Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica

Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020

Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica

RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE

15 maggio 2014

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

Autorità competente per la VAS
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale

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

Gruppo di Lavoro

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

Sommario

Introduzione *4*

1. Descrizione della strategia del PON Città metropolitane 2014/2020 ..... *6*

2. Il percorso di valutazione ambientale del Programma *12*

3. Prime riflessioni sui potenziali effetti ambientali del Programma *14*

4. Impostazione dell'analisi di contesto *19*

4.1 Mobilità e trasporti 20

4.2 Fattori climatici ed energia 28

4.3 Ambiente urbano 32

4.4 Governance 38

5. Quadro di riferimento normativo e programmatico *39*

6. Obiettivi di sostenibilità per il Programma *41*

7. Contenuti del rapporto ambientale *55*

Allegato 1 – Quadro di riferimento normativo e programmatico

Introduzione

Il PON Città metropolitane 2014/2020 è dedicato allo sviluppo urbano sostenibile ai sensi dell'Art.7 del Reg. CE 1031/2013 e costituisce, in complementarietà con la Programmazione regionale dedicata, uno degli strumenti attuativi dell'Agenda urbana nazionale, fornendo un'interpretazione territoriale dell'Accordo di Partenariato della programmazione 2014-2020 e di alcuni dei suoi Obiettivi Tematici. In un'ottica di complementarietà con i Programmi Operativi Regionali e con un approccio sperimentale, il programma sostiene interventi da attuare nell'ambito delle 14 città metropolitane individuate con Legge n. 56 del 7 aprile 2014. Gli interventi sono proposti dalle città stesse nell'ambito di una cornice strategica complessiva e sulla base di una serie di criteri definiti dall'Autorità di Programmazione nazionale, che accompagna le autorità urbane nella selezione.

Il programma prevede di intervenire nei settori dell'agenda digitale, dell'efficienza energetica, della mobilità sostenibile, del disagio abitativo, della marginalità sociale e dell'economia sociale.

In questa fase preliminare, sono state condivise per ciascuna città le priorità di investimento, i risultati attesi e le connesse macro categorie di azione. Gli specifici interventi e gli ambiti urbani in cui tali categorie troveranno localizzazione saranno declinati nel prosieguo delle attività di definizione del programma.

La peculiarità della struttura della programmazione si riflette nella definizione di un percorso di valutazione ambientale che 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.

La complessità delle attività di programmazione e valutazione (sia ex ante che ambientale) richiedono in questo caso un particolare sforzo di integrazione. Questa è la sfida che ci si è posti e che verrà riversata in particolare nel prosieguo del percorso di definizione del programma e dei rapporti di valutazione. La sinergia tra le diverse competenze e attività verrà massimizzata per poter orientare al meglio le 14 Autorità Urbane chiamate a definire la sostanza delle azioni del programma.

In questa fase preliminare vengono poste le basi per poter perseguire gli obiettivi di integrazione dei temi e delle questioni ambientali e di sostenibilità all'interno della versione definitiva del PON Città metropolitane. In questo senso, data la complessità insita nella costruzione di quadri di riferimento descrittivi, di obiettivi e di indirizzi per la progettazione adatti al livello comunale, il ruolo dei soggetti coinvolti nella consultazione sarà cruciale. Il contenuto del rapporto preliminare è infatti molto aperto, i dati dell'analisi di contesto, così come il quadro di riferimento programmatico e gli obiettivi di sostenibilità definiti dovranno trovare una più efficace articolazione a livello locale, che si auspica di ottenere attraverso il contributo dei soggetti competenti e delle autorità urbane coinvolte nel processo di programmazione.

In diversi casi, infatti, in special modo nell'analisi di contesto, sono state inserite descrizioni dei limiti insiti nell'analisi condotta e delle necessità di integrazione della stessa. Questo sia per un lavoro interno al Gruppo di programmazione e valutazione, che per la raccolta di informazioni utili da parte dei soggetti competenti coinvolti nel percorso di consultazione. La struttura multilivello del Programma, infatti, richiede di raccogliere e articolare informazioni e contenuti per ciascuna delle città coinvolte mantenendo un approccio aggregato, ovvero ricostruendo e uniformando i diversi livelli informativi all'interno di un unico documento. Appare dunque cruciale il contributo delle Autorità Urbane, responsabili dell'attività di progettazione degli interventi, e dei soggetti regionali e locali, per poter migliorare i contenuti del processo

di VAS e assicurare al Programma il necessario supporto alla definizione di azioni efficaci e positive dal punto di vista ambientale.

1. Descrizione della strategia del PON Città metropolitane 2014/2020

Il programma si colloca all'interno dei temi definiti dall'Agenda urbana europea come declinata nell'ambito della politica di coesione 2014-2020, con particolare riferimento al percorso di rafforzamento del ruolo delle città metropolitane avviato di recente dal governo nazionale[1]. Il legislatore nazionale ha infatti proposto e definito un sistema di riassetto dei sistemi comunali e provinciali nel caso dei grandi comuni, individuando nella dimensione metropolitana il livello appropriato per la declinazione e l'efficacia delle politiche urbane in tali contesti, anche in ragione delle trasformazioni territoriali che le dinamiche urbane hanno subito negli anni in seguito ai fenomeni di diffusione e dispersione insediativa. Tali fenomeni hanno indotto sui territori la creazione di insiemi urbani in cui i comuni capoluogo sono soltanto una parte del sistema. Le sfide principali, infatti, sia ambientali che economiche e sociali sembrano dover essere affrontate ad una scala diversa, o almeno a una scala multipla, secondo un approccio di *governance* multilivello che contraddistingue anche il PON Città metropolitane.

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

Il programma si costruisce dunque in sinergia con l'approccio di riforma delineato a livello nazionale, proponendo un sistema di azioni per la pianificazione e la gestione di servizi cruciali per lo sviluppo delle maggiori aree urbane e il rilancio delle aree metropolitane.

I territori delle **14 aree metropolitane sono stati dunque individuati come territori target prioritari dell'Agenda urbana**, in particolare:

- le 10 Città metropolitane individuate con legge nazionale (Bari, Bologna, Genova, Firenze, Milano, Napoli, Roma, Torino e Venezia[2]; Reggio Calabria[3]);
- le 4 Città metropolitane individuate dalle Regioni a statuto speciale (Cagliari[4]; Catania, Messina, Palermo[5]).

Le direttrici di azione su cui il programma si impernia derivano direttamente dall'Agenda urbana europea e dai contenuti della proposta Italiana di Accordo di Partenariato che l'Italia ha definito come quadro di riferimento nazionale delle politiche di sviluppo e coesione[6].

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

[2] Cfr. art. 22, D.lgs. 18 agosto 2000, n. 267.

[3] Cfr. art. 23, L. 5 maggio 2009, n. 42

[4] Cfr. Regione Sardegna, art. 6, L.R. 2 gennaio 1997, n. 4.

[5] Cfr. Regione Siciliana, art. 19 e ss., L.R.6 marzo 1986, n. 9 e s.m.i.

[6] L'Accordo di partenariato è lo strumento di programmazione nazionale dei fondi strutturali e di investimento europei assegnati all'Italia per la programmazione 2014-2020, attualmente in fase di negoziato formale con la Commissione Europea.
Il documento è consultabile presso http://www.dps.gov.it/opencms/opencms/it/AccordoPartenariato/index.html

Per la dimensione urbana l'Agenda nazionale individua tre principali direzioni cruciali di sviluppo. La prima fa riferimento alla *smart city (*Obiettivi Tematici (OT) 2, 4 e 6 previsti dai Regolamenti comunitari e declinati strategicamente nell'Accordo di partenariato*),* come dimensione in grado di sollecitare l'adozione di soluzioni più intelligenti e creative su cui fondare nuove forme di servizi, di *governance* ed innovazione sociale. A questa dimensione maggiormente tecnologica e di innovazione se ne affianca una seconda, riscontrabile nel tema ampio dell'inclusione e della sostenibilità sociale (OT 9). Un'ultima dimensione riguarda la competitività delle aree urbane, attraverso lo sviluppo di segmenti locali pregiati di filiere produttive globali la crescita di servizi avanzati (OT 3)[7].

Il Programma ha scelto di concentrare la propria azione sulle prime due dimensioni dell'Agenda urbana nazionale 2014-2020 e su ambiti tematici circoscritti, integrando a questo fine il fondo FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) e il fondo FSE (Fondo Sociale Europeo). In particolare:

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

Tale scelta deriva dalla volontà di rafforzare 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).

I *driver* attivati dal Programma sono articolati in 4 assi di intervento:

SMART CITY

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

INCLUSIONE SOCIALE

- **Asse prioritario 3 - "Innovazione per l'inclusione sociale",** i cui contenuti sono strettamente correlati a due morfologie del disagio e dell'emarginazione sociale così come si manifestano prioritariamente nelle grandi aree urbane:

[7] Il pacchetto legislativo 2014-2020 individua 11 Obiettivi tematici: OT 1 – Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione; OT 2 – Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione; OT 3 - Promuovere la competitività delle piccole e medie imprese; OT 4 – Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori; OT 5 – Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e la gestione di rischi; OT - 6 Tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse; OT 7 Promuovere sistemi di trasporto sostenibili; OT 8 - Promuovere l'occupazione sostenibile e di qualità e sostenere la mobilità dei lavoratori; OT 9 - Promuovere l'inclusione sociale, combattere la povertà e ogni forma di discriminazione; OT 10 - Investire nell'istruzione, formazione e formazione professionale, per le competenze e l'apprendimento permanente; OT 11 - Rafforzare la capacità istituzionale e promuovere un'amministrazione pubblica efficiente

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

A questi si aggiunge l'Asse 4 "**Assistenza tecnica e capacity building**", con la funzione cruciale di rafforzare le strutture amministrative locali coinvolte nell'attuazione del Programma e avviare il percorso di accompagnamento istituzionale e contenutistico che il DPS intende mettere in atto con i comuni coinvolti.

La tabella che segue (tab.1) sintetizza l'articolazione tra assi e obiettivi specifici/risultati attesi. La descrizione sintetica delle azioni ad essi associata è desunta dall'Accordo di Partenariato, che nel documento di Programma vengono descritte in maniera più estesa e articolata.

Tabella 1 – Articolazione e contenuti strategici del Programma (Assi – Obiettivi specifici/Risultati attesi – Azioni potenziali)

Asse	OS	Risultato atteso / Obiettivo specifico	Az	Descrizione della azioni attivabili come da definizione dell'Accordo di Partenariato	Fondo
1. Agenda digitale	**1.1.1**	**RA 2.2 - Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili della PA offerti a cittadini e imprese (in particolare nella sanità e nella giustizia)**	1.1.1.1	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
	1.2.1	**RA 2.3 - Potenziamento della domanda di ICT di cittadini e imprese in termini di utilizzo dei servizi online, inclusione digitale e partecipazione in rete**	1.2.1.1	Soluzioni tecnologiche per l'alfabetizzazione e l'inclusione digitale, per l'acquisizione di competenze avanzate da parte delle imprese e lo sviluppo delle nuove competenze ICT (eSkills), nonché per stimolare la diffusione e l'utilizzo del web, dei servizi pubblici digitali e degli strumenti di dialogo, la collaborazione e partecipazione civica in rete (open government) con particolare riferimento ai cittadini svantaggiati e alle aree interne e rurali. Tali soluzioni possono essere attuate anche in modo integrato con l'azione 1.3.2 (laboratori di innovazione aperta)	FESR
	1.4.1	**RA 9.1 - Riduzione della povertà, dell'esclusione sociale e promozione dell'innovazione sociale**	1.3.1.1	Alfabetizzazione e inclusione digitale con particolare riferimento ai soggetti e cittadini svantaggiati (azione a supporto del RA 2.3)	FSE
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	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	Installazione di sistemi di produzione di energia da fonte rinnovabile da destinare all'autoconsumo associati a interventi di efficientamento energetico dando priorità all'utilizzo di tecnologie ad alta efficienza	FESR
			2.1.1.3	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	Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e relativi sistemi di trasporto	FESR
			2.2.1.2	Interventi di mobilità sostenibile urbana anche incentivando l'utilizzo di sistemi di trasporto a basso impatto ambientale, il completamento, l'attrezzaggio del sistema e il rinnovamento delle flotte	FESR

			2.2.1.3	Sistemi infrastrutturali e tecnologici di gestione del traffico e per l'integrazione tariffaria attraverso la realizzazione di sistemi di pagamento interoperabili (quali ad esempio, bigliettazione elettronica, infomobilità, strumenti antielusione)	FESR
			2.2.1.4	Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charginghub	FESR
			2.2.1.5	Incentivi per l'adozione e la razionalizzazione di sistemi e infrastrutture di distribuzione eco compatibile delle merci	FESR
3. Inclusione sociale	**3.1.1**	**RA 9.4 - Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo**	3.1.1.1	Servizi di promozione e accompagnamento all'abitare assistito nell'ambito della sperimentazione di modelli innovativi sociali e abitativi , finalizzati a soddisfare i bisogni di specifici soggetti-target [ad esempio residenzialità delle persone anziane con limitazioni dell'autonomia, l'inclusione per gli immigrati, la prima residenzialità di soggetti in uscita dai servizi sociali, donne vittime di violenza]	FSE
			3.1.1.2	Misure a sostegno dei costi dell'abitare (fuelpoverty, morosità incolpevole)	FSE
	3.2.1	**RA 9.5 - Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora e delle popolazioni Rom, Sinti e Camminanti**	3.2.1.1	(Strategia di inclusione dei Rom, Sinti e Camminanti) Azioni di supporto al risanamento e riqualificazione dei campi esistenti e azioni per l'accesso all'alloggio	FSE
			3.2.1.2	Finanziamento progetti nelle principali aree urbane e nei sistemi urbani di interventi mirati per il potenziamento della rete dei servizi per il pronto intervento sociale per i senza dimora	FSE
	3.3.1	**RA 9.6 - Aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità**	3.3.1.1	Attività di animazione sociale e partecipazione collettiva di ricostruzione della identità dei luoghi e delle comunità, connessi al recupero funzionale e al riuso di vecchi immobili, compresi i beni confiscati alle mafie	FSE
	3.4.1	**RA 9.4 - Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo**	3.4.1.1	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
			3.4.1.2	Sostegno all'adeguamento infrastrutturale per il miglioramento dell'abitare a favore di persone con disabilità e gravi limitazioni nell'autonomia (ad esempio residenzialità delle persone anziane con tecnologie di Ambient Assisted Living)	FESR
			3.4.1.3	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
	3.4.2	**RA 9.5 - Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora e delle popolazioni Rom, Sinti e Camminanti**	3.4.2.1	(Strategia di inclusione dei Rom, Sinti e Camminanti) Risanamento e riqualificazione dei campi esistenti	FESR

			3.4.2.2	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
	3.4.3	**RA 9.6 - Aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità**	3.4.3.1	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

2. Il percorso di valutazione ambientale del Programma

Il percorso di VAS intrapreso dal PON Città metropolitane si pone in completa sinergia con le attività di programmazione e valutazione ex ante. I temi di riferimento del Programma e i suoi ambiti territoriali di declinazione impongono, come e più che in altri casi, la messa a sistema e interazione di competenze e riflessioni derivanti dall'insieme dei membri del gruppo di lavoro misto che si è costituito a questo fine presso il DPS, autorità procedente del PON.

Questo presupposto consente di avviare un percorso di integrazione ambientale lungo l'intero ciclo della programmazione, in cui i processi valutativi sostengono la completezza e robustezza dei contenuti del Programma attraverso un feed-back continuo, pratico e teorico, alle scelte di programmazione.

In questa fase preliminare, particolare attenzione viene posta nella condivisione con il programmatore e con il valutatore ex ante di:

- **problemi ambientali esistenti per il livello urbano e metropolitano**, anche segnalando carenze e omissioni del sistema di informazioni ambientali che si va definendo per costruire un percorso comune di raccolta e utilizzo dei dati ulteriormente necessari;
- **obiettivi di protezione ambientale e di sostenibilità** stabiliti a livello internazionale, comunitario e nazionale e loro relazione potenziale con i contenuti strategici del Programma;
- prime riflessioni sui **potenziali effetti sull'ambiente** delle azioni previste, anche al fine di guidare la programmazione e la progettazione delle città attraverso la definizione di criteri e orientamenti.

In fase di articolazione e dettaglio delle azioni del Programma e di elaborazione del rapporto ambientale e di valutazione ex ante, particolare importanza verrà attribuita alla costruzione di strumenti condivisi per la progettazione e la gestione degli interventi. Inoltre, verrà per quanto possibile perseguita la costruzione di un set di indicatori per il monitoraggio coerente e almeno in parte comune tra le misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione e indicatori di realizzazione e di risultato del Programma).

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

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

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

In analogia alla innovatività del Programma in merito alla struttura delle interazioni istituzionali attivate e fatto salvo il ruolo imprescindibile dell'Autorità della Programmazione in quanto autorità procedente e del MATTM come autorità competente nazionale in collaborazione con il MiBAC, per poter attivare una procedura VAS efficace ed effettivamente di supporto alle attività di programmazione appare infatti

necessario costruire un percorso di consultazione che tenga conto dei due livelli territoriali e istituzionali cui il Programma si rivolge.

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

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

Il percorso di partecipazione del pubblico, a valle della messa a disposizione del Rapporto ambientale, si porrà come obiettivo la definizione di occasioni di confronto pubblico nelle città coinvolte. In questo modo il Programma potrà infatti trovare adeguato riscontro e supporto negli ambiti istituzionali e contestuali in cui trova attuazione, anche in riferimento alla volontà, espressa dal PON, di creare, ove possibile, reti tra comuni capoluogo e altri comuni confinanti.

Gli esiti del percorso partecipativo dovranno trovare spazio e risposta nella versione finale del Programma e del Rapporto ambientale, che verranno consegnati e approvati dalla Commissione Europea prima di dare avvio alla fase attuativa.

3. Prime riflessioni sui potenziali effetti ambientali del Programma

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

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

Nonostante le azioni previste si delineino in linea generale come potenzialmente positive dal punto di vista ambientale, è necessario porre particolare attenzione sia alla qualità ambientale specifica che alle implicazioni dei diversi contesti di attivazione. Il diverso grado di efficacia ambientale di azioni tendenzialmente positive, valutabile in termini di contributo al raggiungimento dell'obiettivo di sostenibilità cui si correlano, è infatti un fattore da tenere in ampia considerazione in fase di definizione del rapporto ambientale e di articolazione dei contenuti del Programma. Ulteriore fattore dirimente è la capacità di risposta dei diversi contesti urbani, peculiare e non scontata, che deve essere analizzata e valutata, per evitare di disperdere risorse in interventi non adatti, sebbene caratterizzati da ricadute ambientali potenzialmente positive.

La congiunta considerazione delle caratteristiche ambientali delle azioni, della loro capacità di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e della capacità di risposta da parte dei contesti locali sono elementi che il prosieguo delle attività di valutazione e di programmazione dovranno considerare in parallelo e nelle loro interazioni sinergiche.

In questa fase preliminare, la tabella che segue propone alcune embrionali considerazioni in merito alle opportunità e ad alcuni punti di attenzione che le azioni riferibili a ciascun obiettivo tematico del Programma potenzialmente implicano. Tali spunti di riflessione costituiranno la base per l'avvio della discussione con il DPS e con le autorità urbane in merito alla configurazione effettiva delle azioni ipotizzate.

Tabella 2 – prima valutazione delle opportunità e dei punti di attenzione collegati agli obiettivi specifici del Programma

Driver	Asse	Obiettivo specifico	Valutazione
Smart city	1	**Agenda digitale** (OS 1.1.1 e 1.2.1*)	**Opportunità:** • migliore accesso ai dati (in particolare ambientali), in coerenza con le previsioni della Convenzione di Aarhus; *(servizi smart, alfabetizzazione e inclusione digitale)* • sviluppo e rafforzamento delle forme di partecipazione pubblica alle decisioni, anche grazie al supporto delle ICT (e-participation); (*alfabetizzazione e inclusione digitale)* • riduzione progressiva delle esigenze di spostamento grazie all'incremento dei servizi on-line e alla crescita della capacità di accedervi (maggiore tempo a disposizone, incremento della qualità della vita e indiretti benefici sul traffico e sulla congestione); *(servizi smart e alfabetizzazione e inclusione digitale)* • opportunità per catalogazione e gestione dei beni culturali; *(servizi smart)* • migliore accessibilità ai servizi sociali e sanitari; *(servizi smart)* • incremento della capacità delle città di lavorare insieme (governance multilivello), condivisione, scambio e riuso *(servizi smart)* **Punti di attenzione:** • potenziale esposizione dei cittadini alle reti wifi *(servizi smart)*

	Energia (OS 2.1.1)	
Smart city **2**	*Edifici (Azioni 2.1.1.1 e 2.1.1.2)*	**<u>Opportunità:</u>** • Riduzione del consumo di energia da fonte fossile; • Incremento della produzione da energia da fonte rinnovabile; • Riduzione delle emissioni climalteranti; • Riduzione delle emissioni inquinanti (PM10, NOx in primo luogo); • Con la ristrutturazione energetica, promozione di ulteriori criteri di sostenibilità per la ristrutturazione degli edifici (bioclimatica, attenzione ai materiali con preferenza per quelli di origine locale e/o naturale, riciclati o riciclabili, sistemi per la raccolta e il riciclo delle acque, sistemi per il trattamento delle acque reflue, dispositivi per la riduzione dei consumi idrici ecc.), con lo scopo di migliorare la qualità complessiva degli edifici, la loro salubrità e le loro performance ambientali; • Estensione delle azioni anche alle aree esterne agli edifici (tetti e facciate verdi, utilizzo di vegetazione con funzioni bioclimatiche), con interventi volti a migliorare il comfort outdoor, mitigando le isole di calore e creando spazi verdi interconnessi in un'ottica di rete ecologica locale; • Incremento della salubrità degli edifici e degli spazi urbani • Realizzazione di interventi esemplari, che accedano alle certificazioni per la sostenibilità di livello internazionale (es. LEED), che fungano da "modello" per interventi analoghi; • Diffusione della conoscenza e della consapevolezza in campo ambientale per i cittadini / utenti degli edifici riqualificati **<u>Punti di attenzione:</u>** • Riciclo dei pannelli fotovoltaici a fine vita; • Impatto visivo dei pannelli fotovoltaici in contesti di particolare pregio e/o nel caso di edifici vincolati (nel caso di edifici vincolati è da verificare la possibilità di intervenire con ristrutturazioni energetiche – e le relative modalità –); • Attenzione ai materiali utilizzati nelle ristrutturazioni (riciclabilità, presenza di etichettatura ambientale, origine locale); • Recupero e smaltimento materiali di scarto dal cantiere; • Qualora si intervenga a scala di quartiere oppure si scelga di rifunzionalizzare aree dismesse con funzioni che possono attrarre numerosi utenti, garantirne l'accessibilità con il trasporto pubblico e attraverso piste ciclabili;
	Illuminazione (Azione 2.1.1.3)	**<u>Opportunità:</u>** • Riduzione del consumo di energia da fonte fossile; • Riduzione delle emissioni climalteranti; • Riduzione dell'inquinamento luminoso; • Possibile integrazione con sistemi di produzione di energia da fonte rinnovabile; • Occasione di riqualificazione urbana (arredo urbano); • Riduzione della quantità di rifiuti e della loro pericolosità; • Riduzione degli incidenti stradali ed incremento della sicurezza urbana. **<u>Punti di attenzione:</u>** • Durabilità e riciclabilità e delle lampade utilizzate e dei relativi componenti. • Smaltimento degli impianti e dei componenti da sostituire
	Mobilità (OS 2.2.1)	
	Mobilità collettiva (Azioni 2.2.1.1 e 2.2.1.2)	**<u>Opportunità:</u>** • Riduzione delle emissioni climalteranti; • Riduzione delle emissioni inquinanti nei centri urbani ; • Riduzione del consumo di combustibili; • Riduzione della congestione; • Riduzione delle emissioni acustiche; • Riduzione dell'occupazione di suolo urbano (auto) / riduzione della domanda di parcheggi (e quindi, indirettamente, di consumo di nuovo suolo); • Riduzione delle distanze percorse, quindi dell'usura dei veicoli (maggiore durabilità); • Contributo allo spostamento della domanda di mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico

		Mobilità condivisa (Azione 2.2.1.2)	*(Info - mobilità)* • Contributo al cambiamento culturale: educazione alla mobilità sostenibile / sharing economy *(servizi innovativi; mobilità lenta)*; • Effetti positivi sulla salute, dovute all'aumento dell'attività fisica dei cittadini *(mobilità lenta);* **Punti di attenzione:** •Consumo di nuovo suolo, che può essere evitato o limitato posizionando i nodi di interscambio in aree già infrastrutturate, quali aree dismesse (ad esempio, aree ferroviarie dismesse o aree strategiche a ridosso delle stazioni) *(nodi di interscambio modale);* •Incremento dell'impermeabilizzazione di suolo *(nodi di interscambio modale)*; •Impatto paesaggistico *(nodi di interscambio modale);* •Incremento del traffico, della congestione, delle emissioni acustiche e atmosferiche localizzate *(nodi di interscambio modale);*
		Mobilità lenta (Azione 2.2.1.4)	
		Info-mobilità e logistica (Azioni 2.2.1.3 e 2.2.1.5)	
Innovazione sociale	**3**	Disagio abitativo (OS 3.1.1 + OS 3.4.1)	**Opportunità:** *Interventi di riqualificazione energetica sugli alloggi:* • Riduzione del consumo di energia da fonte fossile; • Incremento della produzione da energia da fonte rinnovabile; • Riduzione delle emissioni climalteranti; • Riduzione delle emissioni inquinanti (PM10, NOx in primo luogo); • Con la ristrutturazione energetica, promozione di ulteriori criteri di sostenibilità per la ristrutturazione degli edifici (bioclimatica, attenzione ai materiali con preferenza per quelli di origine locale e/o naturale, riciclati o riciclabili, sistemi per la raccolta e il riciclo delle acque, sistemi per il trattamento delle acque reflue, dispositivi per la riduzione dei consumi idrici ecc.), con lo scopo di migliorare la qualità complessiva degli edifici, la loro salubrità e le loro performance ambientali; • Estensione delle azioni anche alle aree esterne agli edifici (tetti e facciate verdi, utilizzo di vegetazione con funzioni bioclimatiche), con interventi volti a migliorare il comfort outdoor, mitigando le isole di calore e creando spazi verdi interconnessi in un'ottica di rete ecologica locale; • Diffusione della conoscenza e della consapevolezza in campo energetico/ambientale per gli abitanti degli edifici riqualificati energeticamente; *Abitare assistito:* •Contributo al cambiamento culturale: educazione alla *sharing economy.* **Punti di attenzione:** *Interventi di riqualificazione energetica sugli alloggi:* • Attenzione ai materiali utilizzati nelle ristrutturazioni (riciclabilità, naturalità); • Qualora si intervenga a scala di quartiere oppure si scelga di rifunzionalizzare aree dismesse con funzioni che si possono attrarre numerosi utenti, garantirne l'accessibilità con il trasporto pubblico e attraverso piste ciclabili;
		Marginalità estrema (OS 3.2.1 + OS 3.4.2)	**Opportunità:** miglioramento dei contesti urbani determinato dai percorsi di inserimento dei senza dimora e di rom, sinti e camminanti (condizioni di degrado ambientale)

Innovazione sociale	Economia sociale (OS 3.3.1 + OS 3.4.3)	**Opportunità:** • Riqualificazione di edifici e spazi ad alto livello di degrado ambientale e sociale • Interventi di ristrutturazione bioecologica degli edifici e degli spazi esterni per la (bioclimatica, attenzione ai materiali con preferenza per quelli di origine locale e/o naturale, riciclati o riciclabili, sistemi per la raccolta e il riciclo delle acque, sistemi per il trattamento delle acque reflue, dispositivi per la riduzione dei consumi idrici ecc.), con lo scopo di migliorare la qualità complessiva degli edifici, la loro salubrità e le loro performance ambientali; • Estensione delle azioni anche alle aree esterne agli edifici (tetti e facciate verdi, utilizzo di vegetazione con funzioni bioclimatiche), con interventi volti a migliorare il comfort outdoor, mitigando le isole di calore e creando spazi verdi interconnessi in un'ottica di rete ecologica locale; • Diffusione della conoscenza e della consapevolezza in campo ambientale per i cittadini / utenti degli edifici riqualificati • Priorità all'insediamento di imprese e servizi legati alla filiera del riciclo e del recupero, anche creativo • Contributo alla diffusione di principi e strumenti della sharing economy (gestione condivisa di spazi e processi di ristrutturazione) • Opportunità di costruzione di spazi per l'emersione di progettualità condivisa, in stretta relazione con le peculiarità territoriali, in aree critiche • Possibilità d attivazione di filiere locali legate all'autorecupero • Possibilità di emersione di potenziali locali in aree ad alto tasso di disagio e illegalità • Costruzione di conoscenza, condivisione e pratiche di attivazione di beni pubblici e beni comuni in contesti problematici **Punti di attenzione:** • Consumo di nuovo suolo determinato dalla costruzione ex novo di alloggi sociali (se previsto, privilegiare vuoti urbani in aree servite dal TPL e dai servizi essenziali per evitare nuove sacche di degrado)

La tabella che segue individua le tipologie di intervento in relazione a ciascun obiettivo specifico che le città coinvolte hanno dichiarato di voler attivare. Si tratta di indicazioni preliminari che devono essere verificate e discusse nel prosieguo del percorso di valutazione e programmazione, ma contengono alcune indicazioni utili per calibrare riflessioni e contributi.

