimento del PON definito dall'Accordo di Partenariato" è riferito al territorio dei *Comuni capoluogo delle 14 Città metropolitane*"

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".

Nell'Allegato 2 al Rapporto Ambientale (RA), si prevede che, *qualora le azioni integrate costruite dalle città interessino territori sovra comunali, esse debbano essere accompagnate da approfondimenti ambientali alla scala più opportuna rispetto ai contenuti delle azioni*".

Sarebbe opportuno, pertanto, che il PON, proprio per la sua natura di "programma", contenesse maggiori dettagli e maggiori approfondimenti sulla individuazione di strumenti che permetteranno nelle fasi successive di indirizzare le attività verso l'organizzazione delle "città metropolitane" vere e proprie;

2. nella descrizione del Quadro di riferimento normativo e programmatico occorre considerare i Piani del Verde, laddove disponibili;
3. 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)
4. 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 siti di nidificazione di rapaci nel caso di ristrutturazioni a carico di edifici abbandonati, etc.);
5. 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;
6. 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 ad 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 l'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).

Si propone, pertanto, di integrare la dizione delle seguenti azioni con la frase *"promuovendo azioni finalizzate a garantire una opportuna manutenzione degli impianti di ventilazione/climatizzazione"*;

- 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...*) ;

7. Relativamente alle osservazioni pervenute nel corso della pubblica consultazione a norma dell'art. 14 del DLgs 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

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

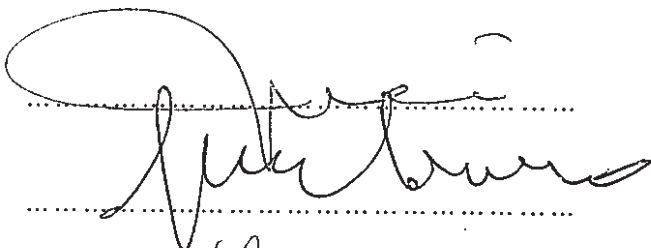
Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

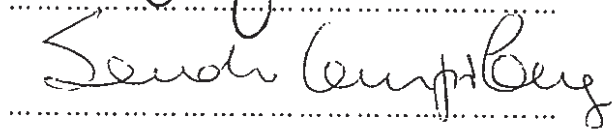
Arch. Laura Cobello

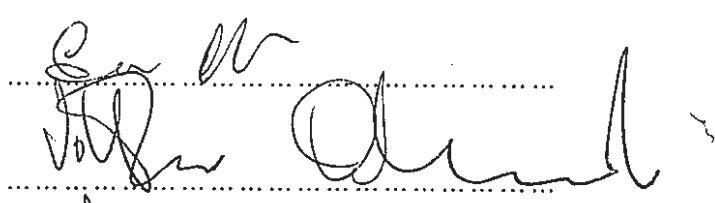
Prof. Carlo Collivignarelli

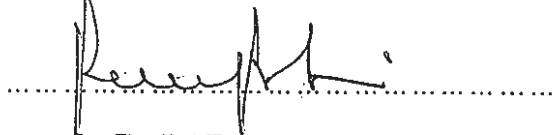






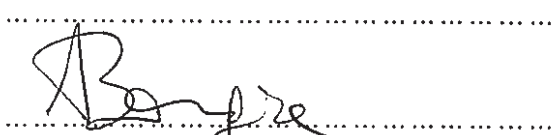




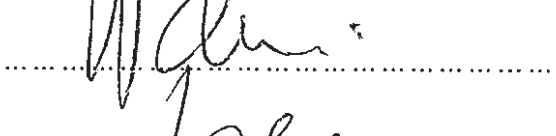


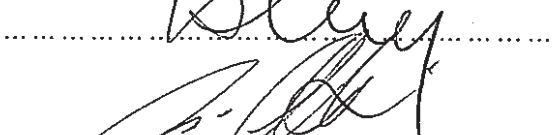
ASSENTE

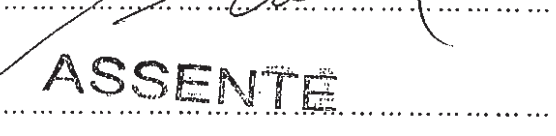
ASSENTE



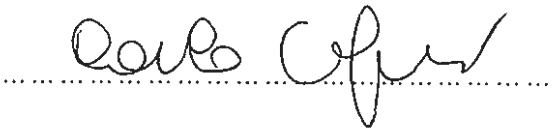








ASSENTE







Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

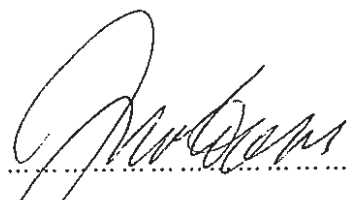
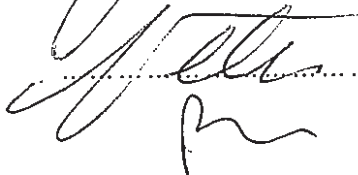
Dott. Andrea Lazzari

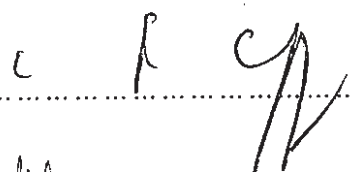

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

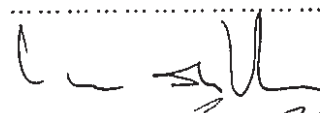
Arch. Bortolo Mainardi

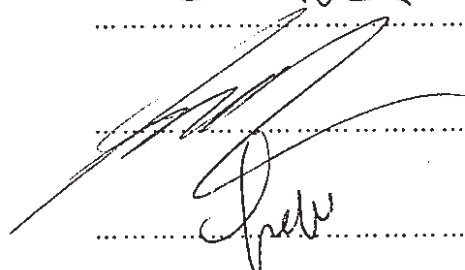
Avv. Michele Mauceri


.....

.....

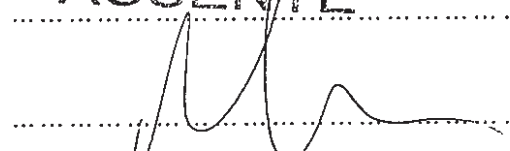

.....

.....

ASSENTE

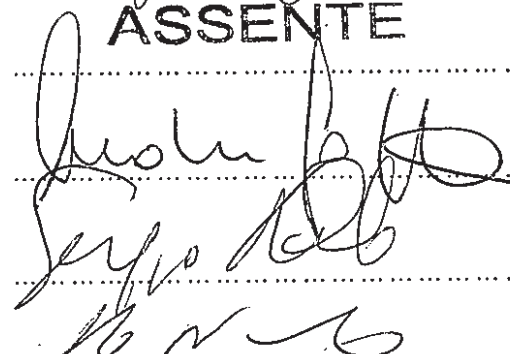

.....

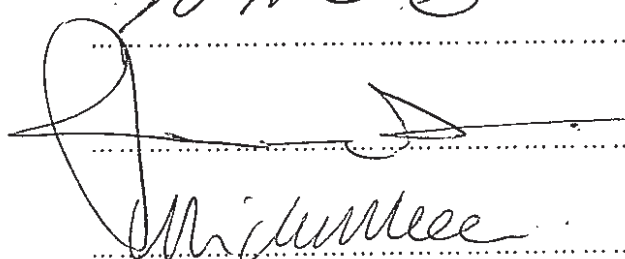

.....

ASSENTE


.....

ASSENTE


.....


.....

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

h

h