Tabella 3 – articolazione territoriale preliminare degli obiettivi specifici e delle azioni previste

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

4. Impostazione dell'analisi di contesto

La presente analisi di contesto ambientale si concentra sulle tematiche per le quali è possibile prevedere effetti più diretti del Programma, senza tuttavia tralasciare l'impostazione sintetica di una più completa caratterizzazione dei contesti dal punto di vista ambientale. I primi temi selezionati per l'approfondimento perché direttamente interessati dagli Obiettivi specifici[8] del Programma riguardano la mobilità e i trasporti e i fattori climatici e l'energia.

A questi segue un inquadramento dell' "Ambiente urbano", che comprende altre dimensioni di analisi che saranno maggiormente approfondite nel rapporto ambientale: aria, suolo, natura e biodiversità, acque, paesaggio e beni culturali, rifiuti, salute e qualità della vita.

Infine, sarà indagato anche il tema della *governance*, con riferimento alla presenza presso le amministrazioni coinvolte nel Programma di strumenti ed esperienze innovative capaci di sostenere la modernizzazione dei servizi e delle funzioni urbane. Una seconda declinazione della *governance* che potrà essere indagata riguarda invece la capacità delle città di attivare percorsi di progettazione integrata con i territori circostanti.

In questa fase 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, …). Ciò favorisce la comparabilità delle città analizzate, talvolta a scapito della possibilità di indagarne a fondo fenomeni peculiari. In sede di rapporto ambientale gli indicatori proposti in questo documento saranno aggiornati verificando la disponibilità di dati più recenti con l'ausilio delle città stesse e dei soggetti con competenza ambientale regionali e locali. Gli stessi indicatori potranno essere integrati con altri più rappresentativi alla scala locale: anche in questo caso sarà essenziale l'apporto dei soggetti locali, nonché l'analisi delle fonti disponibili per ciascuna città (a solo titolo di esempio, i piani e programmi di livello urbano e le relative VAS).

Inoltre, durante la fase di elaborazione del rapporto ambientale si valuterà l'opportunità e la fattibilità di ampliare l'analisi di contesto, oggi limitata alle città capoluogo, ai comuni di cintura, con lo scopo di essere più aderenti alle aree bersaglio del Programma e di meglio rappresentare fenomeni che per loro natura superano i confini amministrativi.

Nei paragrafi successivi sono presentati e commentati gli indicatori e gli indici di contesto, popolati per tutte le 14 città oggetto del Programma. Questa analisi, che non ha lo scopo di stabilire ordinamenti fra città che hanno caratteristiche profondamente diverse le une dalle altre, tende ad evidenziare le tematiche che assumono particolare rilevanza in alcuni contesti anziché in altri, con lo scopo di segnalare le criticità più importanti sulle quali il Programma potrebbe intervenire e le potenzialità su cui potrebbe fare leva.

Nel rapporto ambientale saranno sviluppati dei quadri di sintesi delle evidenze emerse per ciascuna città.

I paragrafi sono corredati da box di colore grigio, nei quali sono evidenziati gli sviluppi previsti per la fase del Rapporto Ambientale. Come già evidenziato, allo stato attuale solo alcune tematiche sono approfondite, mentre per le altre ci si limita a specificare l'approccio metodologico e a dichiarare le

[8] Obiettivi specifici "Riduzione dei consumi energetici negli edifici e nelle strutture pubbliche o ad uso pubblico residenziali e non residenziali e integrazione di fonti rinnovabili" e "Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane "

modalità con le quali saranno sviluppati i diversi temi. Nei box sono altresì evidenziati i dati e le informazioni utili alla valutazione ma che non sono al momento ancora state reperite anche perché in qualche caso richiedono la consultazione di fonti regionali o locali. Essi rappresentano pertanto anche uno strumento di interlocuzione diretto con i soggetti con competenza ambientale consultati in questa fase.

4.1 Mobilità e trasporti

Il tema della mobilità e dei trasporti a scala urbana è affrontato secondo tre filoni:

- il tasso di motorizzazione e la circolazione di autovetture private;
- la domanda e l'offerta di trasporto pubblico;
- la mobilità dolce e alternativa (condivisa, regolamentata, ecc.).

L'insieme di questi tre elementi consentono di costruire una base per la valutazione ambientale dell'Asse 2 del PON, con particolare riferimento all' obiettivo specifico 2.2.1 – Mobilità.

Informazioni integrative utili, da reperire per la successiva valutazione del Programma:

- dati relativi alla diffusione del parco auto elettrico (tale indicatore potrebbe registrare gli effetti dell'azione sulla Mobilità lenta ed elettrica) e alle infrastrutture di ricarica esistenti;
- dati relativi alle percorrenze dei veicoli commerciali all'interno del contesto urbano;
- dati relativi a iniziative di mobilità condivisa già in atto (car-sharing, bike-sharing);
- consistenza e età delle flotte di TPL;
- dati sulla congestione;
- dati sul pendolarismo / volumi di traffico in ingresso nelle città.

Tasso di motorizzazione

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 Città metropolitane, 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[9] 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).

Per quanto riguarda le autovetture circolanti private, i dati del biennio 2010 – 2012 sono in riduzione nelle città di Bari, Napoli, Catania, Palermo, Torino, Firenze, Genova. In qualche caso tali variazioni risultano apprezzabili nonostante il breve lasso di tempo (Napoli -2,3%; Bari -1,7%, Torino -1,3%). Negli altri casi la situazione si conferma sostanzialmente stabile, tranne a Cagliari, dove si registra un incremento pari a circa il 2,8%.

[9] Cfr. ISTAT, Trasporti Urbani, 2010.

I dati decennali mostrano una progressiva tendenza al rinnovamento del parco auto, più marcata al Centro Nord. Nel 2011 la quota di auto EURO IV ed EURO V vede punte di oltre il 55% a Firenze, Bologna e Milano. Il parco auto più vetusto è censito nei comuni di Napoli, Catania, Reggio Calabria e Messina.

Città	Autovetture ogni 1000 abitanti. ACI, 2010	Numero di autovetture circolanti. ACI, 2010	Numero di autovetture circolanti (privati). ACI, 2010	Numero di autovetture circolanti (privati). ACI, 2012	Quota di autovetture Euro IV e V sul totale delle autovetture. ICITY, 2012
Bari	566,25	181.378	169.389	166.990	47,31
Bologna	518,83	196.483	179.605	179.588	57,87
Cagliari	646,61	101.336	90.372	92.975	46,56
Catania	713,35	391.889	372.469	368.831	32,36
Firenze	555,67	205.650	175.571	174.464	58,51
Genova	466,01	283.716	260.945	259.708	52,61
Messina	592,64	143.823	138.310	138.398	41,6
Milano	544,50	716.454	585.544	585.612	55,94
Napoli	577,55	555.173	518.470	506.522	30,03
Palermo	597,41	391.889	372.469	368.831	42,45
Reggio di Calabria	602,78	112.238	108.196	108.338	41,28
Roma	692,44	1.906.035	1.551.693	1.569.474	53,65
Torino	599,26	544.459	460.092	453.800	54,01
Venezia	408,66	110.682	100.163	100.638	51,14

Utilizzo dell'indicatore nella valutazione:
Gli indicatori relativi al parco automezzi sono utilizzati per la descrizione del contesto. Più difficilmente risultano in grado di registrare l'effetto diretto del Programma, sebbene le azioni afferenti all'Obiettivo specifico 2.2.1 (Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane) concorrano nell'insieme alla riduzione delle autovetture circolanti.

I dati sui veicoli commerciali leggeri, pur essendo espressi in valori assoluti e pertanto non comparabili fra loro mostrano, come era lecito attendersi, un progressivo miglioramento del parco veicoli, con diminuzione della quota di Euro zero nel biennio 2010 – 2012.

Città	Numero LDV (Veicoli commerciali leggeri fino a 3,5 t.) Euro 0. ACI, 2010	Numero LDV (Veicoli commerciali leggeri fino a 3,5 t.) Euro 0. ACI, 2012
Bari	1.527	1.416
Bologna	1.765	1.646
Cagliari	1.657	1.581
Catania	4.421	4.304
Firenze	1.267	1.245
Genova	2.526	2.376
Messina	1.910	1.877
Milano	6.295	5.886
Napoli	8.486	8.030
Palermo	4.421	4.304

Reggio di Calabria	1.648	1.603
Roma	14.429	13.836
Torino	5.565	5.152
Venezia	719	687

Utilizzo dell'indicatore nella valutazione:
Questo indicatore, oltre a descrivere il contesto può essere utile anche per la valutazione degli effetti del PON Città metropolitane in particolare con riferimento alla valutazione degli effetti delle azioni di logistica urbana (che riducono le percorrenze di tali mezzi o li sostituiscono con mezzi più efficienti).

Trasporto pubblico: offerta e domanda

Una buona offerta in termini di reti caratterizza, nel Centro-Nord, le città di Firenze, Milano e Genova con picco a Torino (546 km per 100 km2 di autobus; 58,39 di tranvie; 10,14 di metropolitane). Anche il Mezzogiorno è ben rappresentato, soprattutto da Napoli (349 km per unità di superficie di autobus, 26 di tranvie, quasi 15 di metropolitane) e Cagliari.

Con riferimento all'accessibilità alle diverse tipologie di trasporto pubblico, nel 2010, per il complesso dei comuni capoluogo di provincia, si osservano 4,4 fermate (di autobus, tram e filobus) per km2 di superficie comunale (-0,1% rispetto al 2009). Delle città considerate i valori più elevato si registrano a Bari, Genova e Torino, mentre le minori densità si registrano a Reggio Calabria, Messina e Roma. Un caso a sé è rappresentato da Venezia[10]. Fra i comuni provvisti di metropolitana, Milano è quello che nel 2011 è dotato del maggior numero di stazioni per 100 km2 di superficie (41,19), seguito da Torino (15,63), Napoli (14,84) e Roma (3,7).

Città	Densità reti autobus (km/100km2)	Densità tranvie (km/100km2)	Densità rete metropolitana (km/100km2)	Densità di stazioni della metropolitana (n/100km2)	Densità di fermate di autobus-tram-filobus (n/km2)	
	Fonte: ACI, 2011.				ACI, 2011.	ISTAT, 2000.
Bari	241,82	--	--	--	26,21	26,85
Bologna	220,56	14,14*	--	--	10,43	9,24
Cagliari	362,36	48,86**	--	--	12,51	11,98
Catania	152,03	--	2,1	3,32	8,8	8,46
Firenze	507,76	14,45	0	0	24,12	23,73
Genova	305,42	5,05*	2,26	2,87	10,38	10,31
Messina	100,13	3,55	0	6,23	6,23	6,14
Milano	248,04	88,32	29,49	41,19	22,89	22,02
Napoli	349,62	26,69**	14,84	16,2	23,07	19,77
Palermo	214,63	--	--	--	14,35	14,74
Reggio di Calabria	237,27	--	--	--	5,08	5
Roma	173,97	4,28 **	2,8	3,75	6,67	5,98
Torino	546,21	58,39	10,14	15,36	19	24,78
Venezia	69,96	1,58***	--	--	2,11	2,04

*Filovie

**Tranvie e filovie

***Tranvie e funicolari

[10] In sede di rapporto ambientale sarà verificata la definizione di un indicatore che consideri anche la navigazione.

Il numero di posti-km offerti in totale dai mezzi di trasporto (autobus, tram, metro, filovie) è un'ulteriore importante variabile di offerta del trasporto pubblico locale che sintetizza la dotazione, in termini di veicoli e capienza, l'estensione della rete e la frequenza del servizio.

Il numero più elevato di posti-km si osserva a Roma (nel 2011 pari a 21.937 milioni), Milano (17.607), Torino (6.564); I livelli più bassi sono registrati a Messina (208) e Reggio Calabria (353).

Considerando invece i posti – km per abitante[11] è Milano che nel 2010 fornisce il maggior numero di posti-km per abitante (oltre 13.200), seguita da Roma (8.370). Tra gli altri grandi comuni con offerta consistente (superiore ai 4.500 posti-km per abitante) solo Cagliari rappresenta il Mezzogiorno.
Nei comuni di maggiori dimensioni demografiche sono presenti modalità di trasporto pubblico diversificate: Milano eroga la maggiore offerta di tram, filobus e metropolitana in termini di posti-km. A Roma e Bologna si registra una discreta offerta di filobus. Il servizio offerto dalla metropolitana, oltre che a Milano, fa registrare buone prestazioni in termini di posti-km anche a Roma, Napoli e Torino.

L'andamento del periodo 2000-2011 mostra incrementi consistenti dell'offerta a Torino e Reggio Calabria (superiore al 40%), a Torino dovuto sia alla linea metropolitana che agli autobus, mentre a Reggio Calabria solo agli autobus. Seguono Bari (+ 20%), Firenze (+ 15,9%), Venezia (+ 11,7%) e Milano (+ 10%). Una netta contrazione dei posti – km si osserva invece nelle città siciliane, con una punta a Messina (oltre il 60%).

	Posti-km totali nei capoluoghi di provincia (milioni) (autobus, tram, metropolitane, filobus), ISTAT	
CITTA'	**Anno 2000**	**Anno 2011**
Bari	843,0	1.017,3
Bologna	1.516,0	1.504,4
Cagliari (a)	1.082,2	1.242,9
Catania (a)	1.472,4	1.296,0
Firenze	1.954,9	2.266,0
Genova	3.178,2	2.979,0
Messina	578,5	208,4
Milano	15.990,8	17.607,2
Napoli	3.506,0	3.388,9
Palermo	2.126,0	1.588,3
Reggio di Calabria	246,8	353
Roma	20.281,0	21.269,8
Torino	4.684,0	6.564
Venezia (b)	1.540,4	1.721,1

Utilizzo dell'indicatore nella valutazione:
Questo indicatore risulta significativo per la valutazione delle Azoni di mobilità collettiva.

L'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

[11] Cfr. ISTAT, Trasporti Urbani, 2012.

città (in termini di estensione dell'urbanizzato e capillarità del servizio) e del numero complessivo di *city users* (pendolari, turisti, ecc.) dei singoli contesti. Fra le città spiccano dunque i valori elevati di Milano (689 passeggeri per abitante), Venezia (655) e Roma (438), parzialmente riconducibili ai fattori citati. Nelle città del Mezzogiorno, anche in quelle di maggiori dimensioni demografiche, la domanda è nel complesso molto bassa, con l'eccezione di Cagliari (233 passeggeri per abitante) e Napoli (177). A Reggio di Calabria, Messina, Bari non si raggiungono i 60 passeggeri trasportati per abitante.

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[12].

Osservando il trend dell'indicatore nel periodo 2000 – 2012 emergono fra le città del Mezzogiorno punte di riduzione della domanda di quasi il 60% a Catania e Palermo e del 22% a Napoli. Di contro Messina presenta una crescita pari a circa il 60% dei passeggeri, Bari e Cagliari del 13% circa, Reggio Calabria del 3%. Nel centro – nord, Firenze e Torino vedono aumentare i passeggeri di circa il 20%, Milano e Venezia di circa il 13%, Bologna del 3,6%, mentre Genova presenta un lieve calo (-4,3%). A Roma la domanda di trasporto si conferma sostanzialmente stabile.

	Utilizzo del trasporto pubblico (n° passeggeri trasportati annualmente dai mezzi pubblici per abitante).	
Città	**ISTAT, 2000**	**ACI, 2012**
Bari	56,21	63,38
Bologna	237,64	246,36
Cagliari	205,7	233,95
Catania	133,25	57,66
Firenze	201,13	245,04
Genova	247,54	236,73
Messina	29,76	47,51
Milano	608,33	689,24
Napoli	224,3	173,19
Palermo	101,97	42,87
Reggio di Calabria	38,98	40,23
Roma	439,23	438,17
Torino	190,89	230,39
Venezia	579,37	655,71

Utilizzo dell'indicatore nella valutazione:
L'indicatore, oltre a descrivere il contesto, potrebbe registrare un effetto complessivo delle azioni legate per la Mobilità sostenibile attivate.

[12] Cfr. ISTAT, Trasporti Urbani, 2012.

Un primo confronto fra i dati di domanda e offerta del trasporto pubblico evidenziano le seguenti casistiche[13]:

- Crescita dell'offerta e della domanda : in alcuni casi, l'offerta cresce più della domanda (Torino, Venezia, Firenze, Reggio di Calabria): queste amministrazioni hanno scelto di investire nel potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico locale e si pongono in modo proattivo come guida del processo di cambiamento delle abitudini dei cittadini. Nei casi in cui la domanda aumenta in misura più sostenuta dell'offerta le politiche delle amministrazioni locali devono cercare di adeguare la propria dotazione di offerta per alimentare il processo virtuoso, pena il rischio di perdere parte dell'utenza già attratta.
- Riduzione dell'offerta e aumento della domanda: è significativo il caso di Messina, dove la riduzione dell'offerta è accompagnata da un aumento della domanda; l'utenza potenziale manifesta pertanto una pressione sul sistema dei trasporti locali che allo stato attuale non sembra trovare risposte adeguate.
- Contrazione domanda e offerta: riguarda le città di Catania e Palermo.

Di particolare interesse per le politiche integrate di trasporto è infine la disponibilità di parcheggi situati nei pressi dei nodi di scambio con il trasporto pubblico (parcheggio di corrispondenza o scambio).

Nel 2011 è Venezia il comune con la maggiore disponibilità di aree destinate alla sosta dei veicoli (149,2 stalli per 1000 autovetture circolanti), destinati a favorire la fruizione del trasporto collettivo (autobus e vaporetti) a cittadini e turisti. Oltre a Venezia sono Bologna e Cagliari le città che agevolano maggiormente l'intermodalità del trasporto privato-pubblico (con più di 50 stalli di sosta in parcheggi di scambio ogni mille autovetture circolanti). Anche Milano mostra una buona disponibilità (circa 19), mentre l'offerta appare particolarmente esigua a Roma (6,3), Napoli (meno di 5) e Reggio Calabria (2,6).

Città	**Numero di stalli di sosta in parcheggi di corrispondenza (per 1000 autovetture circolanti).**	
	ISTAT, 2000	**ACI, 2011**
Bari	0	13,88
Bologna	40,48	54,3
Cagliari	18,59	50,56
Catania	1,95	7,96
Firenze	8,04	13,64
Genova	18,28	19,44
Messina	3,22	8,13
Milano	15,05	18,65
Napoli	2,74	4,96
Palermo	5,79	7,04
Reggio di Calabria	3,06	2,65
Roma	6,01	6,34
Torino	1,2	12,18
Venezia	112,95	149,2

Utilizzo dell'indicatore nella valutazione:

[13] Cfr. ISTAT, Trasporti Urbani, 2012.

Questo indicatore appare particolarmente significativo per la valutazione degli effetti dell'Azione relativa ai nodi di interscambio passeggeri.

Mobilità lenta

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.

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).

Le zone a traffico limitato (Ztl) sono aree in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli. Considerando la superficie per 100 abitanti, il dato più elevato è quello di Genova (1.292), Palermo (1.175), Firenze (1.135); i dati più bassi sono registrati a Catania (13,24) e Bari (102,21).

Oltre alle Ztl, la presenza di aree pedonali, ovvero di zone interdette alla circolazione dei veicoli, costituisce un elemento indirizzato a favorire l'uso di spazi urbani, sottraendoli al traffico veicolare, al fine di incentivare la mobilità pedonale e migliorare la qualità della vita nelle città. La disponibilità di aree pedonali è più elevata oltre che a Venezia per la peculiare conformazione del territorio comunale (486,7 m2 per 100 abitanti), a Firenze (107,3) e a Cagliari (95,7), mentre in coda si posizionano Palermo (7,25) e Catania (7,96).

Infine, due indici sintetici calcolati nell'ambito di Ecosistema Urbano (Legambiente), forniscono una visione globale delle città dal punto di vista della "mobilità alternativa" e della ciclabilità.

In particolare, l'Indice mobilità alternativa valuta la presenza dei seguenti elementi: pedibus/bici bus, presenza di autobus a chiamata, controlli varchi ZTL, mobility manager comunale, Piano spostamenti casa-lavoro, car sharing (valori 0-100). Le migliori prestazioni si registrano a Milano, Bologna e Genova., le peggiori a Cagliari, Napoli, Catania, Messina e Palermo.

L'Indice di ciclabilità considera i seguenti elementi: adozione biciplan, ufficio biciclette, cicloparcheggi di interscambio, servizio di deposito bici con assistenza e riparazione, sensi unici "eccetto bici", bike sharing (valori 0-100). In questo caso le prestazioni migliori si registrano a Bologna, Venezia e Bari, i peggiori a Messina, Catania, Reggio Calabria.

Città	Superficie in m2 delle ZTL per 100 abitanti (comprese le aree dei fabbricati) (m2/100 ab). ACI, 2011	Superficie in m2 delle aree pedonali per 100 abitanti (escluse le aree dei fabbricati). ISTAT, 2010	Disponibilità di piste ciclabili (metri per 1000 abitanti).		Indice di ciclabilità. Legambiente (Ecosistema urbano). 2012	Indice di mobilità alternativa. (Ecosistema urbano). 2012
			ACI, 2011	ISTAT, 2000		
Bari	102,21	16,18	27,35	16,57	63,29	46,7
Bologna	841,45	27,35	252,96	81,46	74,06	91,2
Cagliari	535,25	95,71	21,13	0	25,81	20
Catania	13,24	7,96	0	0	39,51	33,3
Firenze	1135,79	107,3	137,07	47,93	35	61,4
Genova	1292,96	nd	2,14	0	15	92,9

Messina	415,86	nd	nd	nd	0	34,82
Milano	674,83	27,24	98,23	30,74	55	100
Napoli	376,56	28,48	0	0	0	26,7
Palermo	1175,58	7,25	32,21	0	7,5	34,8
Reggio di Calabria	18,26 (2010)	nd	8,04	0	0	46,7
Roma	274,79	14,39	48,2	11,32	50,93	76,7
Torino	295,81	44,03	193,01	73,03	42,5	78,9
Venezia	778,25	486,69	380,44	94,09	73,56	73,3

Utilizzo dell'indicatore nella valutazione:
L'indicatore sulle piste ciclabili risulta funzionale a valutare l'Azione di promozione della Mobilità lenta.

4.2 Fattori climatici ed 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.

Informazioni integrative utili, da reperire per la successiva valutazione del Programma

In sede di elaborazione del rapporto ambientale saranno ricercati, anche presso fonti locali, le seguenti informazioni:

- Emissioni di CO_2 equivalente per settore per città (trasporti, riscaldamento, industria, …);
- Consumi energetici degli edifici pubblici o consistenza del patrimonio pubblico e relativa prestazione energetica (eventualmente consistenza ed età del patrimonio pubblico);
- Consumi energetici degli impianti di illuminazione pubblica;
- Eventuali altre azioni di efficientamento energetico degli edifici pubblici già realizzate dalle amministrazioni locali, incluse azioni pilota e valutazione degli effetti indotti in termini di risparmio ed efficienza energetica)
- Piani d'azione per l'energia sostenibile o altri strumenti di pianificazione energetica.

Consumo di energia

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%.

	Anno 2000	Anno 2012
Bari	1109,4	1226,2
Bologna	1262,2	1263,2
Cagliari	1484,9	1593,1
Catania	1116,4	1315,0
Firenze	1210,0	1194,7
Genova	1065,9	1092,6
Messina	1067,3	1166,4
Milano	1056,6	1024,5
Napoli	1046,9	1068,2
Palermo	1186,4	1256,7
Reggio di Calabria	1261,5	1291,4
Roma	1328,0	1448,9
Torino	1171,4	1133,6
Venezia	1087,6	1179,9
Italia	1130,1	1185,9

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

m3/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%).

Città	Consumo di gas metano per uso domestico e riscaldamento pro capite - metri cubi. ISTAT	
	Anno 2000	Anno 2011
Bari	192,7	233,1
Bologna	642,0	613,3
Cagliari	16,0	25,0
Catania	39,7	56,2
Firenze	483,4	660,9
Messina	97,4	109,3
Milano	508,9	377,8
Napoli	159,4	168,1
Palermo	53,1	87,7
Reggio di Calabria	0	62,2
Roma	309,8	309,2
Torino	699,6	599,6
Venezia	614,9	616,8
Italia	390,7	391,1

Fotovoltaico

In Italia 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 Città metropolitane 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).

	Impianti fotovoltaici in esercizio finanziati tramite Conto Energia. GSE - kW
Città	2013
Bari	28.649,27
Bologna	25.292,43
Cagliari	8.289,49
Catania	44.334,85
Firenze	3.681,50
Genova	4.916,81
Messina	5.963,17
Milano	13.002,99
Napoli	7.175,42
Palermo	12.083,22
Reggio di Calabria	4.729,33
Roma	110.647,41
Torino	16.484,54
Venezia	16.139,38

Anche le stesse amministrazioni comunali, aderendo agli incentivi, si sono in diversi casi dotate di pannelli per la produzione di energia elettrica posizionati sugli edifici comunali. Il dato ISTAT relativo ai KW installati per 1000 abitanti mostra come Bologna (5,1 kW/1.000 ab) e Roma (4,8)e siano le città che hanno maggiormente colto questa opportunità , ponendosi decisamente al di sopra della media nazionale (2,4). Per le altre città il dato è invece molto al di sotto della media (ovunque inferiore a 1 kW/1.000 ab).

	Potenza dei pannelli solari fotovoltaici installati sugli edifici comunali (rispetto a 1.000 abitanti) – kW/1.000 ab. ISTAT					
Città	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bari	0	0	0	0	0	0
Bologna	0,1438382	4,9796574	5,2461963	5,2099218	5,2217336	5,1893292
Cagliari	0	0	0,0763728	0,9507432	1,7286915	1,7307359
Catania	0	0	0	0	0	0,2292621
Firenze	0,2463472	0,3085564	0,3122958	0,3534261	0,3515416	0,3467385
Genova	0,1695782	0,2618534	0,3931471	0,3942013	0,5379114	0,5711305
Messina	0	0	0	0	0,0826766	0,0829922
Milano	0	..	..	..	..	..
Napoli	0,2391864	0,2406039	0,2624103	0,3252304	0,3367195	0,3375808
Palermo	0,1173175	0,1268405	0,1275243	0,1362851	0,136489	0,1368647
Reggio di Calabria	0,4976255	0,4956923	0,4953227	0,494091	0,4933055	0,4934815
Roma	0,1044766	0,167033	0,2226953	2,2960569	3,4427383	4,8839908
Torino	0,3538195	0,3522119	0,3519649	0,3709205	0,3529393	0,3527455
Venezia	0,2930881	0,2967959	0,2958038	0,4504463	0,4506227	0,4003076
Italia	0,2037124	0,3816248	0,5246185	1,3162841	1,9911751	2,4299709

Utilizzo dell'indicatore nella valutazione:
Questo indicatore appare particolarmente significativo per la valutazione degli effetti dell'Azione relativa alle fonti rinnovabili (Asse 2).

Emissioni climalteranti

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.

In assenza di dati omogenei per il livello cittadino disponibili già da ora attraverso fonti nazionali, si è scelto di rimandare l'approfondimento alla fase di elaborazione del rapporto ambientale, a partire dall'analisi della pianificazione energetica di livello regionale e locale (PAES, ecc.).

4.3 Ambiente urbano

Aria

Il tema dell'aria è cruciale nella valutazione del PON Città metropolitane, 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 interventi di efficientamento energetico e di mobilità (analogamente a quanto avviene per le emissioni climalteranti).

In questa sede è stato analizzato il particolato atmosferico - PM10, che rappresenta uno degli inquinanti più critici nelle città italiane.

In sede di rapporto ambientale questa analisi sarà integrata con la media dei valori medi di concentrazione di PM10 registrati alle centraline urbane da traffico. Questo indicatore potrà essere utile per verificare eventuali trend, che non emergono con estrema chiarezza dalla sola analisi dell'indicatore relativo ai giorni di superamento.

Saranno inoltre considerati anche altri inquinanti (in primo luogo NO_2 e Ozono), considerandone sia le emissioni (per il solo NO_2) che i valori di concentrazione per lì'NO2 (media dei valori medi annuali registrati dalle centraline urbane) e i superamenti dei valori limite per l'ozono (media del numero dei giorni di superamento della media mobile su 8 ore di 120 ng/mc registrati da tutte le centraline).

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%).

Stima top down - emissioni PM10[14] primario, ISPRA

Città	2000			2010		
	totale (t)	da trasporto su strada (t)	da riscaldamento (t)	totale (t)	da trasporto su strada (t)	da riscaldamento (t)
Milano	1982,1	1228,25	365,8	1518,35	721,79	491,43
Torino	1884,3	809,53	463,46	1221,33	452,6	568,52
Genova	1867,0	448,27	128,93	839,48	370,77	251,68
Venezia	2267,6	221,73	172,91	743,94	164,73	251,18
Bologna	750,0	362,7	154,57	528,7	279,28	160,49

[14] Altri inquinanti disponibili (ISPRA, Aree Urbane): NOx, COVNM, NH3, SOx, CO, C6H6

Firenze	698,51	316,31	172,34	714,9	248,94	308,29
Roma	3598,1	2323,45	616,76	2916,38	1634,64	947,21
Cagliari	399,13	116,31	206,4	287,07	71,19	167,27
Napoli	1896,57	694,43	498,06	1350,73	376,59	589,19
Bari	524,51	226,62	135,16	465,07	126,99	251,92
Reggio Calabria	422,78	147,76	175,27	298,13	83,13	124,98
Messina	324,97	177,6	33,76	314,44	112,84	130,72
Catania	393,37	244,92	55,21	405,24	215,33	120,42
Palermo	630,74	444,63	66,24	590,31	248,64	255,75

Per la qualità dell'aria, il numero dei superamenti del limite per la protezione della salute umana fornisce un'indicazione circa gli episodi di inquinamento acuti registrati nelle città. La normativa stabilisce che il valore limite (VL) giornaliero per la protezione della salute umana di 50 µg/m^3 di PM10 non debba essere superato più di 35 volte/anno.

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.

Analizzando la serie dei dati, non si evincono significativi miglioramenti, sebbene i dati siano molto fluttuanti, anche a causa della forte dipendenza di questo indicatore dai fattori climatici (si osserva infatti una certa correlazione degli andamenti annuali per le città collocate nella medesima area geografica).

Città	**Numero massimo dei superamenti del limite per la protezione della salute umana previsto per il PM10. ISTAT**									
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Torino	200	213	199	194	190	150	151	131	158	118
Genova	62	32	44	83	29	29	44	5	13	6
Milano	103	155	164	149	132	111	106	85	132	107
Venezia	74	87	158	172	150	112	101	108	108	97
Bologna	109	96	100	109	104	68	50	63	69	73
Firenze	257	272	78	87	76	98	88	66	59	69
Roma	92	145	127	141	116	81	67	39	69	57
Napoli	47	59	37	38	43	135	170	95	62	86
Bari	104	146	163	95	72	99	70	32	13	13
Reggio di Calabria	..	..	25	30	29	12	9	11	..	13
Palermo	50	47	80	210	109	69	56	59	66	57
Messina	12	60	11	53	38	48	50	..	0	1
Catania	25	27	62	29	24	45	34	18	18	10
Cagliari	35	58	90	139	40	33	59	98	104	78
Italia	58	65	68	72	69	67	62	51	59	52

Suolo

Il termine "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 (compreso lo sprawl urbano), e la densificazione o la conversione di terreno entro un'area urbana (APAT – Aree Urbane, 2013).

L'analisi del consumo di suolo considera i seguenti indicatori:

- Consumo di suolo (%)
- Intensità d'uso del suolo (ab/ha).

Il tema del suolo sarà ulteriormente sviluppato nel rapporto ambientale. In particolare i dati di consumo di suolo dovranno essere aggiornati con fonti locali (i dati reperiti allo stato attuale si fermano agli anni 2007-2008).

Le dinamiche territoriali e la progressiva espansione delle aree urbanizzate, degli edifici, delle infrastrutture, di aree produttive e di altre coperture del suolo, continuano ad alimentare un costante processo di consumo di suolo. In molti casi si assiste all'impermeabilizzazione che, in particolare, rappresenta la più evidente forma di trasformazione del territorio e del paesaggio ed è causa di un degrado del suolo praticamente irreversibile.

Fra 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).

In Italia il valore di superficie consumata pro-capite nel 2010 è pari a 343 m^2 per abitante (erano 170 m^2 negli anni '50). In generale, le aree urbane hanno elevate percentuali e superfici di aree consumate ma presentano mediamente una superficie consumata pro-capite inferiore al resto del territorio, dove le densità abitative sono solitamente più basse. Tra le città oggetto del PON Città metropolitane solo Torino e Roma mostrano un leggero miglioramento negli ultimi anni, motivato da un aumento della popolazione con un minore incremento della superficie consumata[15].

Con riferimento all'intensità d'uso (ab/ha), valori più elevati sono riferibili a realtà con maggiore compattezza (ad esempio, Genova, Napoli e Torino). In generale si evidenzia una tendenza alla progressiva decrescita dell'intensità d'uso, e significativa appare la riduzione a Roma, Firenze e Catania, con valori che rappresentano la progressiva tendenza alla dispersione urbana in questi comuni.

Consumo di suolo (%). ISPRA.	Valore	Anno
Catania	21,42	1997
	24,34	2005
Palermo	37,06	1997
	38,11	2005
Bari	31,61	1989
	35,22	1998
	37,70	2005

Intensità d'uso del suolo (ab/ha). ISPRA.	Valore	Anno
Bari	82,00	1994
	74,62	2007
Bologna	82,50	1994
	72,75	2007
Cagliari	85,30	1994
	73,35	2007
Catania	69,07	2007

[15] ISPRA, Aree Urbane, 2013

Napoli	59,63	1988
	61,36	1997
	62,11	2006
Cagliari	24,53	1997
	25,39	2006
Roma	23,13	1998
	25,10	2005
	26,05	2008
Firenze	32,82	1998
	36,18	2007
Bologna	32,84	1998
	36,36	2007
Venezia	11,85	1998
	12,90	2006
Genova	18,38	1997
	18,61	2007
Torino	54,12	1996
	54,82	2007
Milano	58,33	1997
	61,16	2007

	98,43	2007
Firenze	115,40	1994
Genova	134,73	2007
	146,10	1994
Messina	--	2005
Milano	121,11	1996
	116,72	2007
Napoli	144,50	1994
	133,89	2007
Palermo	118,70	1994
	110,78	2007
Reggio Calabria	--	1998
	--	2006
Roma	92,50	1994
	79,97	2011
Torino	129,27	1996
	127,28	2007
Venezia	50,12	2007
	61,00	1994

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.

Nella valutazione del PON Città Metropolitane i temi della biodiversità e delle aree verdi saranno posto all'attenzione secondo due profili:

- Il primo riguarda la valutazione dei potenziali effetti che potrebbero derivare dall'attuazione delle azioni del PON sulle aree protette: le tipologie di interventi del PON saranno pertanto valutati rispetto ai potenziali contesti interessati con lo scopo di prevenire eventuali effetti negativi. Particolare attenzione sarà posta ai Siti Natura 2000, verificando in corso di elaborazione l'eventuale necessità dio sottoporre il Programma a Valutazione di incidenza Ambientale.
- Il secondo profilo riguarda invece il verde pubblico, considerato come componente essenziale per la qualità dell'ambiente urbano. Questa tema in fase di rapporto ambientale verrà auspicabilmente ampliato a valutare la connettività dei sistemi del verde, in particolar modo attraverso l'estensione e la funzionalità delle reti ecologiche. Dovranno essere a questo fine raccolti dati cartografici a livello locale.

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%).

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 m^2/ab. In particolare, considerando quest'ultimo indicatore, il valore di punta è registrato a Reggio Calabria (102 m^2/ab), segue Cagliari (54,90), mentre tutte le altre città presentano valori decisamente inferiori.

% delle aree naturali protette e/o tutelate sulla superficie comunale, ISTAT, 2012.	Valore %
Bari	4,20
Bologna	6
Cagliari	51,10
Catania	15
Firenze	2,30
Genova	25,40
Messina	70,00
Milano	nd
Napoli	23,20
Palermo	25,90
Reggio Calabria	19,10
Roma	31,80
Torino	4,50
Venezia	62,70

	% di verde pubblico sulla superficie comunale, ISTAT, 2012.	Disponibilità di verde pubblico pro capite (m2/ab), ISTAT, 2012
Bari	2,10	7,90
Bologna	8,20	29,60
Cagliari	10,10	54,90
Catania	2,70	17,30
Firenze	7,00	18,90
Genova	4,40	17,30
Messina	0,70	6,30
Milano	12,20	16,30
Napoli	5,70	7,00
Palermo	4,20	10,30
Reggio Calabria	8,00	102,00
Roma	3,60	16,50
Torino	16,50	23,60
Venezia	2,40	36,30

Acque

Il tema delle acque sarà approfondito nel rapporto ambientale con riferimento ai seguenti indicatori:

- Consumo di acqua per uso domestico (m^3/ab)
- Carico collettato convogliato in rete fognaria %
- Carico trattato (%).

Questi indicatori sono previsti unicamente come indicatori di contesto. Un'attenzione al tema dei consumi di acqua per uso domestico sarà posta in particolare nella valutazione degli interventi dell'Asse 3 relativi alle politiche abitative.

Risorse culturali e paesaggio

Il tema delle risorse culturali e del paesaggio verrà approfondito per le aree specifiche di intervento del Programma che verranno definite in ciascuna città nel prosieguo del percorso di programmazione. A questo scopo verranno utilizzati dati derivanti dalle banche dati del MIBAC e in particolare:
- beni tutelati
- carta del rischio
- SITAP

Salute e qualità della vita

Il tema della salute e qualità della vita sarà approfondito nel rapporto ambientale.
Si considereranno sia indicatori relativi agli inquinamenti (es. esposizione al rumore), che indicatori relativi alla qualità della vita percepita nelle città.

Un tema che potrebbe essere di interesse indagare riguarda l'esposizione ai capi generati dalle reti wi – fi. Pur essendo il tema controverso, si sottopone ai soggetti con competenza ambientale la richiesta di eventuali dati ed informazioni che consentano di verificare gli effetti del Programma su questo aspetto in riferimento Asse 1 - Agenda digitale.

Rifiuti

Il tema dei rifiuti sarà approfondito nel rapporto ambientale con riferimento ai seguenti indicatori, elaborati da ISTAT:

- Produzione pro capite di rifiuti urbani (kg/ab anno)
- Percentuale di raccolta differenziata (%).

Questi indicatori sono previsti unicamente come indicatori di contesto.

4.4 Governance

Il tema della governance sarà approfondito nel rapporto ambientale.

In primo luogo sarà indagato perché si intravvedono nell'agenda digitale potenzialità per il sostegno e il rafforzamento della governance delle strategie sviluppo sostenibile alla scala locale. Fra queste ad esempio gli strumenti informatici di supporto a forme innovative di partecipazione pubblica (e-partecipation) oppure il tema dell'open data, che dovrebbe presentare un'occasione per migliorare l'accesso ai dati ambientali in coerenza con la Convenzione di Aarhus, ecc. Pertanto un primo elemento di analisi riguarda la presenza presso le amministrazioni coinvolte nel Programma di strumenti ed esperienze innovative capaci di sostenere lo sviluppo locale sostenibile in chiave smart.

Alcuni indicatori disponibili per questa analisi sono, ad esempio:

- Pianificazione e partecipazione ambientale (DB Smart City 20132013)
- SICAW (Aree urbane ISPRA, 2013): l'indicatore valuta gli Strumenti di Informazione e Comunicazione Ambientale sul Web delle amministrazioni capoluogo di provincia (es. E-mail, Moduli on line, Normativa ambientale, Motore di ricerca, PEC, Notizie, Link ambientale in home page, Pubblicazioni, Link utili, Newsletter, Link all'ARPA, FAQ, RSS feed, SIT, Indicatori ambientali, Banche dati, Glossario, Web radio e web tv, Sito mobile, Area multimediali, Social network, Area stampa, Numero verde ambiente, Meteo, Logo accessibilità, Servizio sms)
- INN 6 / INN8 (Aree urbane ISPRA, 2013): l'indicatore valuta la presenza di strumenti innovativi sui i siti comunali (ss feed, Contenuti multimediali, Canali radiotelevisivi web, Versione mobile, Social network e PEC)

Una seconda declinazione della governance che potrà essere indagata riguarda invece la capacità delle città di attivare percorsi di progettazione integrata con i territori circostanti. Il PON, infatti stimola le città a coinvolgere i comuni della cintura nella definizione di progetti riguardanti problematiche che superano il confine amministrativo del capoluogo. In tal senso ciascuna città è lasciata libera di identificare, a seconda delle problematiche affrontate, la dimensione funzionale più idonea. L'analisi del background di ciascuna città potrà suggerire forme e modalità di successo e contribuire ad identificare gli strumenti e i territori più adeguati per attuare le strategie.

Per questa analisi saranno reperiti dati alla scala locale.

5. Quadro di riferimento normativo e programmatico

L'obiettivo di questa sezione del rapporto preliminare consiste nell'avviare una ricognizione ragionata dei documenti di indirizzo comunitari e nazionali rilevanti ai fini dell'estrapolazione di elementi che possano guidare l'integrazione della sostenibilità nella programmazione, sia in termini di obiettivi che di verifica della coerenza di contenuti.

La costruzione del quadro di riferimento è stata dunque impostata nel processo di VAS del PON Città metropolitane come elemento per l'individuazione e selezione delle relazioni tra gli ambiti di intervento del programma e i contenuti di normative, politiche e strumenti operativi (piani, programmi, linee guida) sia di tipo settoriale che trasversale. Si è in particolare ricostruito, oltre a un approccio classico per temi ambientali, il quadro di riferimento europeo e nazionale in materia di ambiente urbano e sviluppo urbano sostenibile e integrato.

In questo ambito specifico, si segnalano alcuni documenti dirimenti che hanno fortemente influenzato non solo il quadro di riferimento programmatico, ma anche la definizione degli obiettivi di sostenibilità del PON e in futuro supporteranno ampiamente la definizione di criteri, strumenti e condizioni per l'attuazione e l'integrazione della sostenibilità nelle azioni definite dalle città.

A partire dalla Strategia Tematica sull'ambiente urbano del 2005, infatti, 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. Negli anni successivi, la Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili[16] prima e la Dichiarazione di Toledo[17] poi hanno chiaramente indicato come la pianificazione urbana integrata rappresenti una condizione essenziale per lo sviluppo sostenibile delle città europee. I temi chiave della Carta di Lipsia sono le strategie per la valorizzazione del tessuto urbano, il miglioramento delle economie locali e del mercato del lavoro, i trasporti urbani non inquinanti e l'integrazione degli immigrati. Entrambi i documenti puntano infatti sulla sostenibilità economica, ambientale e sociale delle città, con particolare riferimento alla inclusione sociale e all'intervento in quartieri svantaggiati.

Nel 2011, l'"Agenda urbana europea e il suo futuro nel quadro della politica di coesione"[18] motiva e sostanzia l'impegno per le zone urbane da parte della UE portando come motivazione di base l'argomentazione che legge nelle zone urbane il principale nodo di attivazione delle politiche comunitarie sui territori. Si dichiara infatti che l'Agenda urbana debba cercare di promuovere investimenti sostenibili, intelligenti e inclusivi in modo da rafforzare il ruolo delle città. I contenuti e la struttura del PON Città metropolitane e dei driver scelti per lo sviluppo, discendono direttamente, come evidente, dall'Agenda urbana europea e dalla sua articolazione all'interno del Piano Nazionale per le Città[19] .

A livello tematico e generale, il quadro programmatico di livello comunitario è fortemente influenzato dalla cosiddetta Strategia Europea 2020 che – come si legge nel documento finale – "*aiuterà l'Europa a*

[16] Carta di Lipsia sulle Città Europee Sostenibili - approvata nell'ambito della riunione informale dei ministri Ue, Lipsia, 24 e 25 maggio 2007

[17] Dichiarazione di Toledo approvata nel 22 giugno 2010 "Sulla rigenerazione urbana integrata e il suo potenziale strategico per uno sviluppo urbano più intelligente, sostenibile e inclusivo nelle città europee"

[18] (2010/2158 (INI) - Risoluzione del Parlamento europeo del 23 giugno 2011)

[19] Decreto Legge 22 giugno 2012, n. 83, art. 12 "Piano Nazionale per le città" e Decreto del Ministero per le infrastrutture e i Trasporti del 3 agosto 2012 "Istituzione della Cabina di regia per l'attuazione del Piano Nazionale per le Città"

riprendersi dalla crisi….incentivando la competitività, la produttività, il potenziale di crescita, la coesione sociale e la convergenza economica". Tutto ciò si attuerà mediante il perseguimento di una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, ovvero di una crescita che mette al centro il disaccoppiamento fra la crescita economica e l'uso delle risorse e dell'energia, attraverso la promozione di un'economia a basse emissioni inquinanti, efficiente sotto il profilo dell'impiego delle risorse e competitiva, nonché il perseguimento di obiettivi di miglioramento ambientale e di benessere e la qualità della vita[20]. La politica di coesione 2014 – 2020 e la politica di sviluppo rurale costituiscono le principali strategie di investimento per Europa 2020. Le città, come detto, hanno un ruolo sostanziale in questo percorso.

La ricognizione delle strategie comunitarie di riferimento per la programmazione, dunque, tiene conto del complesso della Strategia Europa 2020 e delle relative Iniziative faro, nel cui ambito si collocano i principali capisaldi del quadro di riferimento, quali in particolare la Strategia Europea per la biodiversità[21], la Roadmap per la riduzione delle emissioni di gas serra[22] e la Strategia europea per l'adattamento al cambiamento climatico[23].

Il quadro di riferimento programmatico proposto è evidentemente frutto di un primo inquadramento, che deve essere completato con la ricostruzione dei quadri di riferimento locali per ciascuna delle città metropolitane coinvolte nell'attuazione. Questo comporterà, in fase di consultazione sul rapporto preliminare e di elaborazione del Rapporto ambientale, la raccolta attraverso i soggetti competenti in materia ambientale e le autorità urbane di una ristretta serie di documenti essenziali (piani strategici, PAES, PUM, ecc) per il livello comunale.

Nell'Allegato 1 al Rapporto preliminare è riportato l'elenco completo dei documenti programmatici di riferimento identificati come rilevanti per le Città metropolitane, corredati da un'analisi sintetica dei contenuti principali. La struttura dell'allegato è esemplificata di seguito per uno degli strumenti esaminati.

atto	spiegazione	Livello	Tema ambientale
Delibera CIPE "Linee strategiche per l'adattamento al cambiamento climatico, la gestione sostenibile e la messa in sicurezza del territorio" novembre 2012	Ai fini dell'attuazione della strategia sono individuate le seguenti azioni prioritarie : a) l'approvazione da parte del CIPE, entro il 1 marzo di ogni anno a partire dal 2014, di un piano annuale di interventi per l'adattamento ai cambiamenti climatici e la messa in sicurezza del territorio predisposto dal Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, d'intesa con i Ministeri delle politiche agricole e forestali, delle infrastrutture e dell'economia e finanze, sentita la Conferenza unificata, sulla base dei PAI (piano di assetto idrogeologico); b) ai fini del finanziamento del PAI, la costituzione – per il periodo 2013- 2020- di un fondo nazionale alimentato con - il 40% dei proventi derivanti dalle aste dei permessi di emissione di cui alla direttiva europea 2009/29/CE; - un prelievo, determinato annualmente, su ogni litro di carburante consumato fino al raggiungimento di 2000 milioni € all'anno; c) l'approvazione da parte del Governo, entro il 31 marzo 2013, di un disegno di legge per l'introduzione di un'assicurazione obbligatoria per la copertura dei rischi connessi agli eventi climatici estremi a carico di beni e strutture di proprietà pubblica e privata	nazionale	cc

[20] Cfr. Iniziativa faro "Un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse"

[21] Comunicazione "La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale: strategia dell'UE sulla biodiversità fino al 2020" COM(2011) 244 def.

[22] Comunicazione "Una tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050" COM(2011) 112 def.

[23] Comunicazione "Strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici" COM(2013) 216 def.

6. Obiettivi di sostenibilità per il Programma

Gli obiettivi di sostenibilità selezionati per il PON Città metropolitane discendono direttamente dal quadro di riferimento normativo e programmatico definito e sono profondamente legati ai contenuti del Programma. Per tale ragione, in analogia a quanto proposto per l'analisi di contesto, si propone un'articolazione degli obiettivi che copra tutte le componenti ambientali da coinvolgere nell'ambito del percorso di VAS, ma focalizzi in particolare alcuni temi cruciali per il Programma. In particolare:

- Fattori climatici ed energia (Cambiamenti climatici e adattamento)
- Mobilità e trasporti
- Ambiente urbano (sviluppo urbano sostenibile e integrato)
- *Governance*

Gli obiettivi di sostenibilità riportati di seguito derivano dunque dalle principali strategie ambientali di riferimento di livello nazionale e comunitario citate nel paragrafo precedente e riportate in allegato. I target proposti, a meno di indicazioni specifiche nel testo, sono da considerarsi come un orizzonte di riferimento, in quanto principalmente definiti per il livello comunitario. In assenza di una loro declinazione territoriale, è comunque necessario prenderli in considerazione per verificare il contributo del Programma, almeno in linea tendenziale, al loro soddisfacimento.

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). Gli obiettivi di sostenibilità specifici contenuti nel Catalogo sono stati utilizzati come obiettivi di sostenibilità generale per i temi ambientali non direttamente correlati al Programma come indicazioni di sfondo (cfr. tabella 5), anche per valutare potenziali ricadute indirette del Programma stesso e guidare la definizione di criteri di progettazione e indirizzo. Ove possibile, gli obiettivi generali sono stati affiancati da obiettivi specifici e target per quanto possibile correlabili ai contenuti del Programma.

I temi ambientali direttamente coinvolti dal PON Città metropolitane sono stati approfonditi utilizzando le indicazioni del Catalogo come elementi di sfondo. A questi si affianca un dettaglio e, ove possibile, una declinazione territoriale di obiettivi specifici e target (cfr. fattori climatici ed energia). Con tutti i limiti derivanti dall'attuale livello di definizione della strategia, per i temi di diretto riferimento del Programma gli obiettivi sono stati correlati al possibile contributo degli assi prioritari previsti e delle categorie di azione.

A questo stadio della programmazione e della valutazione, si è ritenuto di mantenere come tema quello dei "fattori climatici ed energia", consapevoli del fatto che nel corso della elaborazione del rapporto ambientale l'approccio valutativo sarà orientato alla sua trasformazione in un ambito tematico più complesso, quello dell'adattamento e mitigazione dei cambiamenti climatici, che sottintende relazioni ed elementi specifici per l'ambiente urbano, sia in termini di obiettivi che di soluzioni e orientamenti alla progettazione.

Rispetto al Catalogo, è stato integrato il tema dell'ambiente urbano e dello sviluppo urbano sostenibile, data la rilevanza ai fini del Programma, nella consapevolezza che si tratta di un tema trasversale che contiene elementi derivanti dai diversi tematismi ambientali. Essendo però oggetto di indicazioni specifiche a livello nazionale e comunitario, si è ritenuto di fondamentale importanza dare adeguato risalto, anche ai

fini del mantenimento di un approccio olistico alla sostenibilità degli interventi. Il tema contiene infatti anche gli obiettivi inerenti la sostenibilità sociale, relativamente a marginalità e inclusione.

Gli schemi che seguono contengono una prima definizione degli obiettivi di sostenibilità direttamente coinvolti dall'attuazione del Programma. A seguire, vengono proposti in forma tabellare gli obiettivi generali, di sfondo, relativi ai temi ambientali indirettamente correlati o che abbiano trovato spazio di trattazione specificatamente declinato all'interno del tema ambiente urbano. Per questi ultimi, vengono mantenuti come indicazione generale anche gli indicatori di contesto proposti dal Catalogo. La fase di elaborazione del rapporto ambientale e di individuazione delle effettive azioni da finanziare nei diversi ambiti urbani comporterà una loro verifica ed un eventuale utilizzo o reinterpretazione all'interno del sistema di monitoraggio del Programma, anche in relazione alle scelte che contemporaneamente gli altri Programmi operativi nazionali effettueranno, per valutare un possibile contributo complessivo delle politiche di sviluppo e coesione ad obiettivi di sostenibilità condivisi.

Il percorso di consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale porterà di certo ad un arricchimento della composizione degli obiettivi. Ad ogni modo, l'ottica con cui sono stati scelti riflette la precisa scelta di mantenere un numero contenuto di obiettivi realmente operativi che consentano in fase di elaborazione del rapporto ambientale di essere anche correlati agli indicatori di contesto e di prestazione per costruire un sistema di monitoraggio efficace delle azioni di Programma.

CAMBIAMENTI CLIMATICI E ADATTAMENTO (Fattori climatici ed energia)

Obiettivo generale – Rendere l'Europa più resiliente ai cambiamenti climatici [Strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici, COM(2013) 216 def.]

CC1
Ridurre le emissioni dei gas serra in particolare nei settori edilizia, trasporti e agricoltura

Target: Riduzione delle emissioni di CO2eq del 13% entro il 2020 nei settori non ETS rispetto al 2005 [Europa 2020 Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva COM(2010) 2020 def.; Piano Lombardia Sostenibile, Regione Lombardia, 2010]

Target: Riduzione delle emissioni di CO2 del 80-95% rispetto ai valori del 1990, entro il 2050 [Conclusioni del Consiglio europeo – 4 febbraio 2011; Una tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050, COM(2011) 112 def.]

ASSE 1
Contributo dell'**Agenda digitale** (OS 1.1.1/3) alla dematerializzazione dell'economia

ASSE 2
Emissioni legate a prestazioni **Edifici pubblici** (OS 2.1.1) e **Mobilità** (OS 2.2.1)

Indicatore ISPRA associato all'obiettivo – Emissioni di gas serra totali e per settori (ISPRA, Inventari regionali)

CC2
Ridurre i consumi energetici e aumentare l'efficienza energetica di infrastrutture, strumenti, processi, mezzi di trasporto e sistemi di produzione di energia

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

Target: rinnovare ogni anno almeno il 3% degli edifici pubblici [Piano di efficienza energetica 2011 COM(2011)109 def.]

ASSE 1
Contributo dell'**Agenda digitale** (OS 1.1.1/3) alla dematerializzazione dell'economia

ASSE 2
Emissioni legate a prestazioni di **Edifici pubblici** e **Illuminazione pubblica** (OS 2.1.1) e di **Mobilità** (OS 2.2.1)

ASSE 2
Riduzione del fabbisogno energetico degli **Edifici pubblici** (OS 2.1.1) destinati all'erogazione dei servizi pubblici nelle aree urbane

Riduzione dei consumi finali di energia attesi al 2016 e al 2020 ed emissioni di CO2 evitate al 2020 (fonte: Piano di Azione Italiano per l'Efficienza Energetica, 2011)

Settori	Riduzione di energia finale nel 2016		Riduzione di energia finale nel 2020		CO_2 evitata nel 2020
	GWh/anno	Mtep/anno	GWh/anno	Mtep/anno	Mt
Residenziale	60.027	5,16	77.121	6,63	18,0
Terziario	24.590	2,11	29.698	2,55	9,45
Industria	20.140	1,73	28.678	2,47	7,20
Trasporti	21.783	1,87	49.175	4,23	10,35
Totale	**126.540**	**10,88**	**184.672**	**15,88**	**45,0**
(% rispetto alla media dei Consumi Finali Lordi negli anni 2001-2005)	**(9,6%)**		**(14%)**		

Indicatore Ispra associato all'obiettivo – Consumi finali di energia per settore (ENEA)

CC3
Incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili (biomasse, minieolico, fotovoltaico, solare termico, geotermia, mini-idroelettrico, biogas) [Direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili]

Target: raggiungere la copertura dei consumi con fonti rinnovabili del 17% al 2020 (Dlgs 28/2011) secondo quanto stabilito dal Burden Sharing Stato-Regioni (DM del 15 marzo 201, cfr tabella 3)

ASSE 2
Produzione energetica da fonte rinnovabile all'interno di complessivi interventi di riqualificazione e ristrutturazione edilizia ed efficientamento energetico degli **Edifici pubblici** (OS 2.1.1)

Promuovere sistemi di produzione e distribuzione energetica ad alta efficienza (sistemi a pompe di calore, produzione centralizzata di energia ad alta efficienza generazione distribuita e micro cogenerazione ecc.)

Traiettoria degli obiettivi regionali di copertura del consumo finale lordo di energia elettrica tramite fonti rinnovabili al 2020 (valori percentuali) per le regioni coinvolte nel PON metro (DM 15 marzo 2012).

Regioni	Anno di riferimento	2012	2014	2016	2018	2020
Calabria	8,7	14,7	17,1	19,7	22,9	27,1
Campania	4,2	8,3	9,8	11,6	13,8	16,7
Emilia Romagna	2,0	4,2	5,1	6,0	7,3	8,9
Lazio	4,0	6,5	7,4	8,5	9,9	11,9
Liguria	3,4	6,8	8,0	9,5	11,4	14,1
Lombardia	4,9	7,0	7,7	8,5	9,7	11,3
Piemonte	9,2	11,1	11,5	12,2	13,4	15,1
Puglia	3,0	6,7	8,3	10,0	11,9	14,2
Sardegna	3,8	8,4	10,4	12,5	14,9	17,8
Sicilia	2,7	7,0	8,8	10,8	13,1	15,9
Toscana	6,2	9,6	10,9	12,3	14,1	16,5
Veneto	3,4	5,6	6,5	7,4	8,7	10,3

Indicatore Ispra associato all'obiettivo – Produzione di energia da fonte rinnovabile/consumo interno lordo (ENEA - Fonti regionali)

MOBILITA' E TRASPORTI

Obiettivo generale – Assicurare che i nostri sistemi di trasporto soddisfino le esigenze economiche, sociali ed ambientali della società minimizzando i loro impatti indesiderabili sull'economia, la società e l'ambiente – (Strategia europea per lo sviluppo sostenibile)

Target: entro il 2020 l'efficienza globale nel settore dei trasporti permetterà di valorizzare le risorse grazie ad un uso ottimale di materie prime, energia e terreni, nonché di ridurre le ripercussioni in termini di cambiamenti climatici, inquinamento atmosferico, rumore, salute, incidenti, biodiversità e degradazione degli ecosistemi. I mezzi di trasporto impiegheranno energia pulita e in minor quantità, sfrutteranno meglio un'infrastruttura moderna e ridurranno l'impatto negativo sull'ambiente e sulle risorse naturali chiave come l'acqua, i terreni e gli ecosistemi. A partire dal 2012 le emissioni di gas serra dovute ai trasporti diminuiranno in media dell'1% l'anno [Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse, COM(2011) 571 def.]

MOB1
Migliorare l'efficienza energetica dei veicoli in tutti i modi di trasporto, mediante lo sviluppo e l'impiego di carburanti e sistemi di propulsione sostenibili [Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse, COM(2011) 571 def.]

Target: dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030

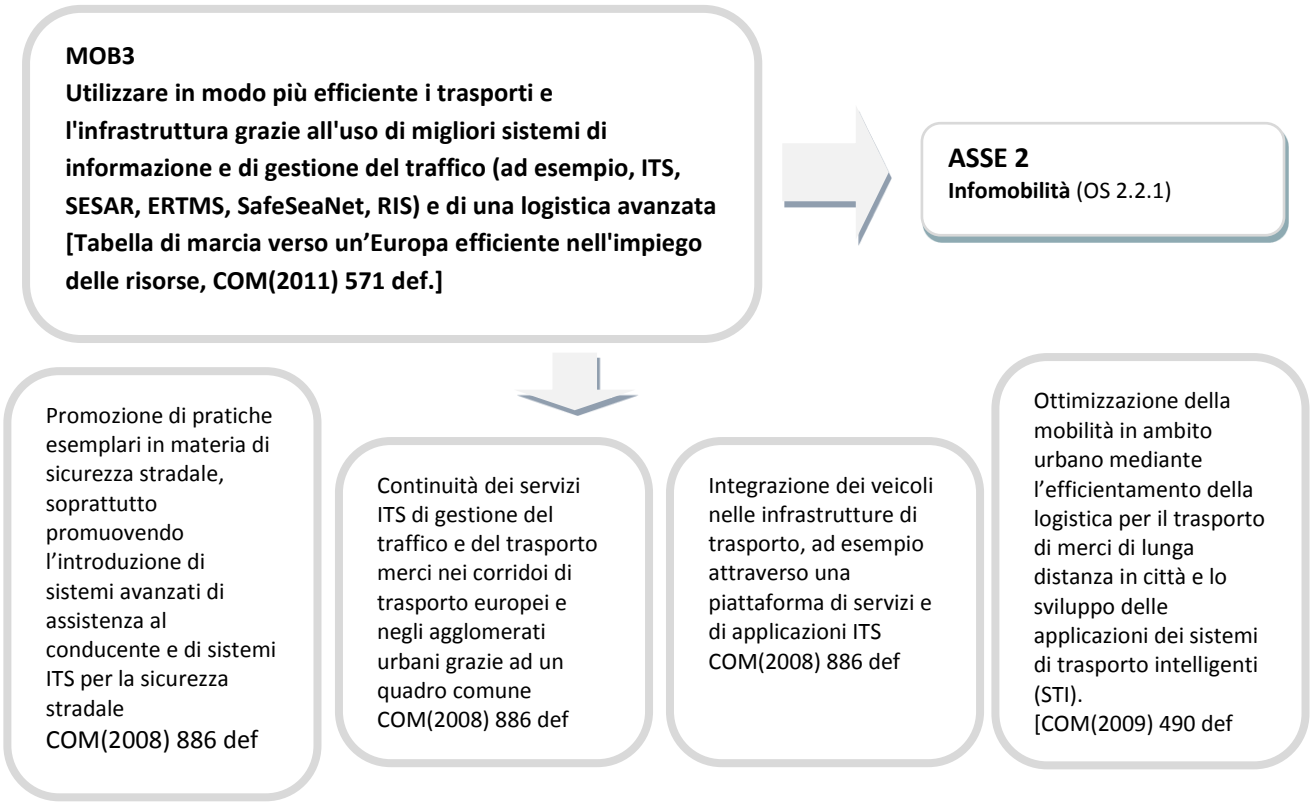
→ **ASSE 2**
Potenziamento e miglioramento **Mobilità condivisa e collettiva** (OS 2.2.1)

Indicatore ISPRA associato all'obiettivo – consumi finali di energia nel settore dei trasporti (ENEA)

MOB2
Prestare particolare attenzione nelle aree urbane alla gestione del traffico e alle modalità di trasporto integrato, incluse piste ciclabili e aree pedonali affinché il trasporto urbano sia coordinato con le diverse esigenze per gli alloggi, le zone lavorative, l'ambiente e gli spazi pubblici [Carta di Lipsia, 2007]

→ **ASSE 2**
Mobilità lenta, condivisa e collettiva (OS 2.2.1)

Indicatore ISPRA associato all'obiettivo – n.d.



Indicatore ISPRA associato all'obiettivo – (proxy, obiettivo non presente in Catalogo) – Domanda di trasporto (merci e passeggeri) per modalità di trasporto [Ministero Infrastrutture Trasporti (Conto Nazionale Trasporti) ISTAT]

AMBIENTE URBANO (sviluppo urbano sostenibile e integrato)

Obiettivo generale – Contribuire ad una migliore qualità della vita mediante un approccio integrato concentrato sulle zone urbane [Strategia tematica sull'ambiente urbano COM(2005)718 def.]

Riduzione delle esigenze di trasporto e la promozione di una mobilità più sostenibile (su scala urbana, metropolitana e interurbana), dando priorità ai mezzi di trasporto non motorizzati, meno inquinanti e al trasporto pubblico, che sia allo stesso tempo accessibile e conveniente
(dichiarazione di Toledo, 2010)

→ Cfr. mobilità e trasporti

la spinta all'uso di energie rinnovabili e al loro utilizzo nelle città
(dichiarazione di Toledo, 2010)

Stimolo all'efficienza energetica negli edifici esistenti (migliorando l'isolamento termico delle pareti esterne e delle coperture e l'efficienza degli impianti di riscaldamento e di altri impianti)
(dichiarazione di Toledo, 2010)

→ Cfr. fattori climatici ed

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]

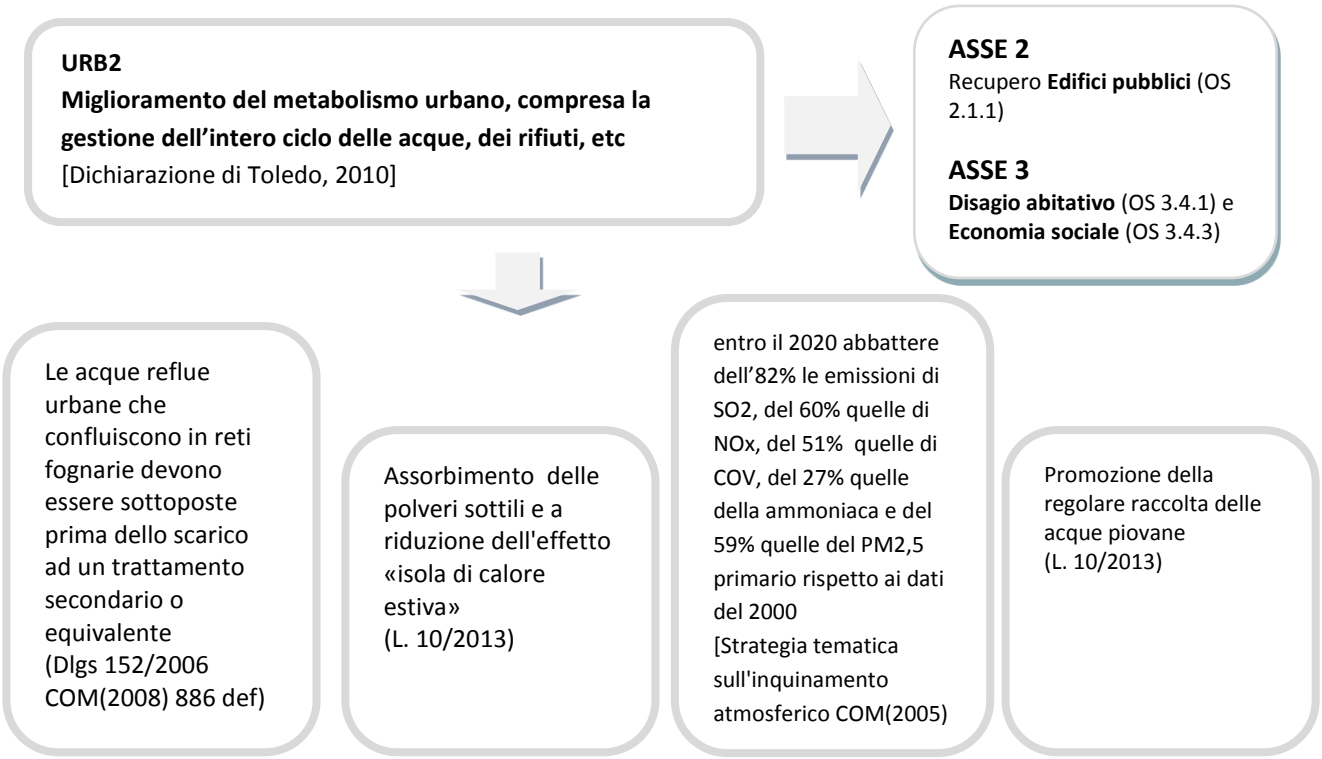
→ **ASSE 2**
Recupero **Edifici pubblici** (OS 2.1.1)

ASSE 3
Disagio abitativo (OS 3.4.1) e **Economia sociale** (OS 3.4.3)

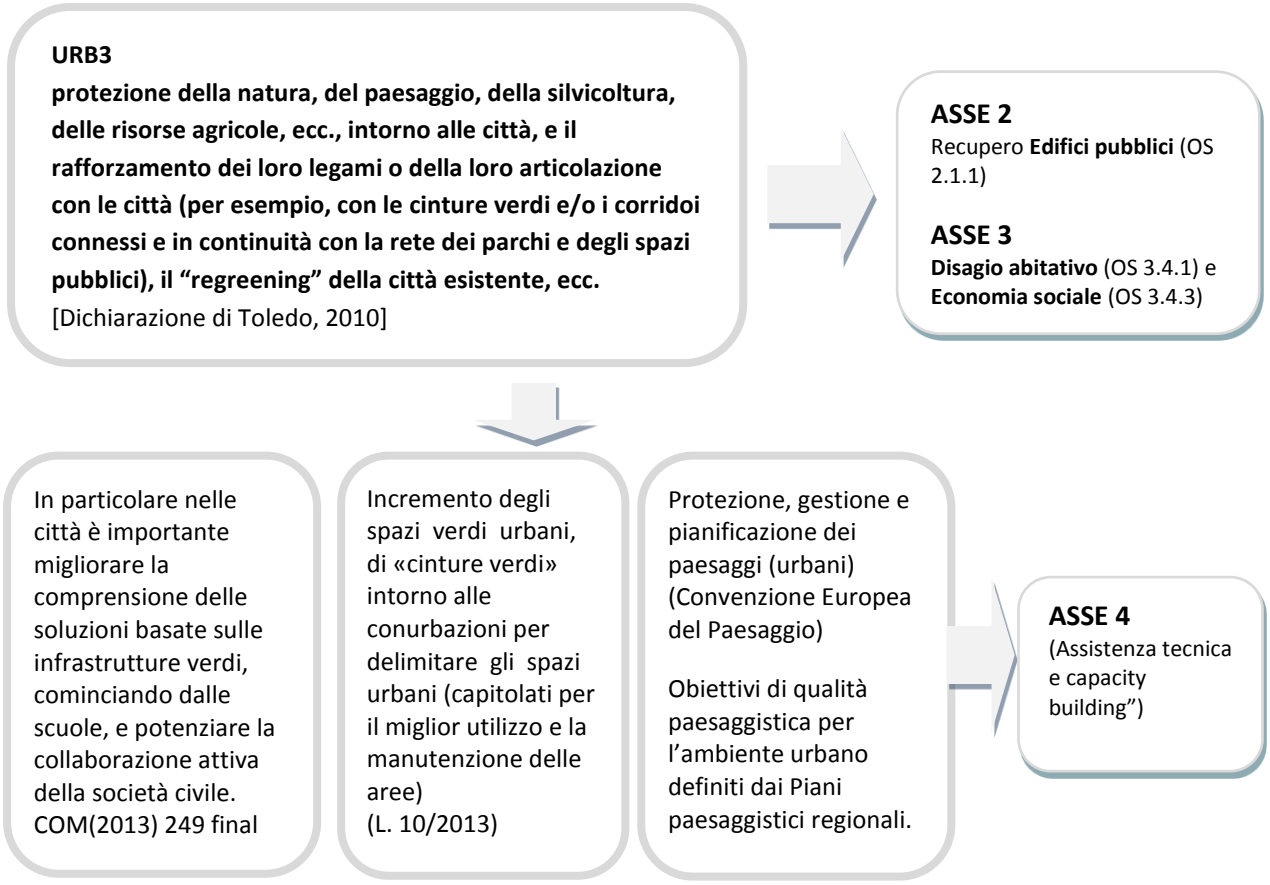
Gestione del patrimonio edilizio pubblico e privato attraverso politiche tendenti all'ottimizzazione del suo uso e all'incentivazione dell'edilizia di sostituzione, al fine di ridurre e, tendenzialmente, eliminare il consumo di suolo
(CIPU - Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana", 20 marzo 2013)

politiche di miglioramento della qualità edilizia, tenuto conto dell'epoca di costruzione e dei materiali impiegati, soprattutto con riferimento all'immediato periodo post bellico.
(CIPU - Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana", 20 marzo 2013)

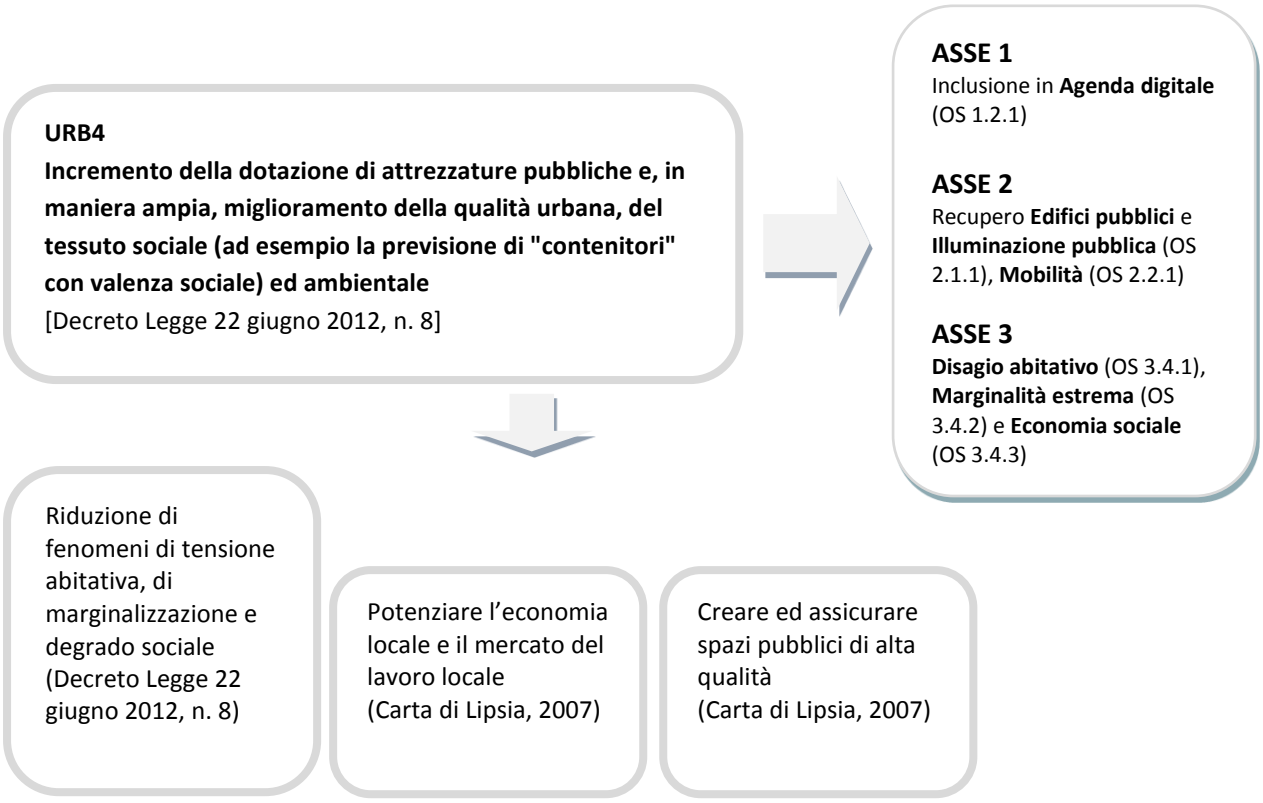
Indicatore ISPRA associato all'obiettivo – n.d.



Indicatore ISPRA associato all'obiettivo – Carico depurato/ carico generato di acque reflue, Emissioni di sostanze inquinanti (totali e settoriali) (ISPRA Inventari regionali)



Indicatore ISPRA associato all'obiettivo – n.d.



Indicatore ISPRA associato all'obiettivo – n.d.

GOVERNANCE

Obiettivo generale – Attuare in tutte le politiche i principi alla base della buona governance: apertura, partecipazione, responsabilità, efficacia e coerenza
[Governance europea - Un libro bianco, COM(2001) 428 def.]

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]

→

Sistema di gestione del programma

ASSE 4
Assistenza tecnica e capacity building

ASSE 3
Progettazione partecipata in **Economia sociale** (OS 3.4.3)

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]

→

Sistema di gestione del programma

ASSE 4
Assistenza tecnica e capacity building

ASSE 1
Agenda digitale (OS 1.2.1)

GOV2
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]

→

Sistema di gestione e monitoraggio del programma

ASSE 4
Assistenza tecnica e capacity building

Indicatore ISPRA associato all'obiettivo – n.d.

Tabella 5 – obiettivi di sostenibilità generali, indicatori (fonte: Catalogo ISPRA) e obiettivi specifici per i temi ambientali non correlati direttamente con il Programma

Temi ambientali	Obiettivo generale	Indicatore di contesto	fonte	Obiettivo specifico/target
ACQUA				
Qualità dei corpi idrici	Proteggere, migliorare e ripristinare tutti i corpi idrici sotterranei e prevenire o limitare le immissioni di inquinanti negli stessi – Dlgs 152/2006	Valori SECA dei corsi d'acqua SEL per i laghi	ADA ISPRA – fonti regionali	Mirare alla protezione rafforzata e al miglioramento dell'ambiente acquatico, anche attraverso misure specifiche per la graduale riduzione degli scarichi, delle emissioni e delle perdite di sostanze prioritarie e l'arresto o la graduale eliminazione degli scarichi, delle emissioni e delle perdite di sostanze pericolose prioritarie [Direttiva quadro sulle acque 2000/60/CE]
	Prevenire e ridurre l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati – Dir 2000/60/CE, Dlgs 152/2006	Valori SCAS degli acquiferi	ADA ISPRA – fonti regionali	
Uso	Perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili (risparmio idrico, eliminazione degli sprechi, riduzione dei consumi , incremento di riciclo e riutilizzo) – Dlgs 152/2006	Prelievi di acqua superficiale e di falda per tipologia di uso (Mm^3/anno)	Fonti regionali ISTAT	Ridurre l'impiego di acqua grazie a impianti e infrastrutture idriche migliori [Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse, COM(2011) 571 def.]
				Aumentare l'efficienza idrica degli edifici e delle apparecchiature [Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse, COM(2011) 571 def.]
ATMOSFERA E AGENTI FISICI				
CEM	Il DPCM 8/07/2003 fissa limiti per i Campi Elettro Magnetici (CEM) e prevede eventuali azioni di risanamento	Densità degli impianti di telecomunicazione (n. impianti/ superficie)	Fonti regionali	
rumore	Il DPCM 14/11/97 in ottemperanza alla L 447/95 fissa valori limite assoluti di immissione delle sorgenti sonore – [Dir 2002/49/CE, dlgs 194/2005]	Sorgenti controllate e percentuale di queste per cui si è riscontrato almeno un superamento dei limiti	Fonti regionali ADA ISPRA	
BIODIVERSITÀ				
Servizi ecosistemici	Preservare e ripristinare gli ecosistemi e i loro servizi – [strategia dell'UE sulla biodiversità fino al 2020, COM(2011) 244 def.]	Distribuzione del valore ecologico secondo Carta della Natura (valore ecologico – classi)	ADA ISPRA	Preservare e valorizzare gli ecosistemi e i relativi servizi mediante l'infrastruttura verde. **Target***: entro il 2020 ripristinare almeno il 15% degli ecosistemi degradati, incorporando l'infrastruttura verde nella pianificazione del territorio.*
biodiversità	Contribuire a evitare la perdita di biodiversità	Consistenza e livello	ADA ISPRA	Prevenire, ridurre al minimo e mitigare gli effetti negativi delle

	– [strategia dell'UE sulla biodiversità fino al 2020, COM(2011) 244 def.; Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in Europa, COM(2013) 249 def.]	di minaccia delle specie animali e vegetali (n. specie)		specie esotiche invasive sulla biodiversità e sui servizi ecosistemici, puntando nel contempo a limitare i danni sociali ed economici. **Target***: entro il 2020 individuare e classificare le specie esotiche invasive e i loro vettori, contenere o eradicare le specie prioritarie, gestire i vettori per impedire l'introduzione e l'insediamento di nuove specie.*
RISORSE CULTURALI E PAESAGGIO				
	Tutela, recupero e valorizzazione del paesaggio e dei beni culturali [D.lgs 42/2004]	Ambiti paesaggistici Tutelati; Beni dichiarati d'interesse culturale e vincolati da provvedimento; Aree archeologiche vincolate	MIBAC Fonti regionali (cartografia tematica)	
SUOLO				
Uso e consumo del suolo	Utilizzo razionale del suolo per limitare l'occupazione e impermeabilizzazione del suolo - COM(2006)231	Uso del suolo (classi di uso)	Corine Land Cover 2006 (SINA)	
		Impermeabilizzazione e consumo del suolo (% superficie impermeabilizzata)	SINAnet e ADA ISPRA carta nazionale della impermeabilizzazione	
SALUTE E QUALITÀ DELLA VITA				
Inquinamento atmosferico	Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportano impatti negativi significativi per la salute umana – PAA, COM(2005) 446, DM 60/2003	Esposizione all'inquinamento atmosferico (% popolazione esposta per classi di concentrazione di PM10 (g/m3)	ADA ISPRA	
Salute pubblica	consentire, a ogni cittadino, di vivere e di spostarsi in tutta sicurezza e incolumità, soprattutto negli agglomerati urbani - COM(2007)541	N. decessi per incidenti stradali	ISTAT	
rumore	Evitare, prevenire o ridurre, secondo le rispettive priorità, gli effetti nocivi, compreso il fastidio, dell'esposizione al rumore	n.d.	ridurre il numero di persone esposte agli effetti nocivi del rumore ambientale, tenendo conto in particolare delle differenze climatiche e culturali	

	ambientale [Direttiva 2002/49/CE relativa alla Determinazione e alla gestione del rumore ambientale]		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.	
CEM	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]	% popolazione residente nelle fasce di rispetto degli elettrodotti	(indicatore con forti problemi di popolamento)	
RIFIUTI				
Produzione e gestione	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 [COM(2005)666, Dir 2008/98/CE, D.Lgs. 152/2006,D.Lgs.205/2010]	Produzione di rifiuti urbani totale e procapite (kg/ab*anno)	ISPRA e fonti regionali	*Target*: *entro il 2020, preparazione per il riutilizzo e il riciclaggio di rifiuti, quali carta, metalli, plastica e vetro provenienti dai nuclei domestici e possibilmente di altra origine, nella misura in cui tali flussi di rifiuti sono simili a quelli domestici, aumentata complessivamente almeno al 50 % in termini di peso* [Direttiva quadro sui rifiuti 2008/98/CE] **Target**: *entro il 2020, preparazione per il riutilizzo, il riciclaggio e altri tipi di recupero di materiale, incluse operazioni di colmatazione che utilizzano i rifiuti in sostituzione di altri materiali, di rifiuti da costruzione e demolizione non pericolosi, escluso il materiale allo stato naturale, aumentata almeno al 70% in termini di peso* [Direttiva quadro sui rifiuti 2008/98/CE]
		Percentuale di RU raccolti in maniera differenziata distinti per frazione merceologica (%)	ISPRA	

7. Contenuti del rapporto ambientale

Il rapporto ambientale sarà elaborato sviluppando tutti i contenuti previsti dalla normativa di riferimento (Allegato VI del d.lgs 152/2006 e s.m.i.). La struttura del PON Città metropolitane 2014/2020 suggerisce la definizione di alcuni elementi specifici del percorso di valutazione e del rapporto ambientale, in particolare legati all'articolazione territoriale degli interventi e alla molteplicità di soggetti coinvolti nella fase di programmazione e successivamente di gestione degli interventi. Di seguito si descrivono tali elementi.

Analisi di contesto

Come già evidenziato, l'analisi di contesto sarà arricchita con le analisi di fonti di livello locale, che non sono state prese in considerazione in questa fase preliminare. L'analisi di contesto, approfondita per ciascuna città, rappresenterà il riferimento rispetto al quale valutare i potenziali effetti del Programma.

Indicatori

Una particolare attenzione si porrà nella scelta e nell'utilizzo degli indicatori ambientali. Alla prima selezione degli indicatori di contesto già operata in questo rapporto, seguirà il perfezionamento della scelta di alcuni indicatori adatti alla descrizione del contesto ambientale, alla valutazione degli effetti e al monitoraggio.

Per le tipologie di azione orientate al raggiungimento di risultati ambientali si considererà la possibilità di introdurre, accanto agli indicatori di efficacia (che misurano la capacità di raggiungere gli obiettivi), anche l'introduzione di indicatori di efficienza della spesa (euro spesi per unità di risultato ambientale). Ciò potrebbe essere particolarmente utile per valutare diversi interventi che concorrono al medesimo risultato (ad esempio alla riduzione delle emissioni di CO_2).

Valutazione

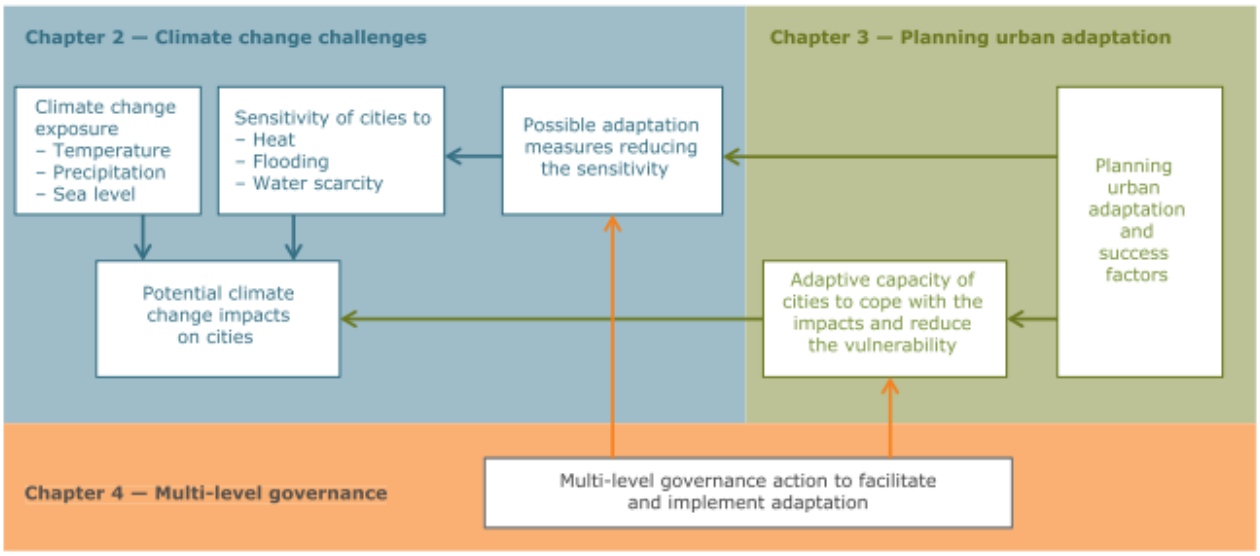
In coerenza con la struttura di Programma, si prevede di strutturare la valutazione degli effetti ambientali su più livelli, in particolare:

- alla scala locale (di città / contesto intercomunale);
- alla scala di programma (valutazione cumulativa su tutte le città);
- alla scala della Programmazione PON / POR 2014 – 2020 orientata all'attuazione dell'agenda urbana. In tal senso, un punto di attenzione della valutazione riguarda la complementarietà PON / POR.

Per quanto concerne l'approccio alla valutazione, il rapporto ambientale articolerà i temi ambientali in maniera rispondente alle peculiarità dei contesti urbani, proseguendo il lavoro già avviato in questo senso da questo rapporto preliminare. In particolare, significato rilevante verrà attribuito al tema dell'adattamento e mitigazione ai cambiamenti climatici, in questa fase limitato e racchiuso all'interno del tema Fattori climatici ed energia, che trova nei contesti urbani e metropolitani uno degli ambiti di declinazione principale. A questo fine, si valuterà la possibilità di utilizzare come approccio di riferimento quello sostenuto nell'ambito del Rapporto dell'Agenzia Europea per l'Ambiente ""Urban adaptation to climate change in Europe"[24]. Esso individua alcune dimensioni di azione in ambito urbano profondamente legate all'attivazione di dinamiche di *governance* multilivello a supporto delle azioni di adattamento attivate. La figura che segue (fig. 2) propone lo schema della struttura dei contenuti del documento.

[24] EEA Report no. 2/2012

Figura 2 – struttura del rapporto EEA "Urban adaptation to climate change in Europe"



Indicazioni per la fase attuativa

Nell'ambito del processo integrato di programmazione e valutazione delineato al capitolo 2, il rapporto ambientale raccoglierà gli esiti del percorso di accompagnamento alla definizione delle azioni da parte delle città e definirà criteri applicabili per la realizzazione degli interventi selezionati.
Anche per la fase attuativa sarà essenziale definire un sistema di *governance* che garantisca il presidio del principio della sostenibilità dello sviluppo durante tutta la fase di attuazione del Programma.

Alternative

Si intende caratterizzare il processo di VAS con un ruolo, spesso trascurato, di arricchimento e documentazione del percorso di individuazione, valutazione e scelta tra opzioni alternative. Lungo il percorso di programmazione si individueranno dunque le diverse ipotesi alternative che si profileranno, tenendo una sorta di "diario della programmazione". Le alternative individuate saranno valutate in base agli effetti previsti rispetto agli obiettivi di sostenibilità selezionati in questa fase di preliminare.

Progettazione del sistema di monitoraggio

La progettazione del sistema di monitoraggio sarà effettuata ponendo particolare cura a formulare una proposta integrata di monitoraggio VAS/Programma, interagendo direttamente anche con i valutatori VEXA.

Si mirerà pertanto alla costruzione di un sistema integrato di monitoraggio che consenta di tenere sotto controllo contestualmente il grado di attuazione del Programma e i suoi effetti ambientali, in primo luogo prendendo in considerazione gli indicatori comuni previsti in sede comunitaria. Gli indicatori introdotti dovranno consentire di stimare i potenziali effetti ambientali dei programmi prima della effettiva realizzazione degli interventi, al fine di intercettare eventuali effetti negativi prima che questi siano realizzati e poter introdurre eventuali azioni correttive.

Gli indicatori saranno il più possibile scelti fra quelli utilizzati per l'analisi del contesto e per la valutazione degli effetti ambientali e dovranno essere in grado di restituire informazioni circa il contributo del Programma al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità individuati in questa sede.

Allegato 1 – Quadro di riferimento normativo e programmatico

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Direttiva 2000/60/CE che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque e s.m.i.	La direttiva istituisce un quadro per la protezione: - delle acque interne superficiali, - delle acque sotterranee, - delle acque di transizione - delle acque costiere. La direttiva quadro persegue molteplici obiettivi, quali la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento, la promozione di un utilizzo sostenibile dell'acqua, la protezione dell'ambiente, il miglioramento delle condizioni degli ecosistemi acquatici e la mitigazione degli effetti delle inondazioni e della siccità. Il suo obiettivo ultimo è raggiungere un «buono stato» ecologico e chimico di tutte le acque comunitarie entro il 2015.	UE	acqua
Direttiva 2006/118/CE sulla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento	Per la protezione e la conservazione delle acque sotterranee, la Direttiva 2000/60/CE prevede (art. 17) l'adozione di una specifica direttiva, che stabilisce: - criteri per valutare il buono stato chimico delle acque sotterranee; - criteri per individuare e invertire le tendenze significative e durature all'aumento dell'inquinamento; - linee guida per la fissazione di valori soglia da parte degli Stati Membri. Inoltre, il documento integra le disposizioni nell'allegato V della Dir. 2000/60/CE	UE	acqua
Piani di gestione Rischio Alluvioni, Autorità di bacino del fiume PO, Arno, Tevere, dei fiumi dell'Alto Adriatico, di Puglia e Sicilia	Con Decreto del Segretario Generale del 22 dicembre 2010, avente per oggetto "D.lgs. 23 febbraio 2010 n. 49, recante "Attuazione della direttiva 2007/60/CE sono state assunte le decisioni in merito all'attuazione della Direttiva Alluvioni per quanto attiene le competenze dell'Autorità di bacino del fiume Po ed in particolare è stato previsto che si darà attuazione a tali adempimenti nell'ambito di un Progetto di variante complessivo del PAI, i cui contenuti saranno pertanto aggiornati e completati in coerenza con quanto previsto dal D. Lgs. 49/2010. La Direttiva 2007/60/CE, recepita con D. Lgs. n. 49/2010, pone l'obiettivo, agli enti competenti in materia di difesa del suolo, di ridurre le conseguenze negative, derivanti dalle alluvioni, per la salute umana, per il territorio, per i beni, per l'ambiente, per il patrimonio culturale e per le attività economiche e sociali. In tal senso la direttiva disciplina le attività di valutazione e di gestione dei rischi di alluvione, prevedendo: - alla scadenza del giugno 2011, la valutazione preliminare del rischio di alluvioni e l'individuazione delle zone a rischio potenziali di alluvioni; - alla scadenza del giugno 2013, la redazione di mappe di pericolosità di alluvioni con indicazione dei parametri idraulici necessari, e mappe di rischio di alluvioni con indicazione degli abitanti coinvolti, delle infrastrutture strategiche, dei beni ambientali, storici e culturali di rilevante interesse presenti nelle aree interessate, delle attività economiche insistenti sulle aree, nonché degli impianti che potrebbero provocare inquinamento accidentale; - alla scadenza del giugno 2015, la redazione del Piano di Gestione del rischio ed in particolare delle azioni strutturali e non per la riduzione delle conseguenze negative per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche.	sovraregionale	acque/suolo
Comunicazione "Strategia tematica sull'ambiente urbano" COM(2005) 718 def.	L'Unione Europea stabilisce misure di cooperazione e linee direttive volte al miglioramento dell'ambiente urbano. Tali misure vertono essenzialmente sullo scambio di esperienze e la diffusione delle informazioni ai livelli più appropriati al fine di garantire un'attuazione efficace della normativa e di favorire le migliori pratiche all'interno delle autorità locali.	UE	ambiente urbano
"Agenda urbana europea e il suo futuro nel quadro della politica di coesione" 2010/2158 (INI)	Risoluzione del Parlamento europeo del 23 giugno 2011 sull'Agenda urbana europea e il suo futuro nel quadro della politica di coesione, dove si motiva l'impegno per le zone urbane da parte della UE evidenziando che sono per lo più le zone urbane ad attuare sul territorio le politiche europee. Si dichiara che l'Agenda urbana debba cercare di promuovere investimenti sostenibili, intelligenti e inclusivi in modo da rafforzare il ruolo delle città.	UE	ambiente urbano
Carta di Lipsia sulle Città Europee Sostenibili - riunione informale dei ministri Ue, Lipsia, 24 e 25 maggio 2007	La Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili, approvata in occasione dell'Incontro Ministeriale Informale sulo Sviluppo Urbano e la Coesione Territoriale il 24 – 25 maggio 2007 a Lipsia, spiega come una pianificazione urbana integrata rappresenti una condizione essenziale per lo sviluppo sostenibile delle città europee. I temi chiave del documento sono le strategie per la valorizzazione del tessuto urbano, il miglioramento delle economie locali e del mercato del lavoro, i trasporti urbani non inquinanti e l'integrazione degli immigrati	UE	ambiente urbano

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Comitato Interministeriale per le Politiche Urbane (CIPU), "Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana", 20 marzo 2013	Il documento propone gli indirizzi per una politica nazionale per le città. Predisposto nell'ambito del Comitato Interministeriale per le Politiche Urbane (CIPU – previsto dall'articolo 12 bis della Legge 134/2012), il testo è stato elaborato partendo dalle azioni delle Amministrazioni interessate e tenendo conto delle diverse dimensioni urbane (aree metropolitane, grandi e medie città, sistemi di comuni) e delle specificità del Mezzogiorno e delle Aree interne. Sono evidenziati i punti di forza, criticità e priorità operative, descrivendo una traccia di metodo e di contenuto sulle priorità per una possibile Agenda Urbana che possa integrare i diversi livelli di governo, le politiche settoriali, le risorse finanziarie ordinarie e comunitarie. In particolare, il documento articola possibili soluzioni per superare la sovrapposizione/contrapposizione tra politiche ordinarie e politiche aggiuntive, anche sulla base del documento "Metodi e obiettivi per un uso efficace dei fondi comunitari 2014-20", con particolare riferimento all'Opzione strategica "Città". la sfida principale che si presenta per la politica delle città è determinata dalla necessità di promuovere un'inversione di tendenza del rapporto espansione/riqualificazione, investendo su politiche di mantenimento e miglioramento della città costruita e non invece sulla realizzazione di nuove edificazioni.	nazionale	ambiente urbano
Decreto Legge 22 giugno 2012, n. 83, art. 12 "Piano Nazionale per le città" e Decreto del Ministero per le infrastrutture e i Tarasporti del 3 agosto 2012 "Istituzione della Cabina di regia per l'attuazione del Piano Nazionale per le Città"	il Piano nazionale per le Città stanzia fondi specifici per le città e identifica alcune dimensioni prioritarie di azione per i comuni che si candidano a finanziamento: Le proposte inoltrate devono infatti dimostrare la loro capacità di concorrere prioritariamente a soddisfare uno o più dei seguenti ambiti operativi del "Piano per le città": - riduzione di fenomeni di tensione abitativa, di marginalizzazione e degrado sociale; - miglioramento della dotazione infrastrutturale anche con riferimento al miglioramento dell'efficienza dei sistemi di trasporto urbano; - 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 (azioni volte all'Efficientamento Energetico e coerenti con gli obiettivi UE 20/20/20). il Decreto 3 agosto 2012 costituisce di fatto la Cabina di Regia per il Piano, alla quale vengono demandate le funzioni di analisi e selezione delle proposte di finanziamento pervenute dalle città.	nazionale	ambiente urbano
Delibera C.I.P.E. 20/04 - Ripartizione delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate – rifinanziamento legge 208/1998 periodo 2004-2007 (legge finanziaria 2004)	La Delibera definisce le modalità di intervento in relazione alla riserva aree sottoutilizzate (Fondi FAS). In particolare, individua i territori di area vasta come target di intervento innovativo attraverso la definizione di piani strategici e Piani Urbani per la Mobilità. Il Ministero Infrastrutture e Trasporti, individua quali prioritari e sinergici, ai fini del rafforzamento della competitività dell'intero sistema-Paese attraverso il riequilibrio socio-economico fra le aree del Mezzogiorno e quelle del Centro-nord, due ordini di obiettivi: - sostenere la valorizzazione degli ambiti urbani e territoriali di area vasta, orientando particolarmente la propria azione di accompagnamento delle città, impegnate nella costruzione e nella attuazione del Piano strategico, in favore della ottimizzazione delle esternalità generate dai processi di potenziamento infrastrutturale dello spazio europeo; - assumere un ruolo di addizionalità finanziaria per promuovere la complementarietà tra Piani strategici e Piani urbani per la mobilità (PUM) a sostegno della risoluzione dei problemi di mobilità, di inquinamento ambientale e di sicurezza stradale, conseguenti al traffico urbano e di attraversamento di merci e passeggeri, al fine di incrementare attraverso i PUM l'incisività e l'efficacia dei Piani strategici	città del mezzogiorno	ambiente urbano
Dichiarazione di Toledo approvata nel 22 giugno 2010 "Sulla rigenerazione urbana integrata e il suo potenziale strategico per uno sviluppo urbano più intelligente, sostenibile e inclusivo nelle città europee"	La Dichiarazione è stata approvata nell'ambito della riunione informale dei Ministri europei responsabili per lo sviluppo urbano degli Stati Membri dell'Unione Europea (UE) sul tema della "rigenerazione urbana integrata". In tale occasione, i Ministri hanno ratificato gli impegni acquisiti a Lipsia e a Marsiglia, rafforzando l'impegno nei confronti dello sviluppo urbano sostenibile e integrato attraverso l'adozione di un approccio olistico. La dichiarazione contiene riferimenti al Quadro di riferimento per le città europee sostenibili (RFSC), operativo dal 2013, uno strumento creato per supportare gli enti locali che intendano impegnarsi o sono già impegnati in un percorso per uno sviluppo sostenibile e integrato dei propri territori. Lo strumento ha previsto un fase di test con 66 città coinvolte. Al suo termine, nel 2011, i ministri responsabili per lo sviluppo urbano riunitisi a Poznan hanno convenuto di rendere operativo lo strumento con interfaccia web e garantirne massima diffusione (www.rfsc.eu).	UE	ambiente urbano
Comunicazione "Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico" COM(2005) 446 def.	Obiettivo generale: raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente, fissando obiettivi per il lungo termine (2020).	UE	aria

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa	La direttiva istituisce misure volte a: - definire e stabilire obiettivi di qualità dell'aria ambiente, al fine di ridurre gli effetti nocivi per la salute e per l'ambiente; - valutare la qualità dell'aria ambiente negli Stati membri sulla base di metodi e criteri comuni; - raccogliere informazioni sulla qualità dell'aria ambiente per monitorare in particolare le tendenze a lungo termine; - garantire che le informazioni sulla qualità dell'aria ambiente siano messe a disposizione del pubblico; - mantenere la qualità dell'aria ambiente, laddove sia buona, e migliorarla ove non lo sia; - promuovere una maggiore cooperazione tra gli Stati membri nella lotta contro l'inquinamento atmosferico.	UE	aria
D.lgs. 13 agosto 2010, n. 155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa"	Norma di recepimento della direttiva 2008/50/CE.	nazionale	aria
Comunicazione "Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in Europa" COM(2013)249 def.	Secondo la UE le infrastrutture verdi possono contribuire significativamente al raggiungimento di una serie di obiettivi delle principali politiche dell'UE e il miglior modo per promuoverne lo sviluppo è creare un quadro di sostegno che favorisca e incentivi i progetti incentrati sulle infrastrutture verdi nel quadro degli strumenti giuridici, politici e finanziari esistenti. La Commissione ha invitato gli Stati membri a basarsi su queste opportunità per imprimere un impulso alla realizzazione delle infrastrutture verdi e valorizzare i relativi vantaggi a favore dello sviluppo sostenibile.	UE	biodiversità
Proposta di Regolamento "recante disposizioni volte a prevenire e a gestire l'introduzione e la diffusione delle specie esotiche invasive" COM(2013) 620 final	La presente proposta è intesa ad affrontare la questione delle specie esotiche invasive tramite l'istituzione di un quadro d'azione per prevenire, ridurre al minimo e mitigare gli effetti negativi delle specie esotiche invasive sulla biodiversità e sui servizi ecosistemici, puntando nel contempo a limitare i danni sociali ed economici. Tale intento verrà perseguito mettendo in campo misure coordinate, destinando risorse alle specie prioritarie e ad aumentare le azioni preventive, in conformità con l'approccio sotteso alla Convenzione sulla diversità biologica e con i regimi dell'Unione sulla salute degli animali e dei vegetali.	UE	biodiversità
Convenzione sulla diversità biologica, Nairobi, 22 maggio 1992	La Convenzione sulla diversità biologica (CBD) è un trattato internazionale adottato nel 1992 al fine di tutelare la biodiversità, l'utilizzazione durevole dei suoi elementi e la ripartizione giusta dei vantaggi derivanti dallo sfruttamento delle risorse genetiche.	Mondiale	biodiversità
Direttiva 92/43/CE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche	La presente direttiva, denominata direttiva «Habitat», mira a contribuire alla conservazione della biodiversità negli Stati membri definendo un quadro comune per la conservazione degli habitat, delle piante e degli animali di interesse comunitario. Essa stabilisce la rete Natura 2000. Tale rete è la più grande rete ecologica del mondo ed è costituita da zone speciali di conservazione designate dagli Stati membri a titolo della presente direttiva. Inoltre, essa include anche le zone di protezione speciale istituite dalla direttiva «Uccelli» 2009/147/CE.	UE	biodiversità
Comunicazione "A new EU Forest Strategy: for forests and the forest-based sector" COM(2013) 659 def.	Basata su nuovo approccio, la strategia "esce dalla foresta" per affrontare gli aspetti della "catena di valore" (ossia l'utilizzo delle risorse forestali ai fini della produzione di beni e servizi), che incidono in misura determinante sulla gestione delle foreste. La strategia evidenzia l'importanza delle foreste non solo per lo sviluppo rurale, ma anche per l'ambiente e la biodiversità, per le industrie forestali, la bioenergia e la lotta contro i cambiamenti climatici.	UE	biodiversità
Comunicazione "Un piano d'azione dell'UE per le foreste" COM(2006) 302 def.	La Commissione ha definito quattro obiettivi principali da realizzare per una gestione sostenibile ottimale delle foreste dell'UE, potenziandone al massimo la multifunzionalità: - aumentare la competitività a lungo termine; - migliorare e tutelare l'ambiente; - contribuire a una migliore qualità della vita; - favorire la comunicazione e il coordinamento per rafforzare la coerenza e la cooperazione a vari livelli. Tali obiettivi vengono conseguiti attraverso 18 azioni chiave che la Commissione europea e gli Stati membri realizzano congiuntamente. Il piano d'azione prevede anche interventi integrativi che gli Stati membri possono intraprendere in base alle specificità e alle priorità che definiscono, eventualmente, con l'aiuto degli strumenti comunitari esistenti.	UE	biodiversità

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Direttiva 2009/147/CE concernente la conservazione degli uccelli selvatici	Gli Stati membri dell'Unione europea (UE) devono adottare le misure necessarie per garantire la conservazione e regolamentare lo sfruttamento degli uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico nel territorio europeo per mantenere o adeguare la loro popolazione a livelli adeguati. Per preservare, mantenere e ripristinare i biotopi e gli habitat degli uccelli, gli Stati membri devono: - istituire zone di protezione speciale (ZPS) per le specie minacciate di estinzione e per gli uccelli migratori (allegato I); le ZPS costituiscono insieme alle zone speciali di conservazione (ZSC) della direttiva "Habitat" (92/43/CEE) la rete europea Natura 2000 dei siti ecologici protetti. - mantenere e gestire gli habitat in conformità alle esigenze ecologiche; - ripristinare i biotopi distrutti e crearne di nuovi. La direttiva istituisce un regime generale di protezione di tutte le specie di uccelli selvatici presenti sul territorio europeo. In funzione del loro livello di popolazione, della distribuzione geografica e del tasso di riproduzione, talune specie (allegato II) possono comunque essere oggetto di caccia pur nel rispetto di alcuni principi.	UE	biodiversità
Comunicazione "La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale: strategia dell'UE sulla biodiversità fino al 2020" COM(2011) 244 def.	Entro il 2050, la biodiversità dell'Unione europea e i servizi ecosistemici da essa offerti – il capitale naturale dell'UE – saranno protetti, valutati e debitamente ripristinati per il loro valore intrinseco della b biodiversità e per il loro fondamentale contributo al benessere umano e alla prosperità economica, onde evitare mutamenti catastrofici legati alla perdita di biodiversità. Obiettivo chiave per il 2020 è quello di porre fine alla perdita di biodiversità e al degrado dei servizi ecosistemici nell'UE e ripristinarli nei limiti del possibile, intensificando al tempo stesso il contributo dell'UE per scongiurare la perdita di biodiversità a livello mondiale. I sei obiettivi prioritari della Strategia sono: - favorire l'attuazione della normativa in materia ambientale, - ripristinare gli ecosistemi, ad esempio utilizzando infrastrutture verdi, - incentivare agricoltura e forestazione sostenibili, - incentivare la pesca sostenibile, - combattere le specie aliene invasive, - contribuire a bloccare la perdita di biodiversità a livello globale.	UE	biodiversità
Strategia nazionale per la Biodiversità - Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 2010	La Strategia si pone come strumento di integrazione della esigenze della biodiversità nelle politiche nazionali di settore, riconoscendo la necessità di mantenerne e rafforzarne la conservazione e l'uso sostenibile per il suo valore intrinseco e in quanto elemento essenziale per il benessere umano, rispondendo appieno alla sfida 2011-2020 per la biodiversità. Per il conseguimento della visione per la conservazione della biodiversità la Strategia nazionale è articolata intorno a tre tematiche cardine: biodiversità e servizi ecosistemici; biodiversità e cambiamenti climatici; biodiversità e politiche economiche. In stretta relazione con le tre tematiche cardine, sono individuati tre obiettivi strategici, fra loro complementari: - entro il 2020 garantire la conservazione della biodiversità, intesa come la varietà degli organismi viventi, la loro variabilità genetica ed i complessi ecologici di cui fanno parte, ed assicurare la salvaguardia e il ripristino dei servizi ecosistemici al fine di garantirne il ruolo chiave per la vita sulla Terra e per il benessere umano; - entro il 2020 ridurre sostanzialmente nel territorio nazionale l'impatto dei cambiamenti climatici sulla biodiversità, definendo le opportune misure di adattamento alle modificazioni indotte e di mitigazione dei loro effetti ed aumentando le resilienza degli ecosistemi naturali e semi-naturali; - entro il 2020 integrare la conservazione della biodiversità nelle politiche economiche e di settore, anche quale opportunità di nuova occupazione e sviluppo sociale, rafforzando la comprensione dei benefici dei servizi ecosistemici da essa derivanti e la consapevolezza dei costi della loro perdita.	nazionale	biodiversità

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Legge 6 dicembre 1991, n. 394 “Legge quadro sulle aree protette” e s.m.i.	La legge detta principi fondamentali per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette, al fine di garantire e di promuovere, in forma coordinata, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale del paese.I territori a rilevante valore naturalistico e ambientale, specie se vulnerabili, sono sottoposti ad uno speciale regime di tutela e di gestione (aree naturali protette), allo scopo di perseguire, in particolare, le seguenti finalità: - conservazione di specie animali o vegetali, di associazioni vegetali o forestali, di singolarità geologiche, di formazioni paleontologiche, di comunità biologiche, di biotopi, di valori scenici e panoramici, di pro cessi naturali, di equilibri idraulici e idrogeologici, di equilibri ecologici; - applicazione di metodi di gestione o di restauro ambientale idonei a realizzare un'integrazione tra uomo e ambiente naturale, anche mediante la salvaguardia dei valori antropologici, archeologici, storici e architettonici e delle attività agrosilvo-pastorali e tradizionali; - promozione di attività di educazione, di formazione e di ricerca scientifica, anche interdisciplinare, nonché di attività ricreative compatibili; - difesa e ricostituzione degli equilibri idraulici e idrogeologici.	nazionale	biodiversità
D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i. “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”	Norma di recepimento della direttiva 92/43/CE.	nazionale	biodiversità
Legge 14 gennaio 2013, n. 10 "Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani"	La legge prevede l’obbligo per gli Enti locali di incrementare gli spazi verdi urbani e le cinture verdi, e di adottare di misure volte a favorire l’assorbimento delle polveri sottili e ridurre l’effetto "isola di calore estiva". Con riferimento agli edifici, la legge prevede misure per favorire le pareti verticali verdi, la tutela delle aree verdi esistenti di pertinenza degli edifici, le coperture verdi a fini di risparmio energetico.	nazionale	biodiversità
Delibera CIPE "Linee strategiche per l’adattamento al cambiamento climatico, la gestione sostenibile e la messa in sicurezza del territorio" novembre 2012	Ai fini dell’attuazione della strategia sono individuate le seguenti azioni prioritarie : a) l’approvazione da parte del CIPE, entro il 1 marzo di ogni anno a partire dal 2014, di un piano annuale di interventi per l’adattamento ai cambiamenti climatici e la messa in sicurezza del territorio predisposto dal Ministero dell’ambiente, della tutela del territorio e del mare, d’intesa con i Ministeri delle politiche agricole e forestali, delle infrastrutture e dell’economia e finanze, sentita la Conferenza unificata, sulla base dei PAI (piano di assetto idrogeologico); b) ai fini del finanziamento del PAI, la costituzione – per il periodo 2013- 2020- di un fondo nazionale alimentato con - il 40% dei proventi derivanti dalle aste dei permessi di emissione di cui alla direttiva europea 2009/29/CE; - un prelievo, determinato annualmente, su ogni litro di carburante consumato fino al raggiungimento di 2000 milioni € all’anno; c) l’approvazione da parte del Governo, entro il 31 marzo 2013, di un disegno di legge per l’introduzione di un’assicurazione obbligatoria per la copertura dei rischi connessi agli eventi climatici estremi a carico di beni e strutture di proprietà pubblica e privata	nazionale	cc
Comunicazione “Strategia dell’UE di adattamento ai cambiamenti climatici” COM(2013) 216 def.	L’obiettivo principale della strategia di adattamento dell’UE è contribuire a rendere l’Europa più resiliente ai cambiamenti climatici. Ciò richiede una migliore preparazione e capacità di reazione agli impatti dei cambiamenti climatici a livello locale, regionale, nazionale e unionale, puntando sullo sviluppo di un approccio coerente e un migliore coordinamento. La strategia istituisce un quadro e dei meccanismi per consentire all’UE di raggiungere un nuovo livello nella capacità di affrontare gli impatti attuali e futuri dei cambiamenti climatici. La Commissione propone di raggiungere tale obiettivo incoraggiando e sostenendo le azioni intraprese dagli Stati membri in materia di adattamento, in modo da creare le basi per decisioni più consapevoli negli anni a venire e in modo da rendere i settori chiave dell’economia e delle varie politiche più resilienti agli effetti dei cambiamenti climatici.	UE	cc
Libro bianco "L’adattamento ai cambiamenti climatici: verso un quadro d’azione europeo" COM(2009) 147 definitivo.	Esso definisce le linee guida per ridurre la vulnerabilità dell’UE agli impatti del cambiamento climatico, nonché il proposito di incrementare la relativa comprensione degli effetti del riscaldamento globale, evidenziando come sia necessario adottare strategie che aumentino la capacità di resilienza in termini di salute, infrastrutture e funzioni produttive del terreno e come il rafforzamento della capacità di resilienza dell’UE agli impatti del CC possa diventare anche un’opportunità di investimento in un’economia a basse emissioni di carbonio che promuova, l’efficienza energetica e la diffusione dei prodotti ecologici (obiettivo per la ripresa economica).	UE	cc
Comunicazione “Una tabella di marcia verso un’economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050” COM(2011) 112 def.	Presentazione delle tappe finalizzate a alla riduzione delle emissioni dei gas serra dell’Unione europea entro il 2050 da realizzarsi attraverso l’efficienza energetica, l’innovazione e l’aumento degli investimenti.	UE	cc

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, New York, 9 maggio 1992	La Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC) adottata nel 1992 identifica una serie di obiettivi e principi e rimanda a ulteriori strumenti per l'adozione di obblighi supplementari, in linea con l'evoluzione delle conoscenze scientifiche e della volontà politica. Ad oggi la Convenzione ha raggiunto 195 Parti, includendo quindi quasi tutti i Paesi del mondo. L'obiettivo ultimo della Convenzione e di tutti gli strumenti giuridici relativi è di stabilizzare le concentrazioni di gas ad effetto serra nell'atmosfera a un livello tale da escludere qualsiasi interferenza pericolosa delle attività umane con il sistema climatico. Tale livello deve essere raggiunto entro un periodo di tempo sufficiente per permettere agli ecosistemi di adattarsi naturalmente ai cambiamenti climatici, salvaguardare la produzione alimentare e la continuazione dello sviluppo economico ad un ritmo sostenibile. La Convenzione include una serie di principi guida, tra cui il principio delle responsabilità comuni ma differenziate e il principio dello sviluppo sostenibile. Le politiche e i provvedimenti per proteggere il sistema climatico dai cambiamenti causati da attività umane devono adeguarsi alle specifiche condizioni di ciascun paese, con la consapevolezza che lo sviluppo economico e la lotta alla povertà rimangono priorità per i Paesi in via di sviluppo. I Paesi industrializzati che sono Parti della Convenzione sono chiamati ad assumere un ruolo guida nella lotta contro i cambiamenti climatici.	Mondiale	cc
Comunicazione "Limitare il surriscaldamento dovuto ai cambiamenti climatici a +2 gradi Celsius - La via da percorrere fino al 2020 e oltre" COM(2007) 2 def.	La Comunicazione identifica come azioni prioritarie in tema di trasporti la riduzione delle emissioni di anidride carbonica delle automobili, la riduzione delle emissioni provocate dal trasporto merci su strada e dal trasporto marittimo, l'incentivo dell'uso dei biocarburanti e il rafforzamento degli interventi sui consumatori	UE	cc
Legge 15 gennaio 1994, n.65 "Ratifica ed esecuzione della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, con allegati, fatta a New York il 9 maggio 1992"	Legge di ratifica della Convezione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici.	nazionale	cc
Legge 1 giugno 2002, n. 120 "Ratifica ed esecuzione del Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, fatto a Kyoto l' 11 dicembre 1997"	Legge di ratifica del Protocollo di Kyoto	nazionale	cc
Protocollo di Kyoto (Kyoto, 11 dicembre 1997)	Il protocollo di Kyoto concerne le emissioni di sei gas ad effetto serra e rappresenta un importante passo avanti nella lotta contro il riscaldamento planetario perché contiene obiettivi vincolanti e quantificati di limitazione e riduzione dei gas ad effetto serra. Globalmente, gli Stati inclusi nell'allegato I della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (ovvero i paesi industrializzati) si impegnano collettivamente a ridurre le loro emissioni di gas ad effetto serra, nel periodo 2008-2012, per una riduzione delle emissioni totali dei paesi sviluppati di almeno il 5 % rispetto ai livelli del 1990. L'allegato B del protocollo contiene gli impegni quantificati sottoscritti dagli Stati contraenti. L'Unione europea ha ratificato il Protocollo di Kyoto il 31 maggio 2002. Il protocollo è entrato in vigore il 16 febbraio 2005, dopo la ratifica della Russia.	Mondiale	cc
Decisione 2002/358/CE del Consiglio, del 25 aprile 2002, relativa all'approvazione, in nome della Comunità europea, del Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici e l'esecuzione congiunta degli impegni che ne derivano	La Comunità europea ha firmato il Protocollo di Kyoto il 29 aprile 1998. Nel dicembre 2001, il Consiglio europeo di Laeken ha confermato che era volontà dell'Unione che il Protocollo di Kyoto entrasse in vigore prima del vertice mondiale sullo sviluppo sostenibile di Johannesburg (26 agosto - 4 settembre 2002). Per raggiungere questo obiettivo, la decisione approva il protocollo a nome della Comunità. L'allegato II della decisione riporta gli impegni di limitazione e riduzione delle emissioni convenuti dalla Comunità e dai suoi Stati membri per il primo periodo di impegno (2008-2012).	UE	cc
Comunicazione "Vincere la battaglia contro i cambiamenti climatici" COM(2005) 35 def.	La Commissione pone le basi di una futura strategia comunitaria sui cambiamenti climatici. Tale strategia dovrebbe basarsi in particolare sull'attuazione delle politiche esistenti, sull'elaborazione di nuove misure coordinate con le altre politiche europee, sul rafforzamento della ricerca e della cooperazione internazionale e sulla sensibilizzazione dei cittadini.	UE	cc
Comunicazione "La politica internazionale sul clima dopo Copenaghen: intervenire subito per dare nuovo impulso all'azione globale sui cambiamenti climatici" COM(2010) 86 def.	La comunicazione fa propri alcuni insegnamenti tratti dalla conferenza di Copenaghen che ha raggiunto obiettivi molto meno ambiziosi di quelli inizialmente fissati, che tuttavia godono di un notevole e ampio sostegno a testimonianza della volontà di rafforzare l'impegno per la lotta ai cambiamenti climatici. La comunicazione delinea anche varie fasi a breve e medio termine e mette soprattutto in evidenza la determinazione della Commissione a proseguire nel suo impegno per garantire che a livello mondiale vengano intraprese azioni adeguate per far fronte alla gravità della sfida planetaria che ci troviamo ad affrontare.	UE	cc

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
European Environmental Agency - "Urban adaptation to climate change in Europe" - EEA Report no. 2/2012	Il report dell'Agenzia Europea rappresenta il riferimento principale per l'azione di contrasto al cambiamento climatico in ambito urbano. Identifica per la prima volta effetti e sfide specifiche per il livello urbano proponendo un approccio basato sulla governance multilivello. Il rapporto identifica gli effetti potenziali più significativi del cambiamento climatico sulle città europee, caraterizzandole in termini di vulnerabilità o capacità adattiva al cambiamento in relazione a fattori quali posizione geografica, dimensione e struttura urbana, sistemi sanitari e di governance. Propone inoltre una serie di risposte legate all'adattamento in base ai differenti livelli spaziali e territoriali considerati; identifica infine le sfide e le opportunità per la governance multilivello nell'ambito del complessivo quadro di policy europea.	UE	CC, ambiente urbano
Piano di Azione Nazionale (PAN) in attuazione della direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili	Documento programmatico che fornisce indicazioni dettagliate sulle azioni da porre in atto per il raggiungimento, entro il 2020, dell'obiettivo vincolante per l'Italia di coprire con energia prodotta da fonti rinnovabili il 17% dei consumi lordi nazionali. L'obiettivo deve essere raggiunto mediante l'utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili nei settori: Elettricità, Riscaldamento - Raffreddamento e Trasporti.	nazionale	energia
Decreto Legislativo 3 marzo 2011 , n. 28 Attuazione della direttiva 2009/28/CE su lla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE.	Il decreto definisce gli strumenti, i meccanismi, gli incentivi e il quadro istituzionale, finanziario e giuridico, necessari per il raggiungimento degli obiettivi fino al 2020 in materia di quota complessiva di energia da fonti rinnovabili sul consumo finale lordo di energia e di quota di energia da fonti rinnovabili nei trasporti. Il presente decreto inoltre detta norme relative ai trasferimenti statistici tra gli Stati membri, ai progetti comuni tra gli Stati membri e con i paesi terzi, alle garanzie di origine, alle procedure amministrative, all'informazione e alla formazione nonché all'accesso alla rete elettrica per l'energia da fonti rinnovabili e fissa criteri di sostenibilità per i biocarburanti e i bioliquidi.	nazionale	energia
D.M. Sviluppo economico 15 marzo 2012 "Definizione degli obiettivi regionali in materia di fonti rinnovabili e definizione della modalità di gestione dei casi di mancato raggiungimento degli obiettivi da parte delle regioni e delle provincie autonome (c.d. Burden Sharing)"	Pubblicato nella Gazz. Uff. 2 aprile 2012, n. 78 come decreto attuativo del PAN. Ad ogni Regione e Provincia autonoma viene assegnata una quota minima di incremento dell'energia (elettrica, termica e trasporti) prodotta con fonti rinnovabili, per raggiungere l'obiettivo nazionale del 17% del consumo interno lordo entro il 2020. Ai sensi del decreto, il consumo finale lordo di energia di una Regione o Provincia autonoma è dato dalla somma dei seguenti tre termini: a) consumi elettrici, compresi i consumi degli ausiliari di centrale, le perdite di rete e i consumi elettrici per trasporto; b) consumi di energia per riscaldamento e raffreddamento in tutti i settori, con esclusione del contributo dell'energia elettrica per usi termici; c) consumi per tutte le forme di trasporto, ad eccezione del trasporto elettrico e della navigazione internazionale	nazionale/ regionale	energia
Direttiva 2012/27/CE sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE	La Direttiva stabilisce un quadro comune di misure per la promozione dell'efficienza energetica nell'Unione al fine di garantire il conseguimento dell'obiettivo relativo all'efficienza energetica del 20% entro il 2020 e di gettare le basi per ulteriori miglioramenti dell'efficienza energetica al di là di tale data. Individua norme rivolte a rimuovere gli ostacoli sul mercato dell'energia e a superare le carenze del mercato che frenano l'efficienza nella fornitura e nell'uso dell'energia e prevede la fissazione di obiettivi nazionali indicativi (i requisiti stabiliti dalla Direttiva sono requisiti minimi e non impediscono ai singoli Stati membri di mantenere o introdurre misure più rigorose) in materia di efficienza energetica per il 2020. Essa modifica le Direttive sull'eco-progettazione e l'etichettatura energetica dei prodotti (Direttive 2009/125/CE e 2010/30/CE), abroga la Direttiva riguardante la cogenerazione (Direttiva 2004/8/CE) e sostituisce la prima Direttiva sull'efficienza energetica (2005/32/CE). La Direttiva, che in Italia dovrà essere recepita entro il 5 giugno 2014, stabilisce che le imprese energetiche di pubblica utilità dovranno realizzare – dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2020 – un obiettivo annuale di risparmio energetico "almeno equivalente" al conseguimento di nuovi risparmi pari all'1,5%, in volume, dell'energia venduta in totale, ai clienti finali di tutti i distributori di energia o tutte le società di vendita di energia al dettaglio, sulla base delle vendite medie annue di energia realizzate nell'ultimo triennio precedente al 1° gennaio 2013.	UE	energia
Piano di Azione italiano per l'efficienza energetica 2011 (in attuazione della Direttiva 2006/32/CE) - Ministero per lo Sviluppo Economico	Il primo Piano d'Azione Nazionale per l'Efficienza Energetica (PAEE 2007), presentato a luglio del 2007 in ottemperanza della Direttiva 2006/32/CE, ha individuato gli orientamenti che il Governo Italiano ha inteso perseguire per il raggiungimento degli obiettivi di miglioramento dell'efficienza energetica e dei servizi energetici. Il Piano d'Azione Europeo per l'Efficienza Energetica 2011 rimarca il ruolo dell'efficienza energetica come strumento imprescindibile di riduzione dei consumi nell'ambito dei Paesi Membri, nel raggiungimento dell'obiettivo più ambizioso del - 20% al 2020 e al fine di avviare un uso efficiente delle risorse.	nazionale	energia

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Decreto Legge 4 giugno 2013, n. 63 “Disposizioni urgenti per il recepimento della Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del onsiglio del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia per la definizione delle procedure d'infrazione avviate dalla Commissione europea, nonché altre disposizioni in materia di coesione sociale”	Il decreto recepisce la direttiva 2010/31/UE e mira a dare risposta all'esigenza di favorire la riqualificazione e l’efficienza energetica del patrimonio immobiliare italiano in conformità al diritto dell’Unione Europea. Il provvedimento ha l’obiettivo di: - promuovere il miglioramento della prestazione energetica degli edifici; - favorire lo sviluppo, la valorizzazione e l’integrazione delle fonti rinnovabili negli edifici; - sostenere la diversificazione energetica; - promuovere la competitività dell’industria nazionale attraverso lo sviluppo tecnologico; - conseguire gli obiettivi nazionali in materia energetica e ambientale.	nazionale	energia
Comunicazione "Un piano strategico europeo per le tecnologie energetiche (Piano SET) - Verso un futuro a bassa emissione di carbonio" COM(2007) 723 def.	Si tratta di un piano strategico per accelerare lo sviluppo e la diffusione di tecnologie a basso tenore di carbonio in grado di garantire un buon rapporto costi/benefici. Il piano comprende misure in materia di pianificazione, attuazione, risorse e cooperazione internazionale in relazione alle tecnologie energetiche.	UE	energia
Direttiva 2010/31/CE sulla prestazione energetica nell’edilizia e s.m.i.	La direttiva europea 2010/31/UE, modificata dalla 2012/27/UE, oltre agli interventi di riqualificazione del patrimonio esistente, introduce per le nuove costruzioni il concetto di “Edifici ad energia quasi zero”. L’Europa impone agli stati membri di adeguarsi prevedendo, entro il 2020, nuovi edifici “ad altissima prestazione energetica, con fabbisogno energetico molto basso o quasi nullo coperto in misura molto significativa da energia da fonti rinnovabili, compresa l’energia da fonti rinnovabili prodotta in loco o nelle vicinanze.” Secondo la direttiva 2010/31/UE, entro il 31/12/2018 tutti gli edifici di nuova costruzione occupati da enti pubblici o di loro proprietà dovranno essere a energia quasi zero, obbligo che si estenderà a tutte le nuove edificazioni a partire dal 31/12/2020. Regione Lombardia ha stabilito di anticipare al 2016 la scadenza imposta dalla direttiva.	UE	energia
Comunicazione "Piano di efficienza energetica 2011" COM(2011) 109 def.	L'efficienza energetica è considerata come un elemento fondamentale della politica energetica europea. Costituisce pertanto una pietra miliare della strategia 2020 dell'Unione europea (UE). Il presente piano propone diversi percorsi da seguire per raggiungere una maggiore efficienza nell'uso delle risorse energetiche.	UE	energia
Direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell’uso dell’energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE	La direttiva mira ad istituire un quadro comune per la produzione e la promozione di energia a partire da fonti rinnovabili. La direttiva impone agli Stati membri l’obbligo di adottare la legislazione e le misure necessarie affinché i biocarburanti (combustibili liquidi o gassosi ricavati dalla biomassa e usati per il trasporto, ossia rifiuti e residui biodegradabili provenienti, fra l’altro, dall’agricoltura e dalla silvicoltura) rappresentino una percentuale minima dei carburanti venduti sul loro territorio, con l’obiettivo di ridurre le emissioni classiche di CO2, CO, NOx, COV e di altre particelle tossiche per la salute e l’ambiente. Per quanto riguarda il settore dei trasporti, la quota di energia da fonti rinnovabili deve essere pari almeno al 10 % del consumo finale di energia entro il 2020 e per quanto riguarda specificamente i biocarburanti e bioliquidi la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra grazie al loro utilizzo deve essere pari almeno al 35 % (il 50% dal 1° gennaio 2017). I biocarburanti e i bioliquidi non devono essere prodotti a partire da materie prime provenienti da terreni di grande valore in termini di diversità biologica o che presentano un rilevante stock di carbonio.	UE	energia
D.lgs. 3 marzo 2011 , n. 28 “Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE”	Norma di recepimento della direttiva 2009/28/CE.	nazionale	energia
Proposta di direttiva "che modifica la direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e la direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili" COM(2012) 595 def.	Scopo dell'attuale proposta è quello di avviare la transizione verso i biocarburanti che consentono una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra anche quando sono comunicate le emissioni stimate legate al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni.	UE	energia

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Comunicazione "Strategia dell'UE per i biocarburanti" COM(2006) 34 def.	Secondo le stime disponibili, all'interno dell'UE i trasporti sono responsabili del 21% di tutte le emissioni di gas serra che contribuiscono al surriscaldamento del pianeta, e la cifra è in aumento. Quasi tutta l'energia utilizzata nel settore dei trasporti dell'UE proviene dal petrolio. La presente comunicazione esamina il ruolo che i biocarburanti potrebbero svolgere in questo contesto. Ricavati dalla biomassa, una fonte di energia rinnovabile, i biocarburanti rappresentano un sostituto diretto dei combustibili fossili impiegati nel settore dei trasporti e possono essere integrati rapidamente nei sistemi di distribuzione del carburante. Possono rappresentare un combustibile alternativo nel settore dei trasporti, accanto ad altre alternative, e possono pertanto aprire la strada ad ulteriori sviluppi avanzati, come la tecnologia dell'idrogeno.	UE	energia
Decreto Interministeriale 8 marzo 2013 "Approvazione della Strategia Energetica Nazionale (SEN)"	La Strategia Energetica Nazionale (SEN), introdotta con il Decreto Legge n. 112 del 25 giugno 2008, rappresenta lo strumento di indirizzo e di programmazione di carattere generale della politica energetica nazionale. La Strategia Energetica Nazionale, approvata dal Ministero dello Sviluppo Economico di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, si incentra su quattro obiettivi principali: - ridurre significativamente il gap di costo dell'energia per i consumatori e le imprese, con un allineamento ai prezzi e costi dell'energia europei; - raggiungere e superare gli obiettivi ambientali definiti dal Pacchetto europeo Clima-Energia 2020 (la cosiddetta politica 20-20-20); - continuare a migliorare la nostra sicurezza di approvvigionamento, soprattutto nel settore del gas, e ridurre la dipendenza dall'estero; - favorire la crescita economica e sostenibile attraverso lo sviluppo del settore energetico. Tre sono gli scenari di riferimento considerati dalla Sen: il 2020 per quanto riguarda il raggiungimento (ed il superamento) degli obiettivi definiti dal Pacchetto Clima – Energia 2020, il 2030 per il medio termine ed il 2050 nella più lunga prospettiva delineata dalla "Roadmap europea 2050" definendo un percorso di decarbonizzazione verso il 2050.	nazionale	energia
Direttiva 2006/32/CE concernente l'efficienza degli usi finali dell'energia e i servizi energetici e recante abrogazione della direttiva 93/76/CEE del Consiglio	La Direttiva 2006/32/CE si inserisce nel quadro delle politiche e delle misure concrete da applicare per la realizzazione degli obiettivi degli accordi internazionali e del Protocollo di Kyoto in materia di lotta al cambiamento climatico e di riduzione delle emissioni di CO2 e gas a effetto serra. In particolare, essendo difficile agire sulle condizioni di approvvigionamento e di distribuzione dell'energia, l'intento della direttiva consiste piuttosto nel controllarne la domanda orientando possibilmente il mercato verso l'impiego di energie rinnovabili nel tentativo di ridurre la dipendenza dell'Italia dalle importazioni energetiche.	UE	energia
Comunicazione "Un piano strategico europeo per le tecnologie energetiche (Piano SET) - Verso un futuro a bassa emissione di carbonio" COM(2007) 723 def.	La Commissione presenta un piano strategico per accelerare lo sviluppo e la diffusione di tecnologie a basso tenore di carbonio in grado di garantire un buon rapporto costi/benefici. Il piano comprende misure in materia di pianificazione, attuazione, risorse e cooperazione internazionale in relazione alle tecnologie energetiche.	UE	energia
D.lgs. 3 marzo 2011, n. 24 "Attuazione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada"	Le finalità del Decreto vengono espresse come segue nel primo articolo del Decreto stesso: al fine di promuovere e di stimolare il mercato dei veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico e di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche della Comunità in materia di ambiente, di clima e di energia, il presente decreto stabilisce l'obbligo per le amministrazioni aggiudicatrici, per gli enti aggiudicatori e per gli operatori di cui all'articolo 2, comma 1, di tener conto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c), dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale, tra cui il consumo energetico e le emissioni di CO 2 e di talune sostanze inquinanti, nell'intero arco della loro la vita. Le disposizioni del decreto si applicano ai contratti di acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, come definiti all'articolo 3, comma 1, lettera c), stipulati: a) dalle amministrazioni aggiudicatrici o dagli enti aggiudicatori di cui all'articolo 3, comma 1, lettere a) e b), nei casi in cui sono assoggettati all'obbligo di applicare le procedure di appalto ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163; b) dagli operatori di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), che assolvono obblighi di servizio pubblico, nel quadro di un contratto di servizio pubblico, ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007, di importo superiore alle soglie definite all'articolo 28 del citato decreto legislativo n. 163 del 2006	nazionale	mobilità

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" COM(2011) 144 def.	La Commissione europea ha adottato una tabella di marcia di 40 iniziative concrete per il prossimo decennio per costruire un sistema competitivo di trasporto: incrementare la mobilità, rimuovere i principali ostacoli nelle aree essenziali e alimentare la crescita e l'occupazione. Allo stesso tempo, le proposte ridurranno drasticamente la dipendenza dell'Europa dalle importazioni di petrolio e le emissioni di carbonio nei trasporti del 60% entro il 2050. Entro il 2050, gli obiettivi principali sono: - non più auto ad alimentazione convenzionale in città; - l'utilizzo del 40% di carburanti sostenibili a basse emissioni di carbonio nel settore dell'aviazione; - almeno il 40% di riduzione delle emissioni di spedizione; - spostamento del 50% dei passeggeri intercity e gli spostamenti di merci dalla strada alla ferrovia e vie navigabili. Tutto ciò contribuirà a una riduzione del 60% delle emissioni dei trasporti entro la metà del secolo.	UE	mobilità
Comunicazione "Mantenere l'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per il nostro continente - Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea" COM(2006) 314 def.	La comunicazione riafferma i principi del 2001, che restano alla base della politica europea dei trasporti: occorre rispondere alle esigenze economiche, sociali e ambientali della società. La comunicazione propone una panoramica dei vari settori per identificare nuove soluzioni in un contesto che cambia. È necessario: - dissociare la mobilità dai suoi effetti secondari, che sono la congestione, gli incidenti e l'inquinamento; - ottimizzare il potenziale racchiuso in ogni modo di trasporto. Alcuni modi, come il trasporto fluviale, non sfruttano pienamente le proprie capacità; - favorire la propulsione pulita e incoraggiare l'uso dei trasporti più rispettosi dell'ambiente, più sicuri e più efficaci dal punto di vista energetico; - favorire la co-modalità, ovvero il ricorso efficace a diversi modi di trasporto, utilizzati singolarmente o in combinazione, per ottimizzare le risorse disponibili. La Commissione desidera inoltre applicare i principi del mercato interno al trasporto ferroviario e per via navigabile. Grazie alla maggiore efficienza favorita dalle politiche comunitarie, questi modi di trasporto dovrebbero essere più concorrenziali, soprattutto rispetto al trasporto stradale. Per realizzare questi obiettivi, la comunicazione definisce quattro pilastri per la politica dei trasporti: - la mobilità delle persone e delle imprese in tutta l'Unione; - la protezione dell'ambiente, la sicurezza dell'approvvigionamento energetico, il rispetto delle norme minime in materia di lavoro e la protezione dei passeggeri e dei cittadini; - l'innovazione, destinata a sostenere la realizzazione dei due obiettivi precedenti, rendendo più efficiente e sostenibile l'attività del settore; - l'azione nel contesto internazionale, per associare i paesi terzi a questi obiettivi.	UE	mobilità
Comunicazione "La logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile" COM(2006) 336 def.	La mondializzazione e l'allargamento verso est hanno posto il settore europeo dei trasporti di fronte a nuove sfide. Se da un lato la rapida crescita del trasporto merci contribuisce allo sviluppo economico, dall'altro causa anche ingorghi stradali, rumore, inquinamento e incidenti. Inoltre, i trasporti dipendono sempre più dai combustibili fossili. Si illustra come, in assenza di misure adeguate, la situazione continuerà a peggiorare con conseguenze sempre più gravi per la competitività dell'Europa e l'ambiente. La Commissione raccomanda di modernizzare la logistica per migliorare l'efficienza dei vari modi di trasporto e delle rispettive combinazioni. In particolare, auspica una migliore ripartizione del traffico a favore dei modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, più sicuri e più efficienti dal punto di vista dei consumi energetici.	UE	mobilità
Libro Verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" COM(2007) 551 def.	Il Libro verde è il risultato di un'ampia consultazione pubblica avviata nel 2007 e a sua volta ha dato inizio a un secondo esercizio di consultazione fino al 15 marzo 2008. La mobilità urbana è un elemento importante per la crescita e l'occupazione, oltre che un presupposto indispensabile per una politica di sviluppo sostenibile. Per questo la Commissione utilizzerà i risultati della consultazione per proporre una strategia globale sotto forma di piano d'azione. La Commissione propone di favorire la comparsa di una vera "cultura della mobilità urbana" che comprenda lo sviluppo economico, l'accessibilità, il miglioramento della qualità della vita e l'ambiente.	UE	mobilità
Direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (Testo rilevante ai fini del SEE)	La direttiva mira a promuovere e a stimolare lo sviluppo di un mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico e impone agli enti pubblici e a taluni altri operatori di tener conto, al momento di aggiudicare appalti pubblici per veicoli adibiti al trasporto, dell'impatto di tali veicoli, nell'arco della loro vita utile, in termini di consumo energetico, emissioni di CO2 e altre sostanze inquinanti.	UE	mobilità

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Comunicazione "Una strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico" COM(2010) 186 def.	La comunicazione illustra dettagliatamente numerose linee d'azione intese a favorire lo sviluppo di veicoli «verdi» e il loro assorbimento da parte del mercato e in particolare: - i veicoli convenzionali che utilizzano motori a combustione interna; - i veicoli che utilizzano carburanti alternativi come i biocarburanti liquidi o i carburanti gassosi (GPL, GNC e biogas); - i veicoli elettrici a batteria o di tipo ibrido ricaricabile; - i veicoli a pile a combustibile all'idrogeno che emettono soltanto vapore acqueo. La strategia riguarda i veicoli leggeri, pesanti, a due e tre ruote e i quadricicli.	UE	mobilità
Legge 19 ottobre 1998, n. 366 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica"	La legge detta norme finalizzate alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilita ciclistica.	nazionale	mobilità
Comunicazione "Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole uso" COM(2009) 279 def.	La presente comunicazione presenta i risultati di un'ampia riflessione sul futuro del sistema di trasporto dell'Unione europea. Essa considera i recenti sviluppi della politica europea dei trasporti, individua le sfide che l'UE dovrà affrontare in futuro, propone gli obiettivi politici per affrontare le sfide emergenti nel settore dei trasporti, e suggerisce come gli obiettivi possono essere raggiunti.	UE	mobilità
Comunicazione "Piano d'azione sulla Mobilità Urbana" COM(2009) 490 def.	Il presente piano d'azione propone di stabilire un quadro comune che promuova lo sviluppo di politiche di mobilità urbana. Le attività devono contribuire ad una mobilità urbana più sostenibile, più adatta alle esigenze delle famiglie e meglio organizzata.	UE	mobilità
Direttiva 2010/40/CE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto	La Direttiva sottolinea il ruolo che le applicazioni e i servizi di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) hanno nel settore del trasporto stradale, infrastrutture, veicoli e utenti compresi, e nella gestione del traffico e della mobilità.	UE	mobilità
Decreto 1 febbraio 2013 "Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia"	Il Decreto definisce le linee d'indirizzo per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia. In base al decreto, costituiscono settori d'intervento per la diffusione e l'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti sul territorio nazionale: - l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità; - la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci; - le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e la sicurezza del trasporto; - il collegamento telematico tra veicoli e infrastruttura di trasporto.	nazionale	mobilità
Direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose	La Direttiva instaura un regime a livello comunitario che contempla tutti gli aspetti del trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia o per via navigabile, dettando gli indirizzi per una gestione del trasporto delle merci pericolose nel rispetto delle norme sulla sicurezza, sulla salute pubblica e sulla tutela dell'ambiente, sia a livello comunitario sia rispetto al trasporto internazionale in coerenza con i disciplinari previsti dagli accordi internazionali	UE	mobilità
Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Piano d'azione sulla mobilità urbana [COM(2009) 490 def	Individua alcuni ambiti di intervento verso i quali orientare le future azioni in ambito comunitario: a) la promozione dell'integrazione fra politiche di mobilità urbana e politiche di utilizzo del territorio, di accessibilità, di tutela ambientale e la politica industriale; b)l'attenzione ai cittadini in termini di informazione, di mutamento delle loro abitudini di trasporto e di accessibilità; c) la promozione dei trasporti urbani più ecologici mediante il sostegno alla ricerca e allo sviluppo (ad esempio, con l'iniziativa CIVITAS) e l'iniziativa europea per le auto verdi; d) il rafforzamento dei finanziamenti; e) la raccolta e la condivisione di dati, informazioni e pratiche esemplari sulle azioni di mobilità; f) l'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).	UE	mobilità
Comunicazione "Strategia europea per l'ambiente e la salute" COM(2003) 338 def.	L'obiettivo della strategia è integrare le informazioni sullo stato dell'ambiente, sull'ecosistema e sulla salute umana. L'obiettivo finale è quello di istituire un quadro per contribuire a produrre una migliore comprensione delle relazioni di causa-effetto tra l'ambiente e la salute e di mettere a disposizione le informazioni necessarie per sviluppare una politica comunitaria integrata. Ulteriori obiettivi sono identificare e ridurre ogni nuova minaccia per la salute dovuti a fattori ambientali e rafforzare la capacità dell'Unione di definire politiche in questo settore. Il piano è quello di implementare la strategia in modo incrementale in cicli successivi. La strategia aprirà la strada ad un sistema comunitario di informazione per valutare l'impatto complessivo dell'ambiente sulla salute umana ed il sistema di collegamenti causa-effetto e per lo sviluppo di una politica integrata in materia di ambiente e salute	UE	popolazione e salute umana

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Decisione n. 1350/2007/CE che istituisce un secondo programma d'azione comunitaria in materia di salute (2008-2013)	La decisione instaura un secondo programma d'azione comunitaria in materia di salute per il periodo 1° gennaio 2008 - 31 dicembre 2013, che si appoggia sulle realizzazioni del programma precedente, lo sostituisce, lo integra e sostiene le politiche degli Stati membri. Il secondo programma persegue tre grandi obiettivi: - migliorare la sicurezza sanitaria dei cittadini; - promuovere la salute, compresa la riduzione delle ineguaglianze in materia; - produrre e diffondere informazioni e conoscenze in materia di salute. Le azioni previste per raggiungere ciascuno di questi obiettivi sono finalizzate alla prevenzione della malattie più gravi ed alla riduzione del loro impatto.	UE	popolazione e salute umana
Libro Bianco "Un impegno comune per la salute: Approccio strategico dell'UE per il periodo 2008-2013" COM(2007) 630 def.	Il libro bianco definisce una nuova strategia comunitaria in materia sanitaria fino al 2013 per fronteggiare problemi sempre più pronunciati per la salute della popolazione come l'invecchiamento, le minacce transfrontaliere o le malattie legate a stili di vita poco salubri. La strategia intende rafforzare la cooperazione comunitaria nei settori nei quali gli Stati membri non possono agire soli, garantire una maggior comprensione del tema "salute" a livello europeo e globale e riservare più spazio alla salute nell'insieme delle politiche. A tal fine, propone per i prossimi anni: - quattro principi: una strategia basata su valori condivisi in materia sanitaria; la salute è il più prezioso dei beni; la salute in tutte le politiche (l'approccio HIAP); far sentire meglio la voce dell'UE in materia sanitaria a livello mondiale; - tre obiettivi strategici: favorire uno stato di salute buono in un'Europa che invecchia; proteggere i cittadini dalle minacce per la salute; agire a favore di sistemi sanitari dinamici e delle nuove tecnologie.	UE	popolazione e salute umana
Direttiva 2004/40/CE del 29 Aprile 2004 "sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (campi elettromagnetici)" e s.m.i.	La direttiva fa parte di un "pacchetto" di quattro, relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici: rumore, vibrazioni, campi elettromagnetici e radiazioni ottiche. Si tratta di una direttiva particolare ai sensi della direttiva quadro 89/391/CEE concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro e prevede misure di protezione dei lavoratori contro i rischi connessi ai campi elettromagnetici. Le misure previste creano una piattaforma minima di protezione per tutti i lavoratori dell'Unione, lasciando agli Stati membri la possibilità di mantenere o adottare disposizioni più cautelative. L'attuazione della direttiva non può essere utilizzata per giustificare un regresso delle (forse più favorevoli) disposizioni applicabili in ciascun Stato membro prima della sua entrata in vigore.	UE	radiazioni
Legge 22 febbraio 2001, n. 36 "Legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici"	La legge ha lo scopo di dettare i principi fondamentali diretti a: - assicurare la tutela della salute dei lavoratori, delle lavoratrici e della popolazione dagli effetti dell'esposizione a determinati livelli di campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici; - promuovere la ricerca scientifica per la valutazione degli effetti a lungo termine e attivare misure di cautela da adottare in applicazione del principio di precauzione del trattato istitutivo dell'Unione Europea; - assicurare la tutela dell'ambiente e del paesaggio e promuovere l'innovazione tecnologica e le azioni di risanamento volte a minimizzare l'intensità e gli effetti dei campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici secondo le migliori tecnologie disponibili.	nazionale	radiazioni
D.lgs. 1 agosto 2003, n. 259 "Codice delle comunicazioni elettroniche"	Il Codice definisce disposizioni in materia di: reti e servizi di comunicazione elettronica ad uso pubblico, ivi comprese le reti utilizzate per la diffusione circolare di programmi sonori e televisivi e le reti della televisione via cavo; attività di comunicazione elettronica ad uso privato; tutela degli impianti sottomarini di comunicazione elettronica; servizi radioelettrici. La disciplina delle reti e servizi di comunicazione elettronica è volta a salvaguardare i diritti di libertà di comunicazione; segretezza delle comunicazioni; libertà di iniziativa economica e suo esercizio in regime di concorrenza. La disciplina delle reti e servizi di comunicazione elettronica è volta altresì, tra le altre cose, a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal regime di autorizzazione generale per l'offerta al pubblico di reti e servizi di comunicazione elettronica.	nazionale	radiazioni

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive	Mira a proteggere l'ambiente e la salute umana attraverso la prevenzione degli effetti nefasti della produzione e della gestione dei rifiuti: - stabilendo un quadro giuridico per il loro trattamento all'interno della Comunità; - precisando i concetti basilari, come le nozioni di recupero e smaltimento, in modo da inquadrare meglio le attività di gestione dei rifiuti; - rafforzando le misure in materia di prevenzione e di riduzione degli impatti ambientali della produzione e della gestione dei rifiuti; - incoraggiando il recupero dei rifiuti al fine di preservare le risorse naturali. Gli Stati membri devono adottare le misure per il trattamento dei loro rifiuti conformemente alla gerarchia, che si applica per ordine di priorità: prevenzione; preparazione per il riutilizzo; riciclaggio; recupero di altro tipo, per esempio il recupero di energia; smaltimento. Gli Stati membri possono attuare misure legislative per rafforzare la gerarchia nel trattamento dei rifiuti. Tuttavia, essi devono garantire che la gestione dei rifiuti non metta a rischio la salute umana e non comprometta l'ambiente. La direttiva abroga le direttive 75/439/CEE, 91/689/CEE e 2006/12/CE.	UE	rifiuti
Relazione della Commissione "concernente la strategia tematica sulla prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti del 13 gennaio 2011" COM(2011) 13 def.	La comunicazione esamina i progressi compiuti verso la realizzazione degli obiettivi della strategia tematica sulla prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti e fornirà un contributo alla valutazione del sesto programma di azione in materia di ambiente.	UE	rifiuti
Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale	La direttiva definisce un approccio comune volto a evitare, prevenire o ridurre, secondo le rispettive priorità, gli effetti nocivi, compreso il fastidio, dell'esposizione al rumore ambientale. La Direttiva è inoltre destinata a fornire una base per lo sviluppo di misure comunitarie di contenimento del rumore generato dalle principali sorgenti, in particolare veicoli stradali e su rotaia e relative infrastrutture, aeromobili, attrezzature utilizzate all'aperto e attrezzature industriali, e macchinari mobili.	UE	rumore
Legge 26 ottobre 1995, n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e s.m.i.	La legge quadro definisce l'inquinamento acustico come "l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo ed alle attività umane; pericolo per la salute umana, deterioramento dell'ecosistema, dei beni, dei monumenti, dell'ambiente abitativo e dell'ambiente esterno tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi". La legge indica le specifiche competenze di soggetti pubblici e/o privati, che possono essere causa diretta o indiretta di inquinamento acustico, nonché degli enti pubblici. La legge attribuisce ai comuni competenze di carattere programmatico, decisionale e di controllo assegnandogli un ruolo centrale in merito al problema dell'inquinamento acustico. L'art. 6, in particolare, prevede l'obbligo per i Comuni di procedere alla classificazione del territorio in zone omogenee dal punto di vista acustico -Zonizzazione Acustica- sulla base della prevalente destinazione del territorio comunale. I Comuni provvedono all'adozione di Piani di Risanamento Acustico in caso di superamento dei limiti di zona, cioè dei valori che segnalano la presenza di un potenziale rischio per la salute umana o per l'ambiente.	nazionale	rumore
D.lgs. 19 agosto 2005, n. 194 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale"	Il decreto, al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio, definisce le competenze e le procedure per: - l'elaborazione della mappatura acustica e delle mappe acustiche strategiche; - l'elaborazione e l'adozione dei piani di azione, volti ad evitare e a ridurre il rumore ambientale laddove necessario, in particolare, quando i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché ad evitare aumenti del rumore nelle zone silenziose; - assicurare l'informazione e la partecipazione del pubblico in merito al rumore ambientale ed ai relativi effetti. Il decreto non si applica al rumore generato dalla persona esposta, dalle attività domestiche, proprie o del vicinato, né al rumore sul posto di lavoro prodotto dalla stessa attività lavorativa o a bordo dei mezzi di trasporto o dovuto ad attività militari svolte nelle zone militari. Laddove non esplicitamente modificate dal decreto, si applicano le disposizioni della l. 26 ottobre 1995, n. 447, e successive modificazioni, nonché la normativa vigente in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico adottata in attuazione della citata l. n. 447 del 1995.	nazionale	rumore
Direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni	La Direttiva intende istituire "un quadro per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni, volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche ... " (art.1).	UE	suolo

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Comunicazione "Strategia tematica per la protezione del suolo" COM(2006) 231 def.	La strategia tematica dell'Unione europea per la protezione del suolo propone misure destinate a proteggere il suolo e a preservare la sua capacità a svolgere le sue funzioni ecologiche, economiche, sociali e culturali. La strategia prevede l'istituzione di un quadro legislativo che consenta di proteggere e utilizzare i suoli in modo sostenibile, l'integrazione della protezione del suolo nelle politiche nazionali e comunitarie, il rafforzamento della base di conoscenze, nonché una maggiore sensibilizzazione del pubblico.	UE	suolo
D.lgs. 23 febbraio 2010, n. 49 “Attuazione della direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni"	Con l'emanazione del d.lgs. 49/2010 n. 49 compete alle Autorità di Bacino Distrettuali l'adozione dei Piani Stralcio di distretto per l'assetto idrogeologico. I Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni sono predisposti dalle Autorità di Bacino distrettuali, per la parte di propria competenza, e dalle Regioni in coordinamento tra loro e con il Dipartimento nazionale della Protezione Civile, per la parte relativa al sistema di allertamento per il rischio idraulico ai fini di protezione civile. I Piani di cui al d.lgs. 49/2010 (da ultimare e pubblicare entro il 22 giugno 2015) devono prevedere misure per la gestione del rischio di alluvioni nelle zone ove possa sussistere un rischio potenziale ritenuto significativo evidenziando, in particolare, la riduzione delle potenziali conseguenze negative per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche e sociali, attraverso l'attuazione prioritaria di interventi non strutturali e di azioni per la riduzione della pericolosità.	nazionale	suolo
Comunicazione della Commissione - Piano d'azione per la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti in Europa (COM(2008) 886 def)	Il piano d'azione proposto in materia di ITS riguarda il settore del trasporto stradale, comprendendovi le interfacce con gli altri modi di trasporto. Lo scopo è arrivare a coordinare le risorse e gli strumenti esistenti disponibili implementando le seguenti azioni: l'ottimizzazione dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità, grazie ad un servizio di informazioni sul traffico e sugli spostamenti in tempo reale a livello europeo, nell'obiettivo di ridurre la congestione del traffico stradale e di rendere accessibili a tutti i cittadini europei le medesime informazioni; la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci nei corridoi di trasporto europei e negli agglomerati urbani grazie ad un quadro comune; la promozione di pratiche esemplari in materia di sicurezza stradale, soprattutto promuovendo l’introduzione di sistemi avanzati di assistenza al conducente e di sistemi ITS per la sicurezza stradale; l'integrazione dei veicoli nelle infrastrutture di trasporto, ad esempio attraverso una piattaforma di servizi e di applicazioni ITS; la protezione dellasicurezza dei dati a carattere personale; un'efficacecooperazione e coordinamento di tutte le parti coinvolte a livello europeo, soprattutto attraverso un quadro giuridico.	UE	trasporti
SSSE - Schema di sviluppo dello spazio europeo. Verso uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio dell'Unione europea	Lo Schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE) costituisce un quadro di orientamento politico finalizzato a migliorare la cooperazione tra le politiche comunitarie settoriali che hanno un impatto significativo sul territorio. La sua elaborazione prende le mosse dalla constatazione che l'azione degli Stati membri si integra meglio se è basata su obiettivi di sviluppo territoriale definiti in comune. Si tratta di un documento di natura intergovernativa a carattere indicativo e non vincolante. Conformemente al principio di sussidiarietà, la sua applicazione avviene al livello di intervento più appropriato e a discrezione dei diversi protagonisti nell'ambito dello sviluppo territoriale. Lo SSSE si suddivide in due parti: 1) il contributo della politica di sviluppo del territorio in quanto nuova dimensione della politica europea; 2) le tendenze, le prospettive e le sfide del territorio dell'Unione. Lo SSSE incorpora quattro ambiti di grande importanza che interagiscono ed esercitano una pressione notevole sullo sviluppo territoriale dell'Unione europea: l'evoluzione delle zone urbane; l'evoluzione delle zone rurali; i trasporti; il patrimonio naturale e culturale.	UE	trasversale
Comunicazione "Libro verde sulla coesione territoriale – Fare della diversità territoriale un punto di forza" COM(2008) 616 def.	Il Libro verde sostiene che la diversità territoriale dell’UE è un elemento fondamentale che può contribuire allo sviluppo sostenibile dell’UE nel suo insieme. Per trasformare questa diversità in un punto di forza la coesione territoriale deve basarsi su nuove relazioni tra i territori dell’UE a differenti livelli territoriali e su nuove forme di cooperazione, coordinamento e partnership. Il Libro verde sottolinea le sfide che devono affrontare le regioni con caratteristiche geografiche specifiche (per esempio le zone montane e le regioni insulari) ed evidenzia come la maggior parte delle questioni riguardanti lo sviluppo sostenibile e l’accesso ai servizi non rispettino i confini amministrativi e possano necessitare spesso di una risposta coordinata, sistemica e che coinvolge diverse regioni o Paesi	UE	trasversale

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 “Codice dei beni culturali e del paesaggio” e s.m.i.	Principale riferimento legislativo che attribuisce al Ministero per i Beni e le Attività Culturali il compito di tutelare, conservare e valorizzare il patrimonio culturale nazionale	nazionale	trasversale
Comunicazione “Integrare lo sviluppo sostenibile nelle politiche dell’UE: riesame 2009 della strategia dell’Unione europea per lo sviluppo sostenibile” COM(2009) 400 def.	La comunicazione fa un bilancio degli sviluppi politici intervenuti a livello europeo in seguito all’adozione della strategia europea per lo sviluppo sostenibile ed evidenzia che stanno diventando sempre piú rilevanti alcune sfide legate allo sviluppo sostenibile come la sicurezza energetica, l’adattamento ai cambiamenti climatici, la sicurezza alimentare, l’utilizzazione del territorio, la sostenibilità delle finanze pubbliche e la dimensione esterna dello sviluppo sostenibile. Per quanto riguarda la dimensione esterna, i cambiamenti climatici e l’energia dovrebbero rimanere settori prioritari, così come il conseguimento degli obiettivi di sviluppo del millennio.	UE	trasversale
Comunicazione "Strategia Europa 2020 - Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva" COM(2010) 2020 def.	E' la nuova strategia politica «Europa 2020» a sostegno dell'occupazione, della produttività e della coesione sociale in Europa. Con questa strategia si dovrà raggiungere una crescita: •intelligente, attraverso lo sviluppo delle conoscenze e dell'innovazione; •sostenibile, basata su un'economia più verde, più efficiente nella gestione delle risorse e più competitiva; •inclusiva, volta a promuovere l'occupazione, la coesione sociale e territoriale	UE	trasversale
Comunicazione "Un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse – Iniziativa faro nell'ambito della strategia Europa 2020" COM(2011) 21 def.	L’iniziativa faro è volta a contribuire a migliorare la competitività attraverso la scissione della crescita economica dall'uso delle risorse, mediante un’economia a basse emissioni di carbonio, incrementando l'uso delle fonti di energia rinnovabile, modernizzando il nostro settore dei trasporti e promuovendo l'efficienza energetica.	UE	trasversale
Comunicazione "Iniziativa faro Europa 2020 – L’Unione dell’innovazione" COM(2010) 546 def.	L’Unione dell’innovazione è una strategia integrata per l’innovazione che trae origine da 34 impegni specifici. Basata su un concetto ampio di innovazione, che comprende il settore privato, il settore pubblico e il “terzo settore”, ha lo scopo di garantire che le idee innovative possano trasformarsi in prodotti e servizi nuovi in grado di stimolare la crescita e l’occupazione.	UE	trasversale
Comunicazione "Integrare lo sviluppo sostenibile nelle politiche dell’UE: riesame 2009 della strategia dell’Unione europea per lo sviluppo sostenibile" COM(2009) 400 def.	La presente relazione fa un bilancio degli sviluppi politici intervenuti a livello europeo in seguito all'adozione della strategia europea per lo sviluppo sostenibile. A tale titolo, l'Unione europea occupa un ruolo centrale nella lotta contro i cambiamenti climatici e per la promozione di un'economia a basse emissioni di carbonio. Tuttavia, ulteriori progressi devono essere fatti in materia di sviluppo sostenibile, e la relazione avvia una riflessione su come migliorare la strategia. Tale strategia deve essere più coordinata con le altre strategie politiche europee, in particolare con la strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione. La sua attuazione dovrebbe essere ulteriormente razionalizzata per migliorare la sua gestione e i suoi risultati effettivi.	UE	trasversale
Comunicazione "Tabella di marcia verso un’Europa efficiente nell'impiego delle risorse" COM(2011) 571 def.	La presente tabella di marcia definisce le tappe che indicano quali elementi saranno necessari per farci avanzare verso una crescita sostenibile ed efficiente sotto il profilo delle risorse. Prospettive: entro il 2050 l’economia dell’UE sarà cresciuta in maniera da rispettare i vincoli imposti dalle risorse e i limiti del pianeta, contribuendo in questo modo ad una trasformazione economica globale. L'economia sarà competitiva, inclusiva e offrirà un elevato standard di vita, con impatti ambientali notevolmente ridotti. Tutte le risorse - materie prime, energia, acqua, aria, terra e suolo - saranno gestite in modo sostenibile. Saranno stati conseguiti importanti traguardi nella lotta contro i cambiamenti climatici, mentre la biodiversità e i relativi servizi ecosistemici saranno stati tutelati, valorizzati e in larga misura ripristinati.	UE	trasversale
Comunicazione sul piano d’azione “Produzione e consumo sostenibili” e “Politica industriale sostenibile” COM(2008) 397 def.	La presente Comunicazione illustra la strategia della Commissione volta a sostenere un approccio integrato nell’UE e a livello internazionale, a favore di un consumo e di una produzione sostenibili e per la promozione di una politica industriale sostenibile. La sfida consiste nel creare un circolo virtuoso: migliorare la resa ambientale generale dei prodotti durante tutto il loro ciclo vitale, promuovere ed incentivare la domanda di prodotti migliori e di tecnologie di produzione migliori, aiutando i consumatori a scegliere meglio grazie a un’etichettatura maggiormente coerente e semplificata.	UE	trasversale

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Comunicazione "L'innovazione per una crescita sostenibile: una bioeconomia per l'Europa" COM(2012) 60 final	Con il termine bioeconomia si intende un'economia che si fonda su risorse biologiche provenienti della terra e dal mare, nonché dai rifiuti, che fungono da combustibili per la produzione industriale ed energetica e di alimenti e mangimi. La Comunicazione fornisce gli indirizzi per l'economia europea che si basi su una corretta gestione del ciclo delle risorse biologiche (produzione, consumo, trasformazione, stoccaggio, riciclaggio e smaltimento) per una crescita intelligente che faccia fronte al rapido esaurimento delle risorse biologiche necessarie per produrre alimenti e mangimi sicuri e sani ma anche materiali, energia e altri prodotti. Prevede un piano d'azione il cui obiettivo è creare una società più innovatrice e un'economia a emissioni ridotte, conciliando l'esigenza di un'agricoltura e una pesca sostenibili e della sicurezza alimentare con l'uso sostenibile delle risorse biologiche rinnovabili per fini industriali, tutelando allo stesso tempo la biodiversità e l'ambiente. Obiettivi di riferimento in tal senso sono: - Garantire la sicurezza alimentare - Gestire le risorse naturali in modo sostenibile - Ridurre la dipendenza dalle risorse non rinnovabili - Attenuazione e adattamento ai cambiamenti climatici - Creare posti di lavoro e salvaguardare la competitività europea	UE	trasversale
Proposta di Decisione del Parlamento europeo del Consiglio su un programma generale di azione dell'Unione in materia di ambiente fino al 2020 "Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta" COM(2012) 710 def.	La Commissione propone un nuovo programma che fissa un'agenda strategica per le politiche ambientali e individua nove obiettivi prioritari da realizzare entro il 2020.detta nove obiettivi prioritari da attuare entro il 2020, tra cui: proteggere la natura e rafforzare la resilienza ecologica; incrementare una crescita sostenibile e low carbon incentrata su un uso efficiente delle risorse; affrontare efficacemente le minacce alla salute legate all'ambiente. Nel dettaglio il programma stabilisce un quadro di riferimento per sostenere il raggiungimento di tali target attraverso, tra l'altro, una migliore attuazione della legislazione ambientale dell'UE, garantendo i necessari investimenti a sostegno della politica ambientale e delle misure di contrasto al cambiamento climatico, oltre che a migliorare gli sforzi messi in campo per sostenere le città europee a divenire più sostenibili.	UE	trasversale
Comunicazione "Innovazione per un futuro sostenibile - Piano d'azione per l'ecoinnovazione (Eco-AP)" COM(2011) 899 def.	L'ecoinnovazione è essenziale ai fini della strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. Il nuovo Piano d'azione per l'ecoinnovazione (EcoAP) mira a promuovere un'innovazione in grado di ridurre la pressione sull'ambiente e di colmare il divario fra innovazione e mercato. Le tecnologie rispettose dell'ambiente incidono positivamente sulle imprese e contribuiscono a creare occupazione, per questo motivo l'ecoinnovazione è essenziale per la competitività economica dell'Europa. Il piano d'azione per l'ecoinnovazione (Eco-innovation Action Plan-EcoAP), varato dalla Commissione europea nel dicembre 2011, è il successore logico dell'ETAP, il piano d'azione per le tecnologie ambientali dell'Unione europea. L'EcoAP si baserà sulla preziosa esperienza maturata ad oggi, facendo andare l'Unione europea oltre le tecnologie verdi e promuovendo un'ampia gamma di processi, prodotti e servizi ecoinnovativi. L'EcoAP è uno degli impegni dell'iniziativa faro "Unione dell'innovazione".	UE	trasversale
D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.	Codice dell'ambiente	nazionale	trasversale
Comunicazione "Strategia tematica per l'uso sostenibile delle risorse naturali" COM(2005) 670 def.	La strategia definisce gli orientamenti dell'azione dell'Unione europea (UE) per i prossimi 25 anni, ai fini di un uso più efficace e sostenibile delle risorse naturali lungo il loro ciclo di vita, che comprende l'estrazione, la raccolta, l'utilizzo e lo smaltimento finale. È finalizzata alla riduzione degli impatti ambientali negativi derivanti dall'uso delle risorse naturali (esaurimento delle risorse e inquinamento), nel rispetto degli obiettivi stabiliti dal Consiglio europeo di Lisbona in materia di crescita economica e occupazione. Dovrebbe consentire un utilizzo delle risorse più efficiente sotto il profilo ecologico e agevolare la transizione verso modalità di produzione e consumo più sostenibili. È rivolta a tutti i settori consumatori di risorse, allo scopo di migliorare il rendimento delle risorse, ridurne l'impatto sull'ambiente e sostituire le risorse troppo inquinanti con soluzioni alternative. Non sono stati per ora fissati obiettivi quantificati; essi potranno tuttavia essere definiti nei prossimi anni, quando le conoscenze sull'utilizzo delle risorse e gli indicatori della loro evoluzione saranno sufficientemente sviluppati e utilizzabili. La strategia è una delle sette strategie tematiche previste dal sesto programma d'azione per l'ambiente adottato nel 2002.	UE	trasversale
Comunicazione "Incentivare le tecnologie per lo sviluppo sostenibile: piano d'azione per le tecnologie ambientali nell'Unione europea" COM(2004) 38 def.	Il Piano d'azione per le tecnologie ambientali (ETAP) intende fare in modo che l'ecoinnovazione entri a far parte della realtà quotidiana in tutta Europa. Il piano, adottato dalla Commissione nel 2004, riguarda un'ampia gamma di attività volte a promuovere l'ecoinnovazione e il ricorso a tecnologie rispettose dell'ambiente. Il suo obiettivo è quello di migliorare la competitività europea nel settore e fare dell'UE il leader mondiale indiscusso in questo campo.	UE	trasversale

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Libro Verde "Le industrie culturali e creative, un potenziale da sfruttare" COM(2010) 183 def.	Il Libro verde si basa sulle raccomandazioni formulate e sulle migliori pratiche individuate da due gruppi di lavoro composti da esperti nazionali (sulle industrie culturali e creative e sulle sinergie tra cultura e istruzione) e da due piattaforme della società civile (sulle industrie culturali e creative e sull'accesso alla cultura) costituiti nel quadro dell'attuazione dell'agenda europea della cultura. Si basa inoltre su vari studi e rapporti indipendenti realizzati per conto della Commissione europea e si ispira alle strategie che diversi Stati membri hanno definito per sfruttare al meglio le potenzialità delle loro industrie culturali e creative. Infine, riprende alcuni dei temi messi in luce nel corso dell'anno europeo 2009 della creatività e dell'innovazione, in particolare quelli relativi alla necessità di gettare nuovi ponti tra l'arte, la filosofia, la scienza e il mondo degli affari	UE	trasversale
Convenzione Europea del Paesaggio – Consiglio d'Europa, Firenze, 20 ottobre 2000	La Convenzione incoraggia le autorità pubbliche ad adottare politiche e provvedimenti a livello locale, regionale, nazionale ed internazionale per la salvaguardia, la gestione e la pianificazione dei paesaggi in Europa. Riguarda tutti i paesaggi, sia quelli eccezionali, che quelli ordinari, e ne riconosce il ruolo rilevante nel determinare la qualità della vita degli abitanti. Il testo prevede un approccio flessibile per i paesaggi le cui caratteristiche particolari richiedono vari tipi di interventi, dall'attenta preservazione mediante la protezione, la gestione e il miglioramento, fino alla loro effettiva creazione. La Convenzione propone provvedimenti giuridici e finanziari a livello nazionale ed internazionale, volti a creare delle "politiche del paesaggio" e a promuovere le interazioni tra le autorità locali e quelle centrali, nonché una cooperazione transfrontaliera per la tutela dei paesaggi. Indica tutta una serie di soluzioni che possono essere applicate dagli Stati, a seconda dei loro bisogni specifici. I Comitati intergovernativi del Consiglio d'Europa controlleranno l'applicazione della convenzione. Il testo prevede inoltre l'assegnazione di un Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa, per riconoscere le attività di autorità locali o regionali o di ONG le cui politiche o provvedimenti si siano dimostrati efficaci sul lungo termine nel campo della protezione, gestione e pianificazione dei paesaggi.	UE	trasversale
Dichiarazione di Lubiana elaborata dalla Conference Européenne des Ministres responsables de l'aménagement du territoire (CEMAT) del Consiglio d'Europa - 2003	La Dichiarazione di Lubiana sulla dimensione territoriale dello sviluppo durevole evidenzia l'importanza degli aspetti culturali e la loro autonomia rispetto al concetto di ambiente: essa precisa il concetto di "sviluppo durevole" e sottolinea la presenza di "una quarta dimensione", aggiuntiva rispetto ai tre obiettivi consolidati (ambiente, economia e società), la "sostenibilità culturale", fondamentale per il continente europeo.	UE	trasversale
D.M. 15 marzo 2006 "Istituzione Osservatorio Nazionale della Qualità del Paesaggio" e s.m.i.	L'istituzione degli osservatori del paesaggio nazionale e regionali è prevista dall'art. 133, comma 1 del d.lgs. n. 42 del 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio". Con il D.M. 15 marzo 2006 il Ministro per i Beni e le Attività Culturali ha istituito l'Osservatorio nazionale per la qualità del paesaggio e ne ha definito composizione, durata e compiti; con i successivi D.M. 23 gennaio 2008 e D.M. 25 settembre 2008, il Ministro ne ha modificato la composizione, i compiti e la disciplina. L'Osservatorio promuove studi e analisi per la formulazione di proposte idonee alla definizione delle politiche di tutela e valorizzazione del paesaggio italiano.	nazionale	trasversale
Legge 9 gennaio 2006, n. 14 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000"	Norma di recepimento della Convenzione Europea sul Paesaggio.	nazionale	trasversale
Comunicazione "Appalti pubblici per un ambiente migliore" COM(2008) 400 def.	La presente comunicazione fa parte del piano d'azione sul consumo e sulla produzione sostenibili nonché sulla politica industriale sostenibile (SCP/SIP), che stabilisce un quadro per l'attuazione integrata di vari strumenti volti a migliorare l'efficienza energetica e ambientale dei prodotti.	UE	trasversale

atto	spiegazione	Livello	tema ambientale
Proposta di Direttiva sugli appalti pubblici COM(2011) 896 def.	Gli appalti pubblici svolgono un ruolo fondamentale nella strategia Europa 2020, in quanto costituiscono uno degli strumenti basati sul mercato necessari alla realizzazione dei suoi obiettivi con il miglioramento del clima imprenditoriale e del contesto per l'innovazione delle imprese e promuovendo un più ampio ricorso agli appalti pubblici "verdi", favorendo la transizione verso un'economia efficiente sotto il profilo delle risorse e a basse emissioni di carbonio. La strategia Europa 2020 sottolinea inoltre che la politica in materia di appalti pubblici deve garantire l'uso più efficiente dei fondi pubblici e che i mercati degli appalti pubblici vanno mantenuti aperti a livello UE. Per affrontare queste sfide è necessario rivedere e ammodernare la normativa in vigore in materia di appalti pubblici per renderla più idonea alla costante evoluzione del contesto politico, sociale ed economico. Gli obiettivi principali della proposta sono due: - Accrescere l'efficienza della spesa per garantire i migliori risultati possibili, in termini di rapporto qualità/prezzo, in materia di appalti. Ciò comporta, in particolare, una semplificazione e una maggior flessibilità dell'attuale normativa in materia di appalti pubblici. Procedure semplificate ed efficienti andranno a vantaggio di tutti gli operatori economici e favoriranno la partecipazione delle PMI e degli offerenti transfrontalieri. - Far sì che i committenti facciano un miglior uso degli appalti pubblici a sostegno di obiettivi sociali comuni quali la tutela dell'ambiente, una maggiore efficienza energetica e sotto il profilo delle risorse, la lotta contro i cambiamenti climatici, la promozione dell'innovazione e dell'inclusione sociale e infine la garanzia delle migliori condizioni possibili per la fornitura di servizi pubblici di elevata qualità.	UE	trasversale
Decreto 10 aprile 2013 aggiornamento del Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi della pubblica amministrazione (PAN GPP)	Il PAN GPP fornisce un quadro generale sul Green Public Procurement, definisce degli obiettivi nazionali, identifica le categorie di beni, servizi e lavori di intervento prioritarie per gli impatti ambientali e i volumi di spesa, su cui definire i 'Criteri Ambientali Minimi' (CAM).	nazionale	trasversale
Global Environment Outlook-5, UNEP Governing Council, febbraio 2012	Il Rapporto Geo5 dell'UNEP del 20 febbraio 2012 destinato ai policy maker mette al centro delle sfide dello sviluppo sostenibile mondiale una revisione completa delle modalità di governance come problema numero uno da affrontare a livello globale ed evidenzia che le modalità con cui vengono progettati ed implementati i dispositivi di governance necessitano di un rapporto stretto tra attori, politiche e territori di insediamento	Mondiale	trasversale
Comunicazione "Governance europea - Un libro bianco" COM(2001) 428 def.	Con questo libro Bianco, al fine di favorire un'ampia dinamica democratica nell'Unione, la Commissione dà avvio ad una vasta riforma della governance e propone quattro grandi cambiamenti: coinvolgere maggiormente i cittadini, definire politiche e normative più efficaci, impegnarsi nel dibattito sulla governance mondiale e, infine, riorientare le politiche e le istituzioni su obiettivi chiari.	UE	trasversale
Dichiarazione di Valencia. Progetto di Strategia sull'innovazione e il buon governo a livello locale, Valencia, ottobre 2007	Lo scopo della Strategia è quello di mobilitare e stimolare l'azione degli attori nazionali e locali affinché i cittadini di tutti i Paesi europei possano beneficiare di un buon governo a livello locale mediante il continuo miglioramento dei servizi pubblici locali, il coinvolgimento della popolazione e politiche che rispondano alle loro legittime attese.	UE	trasversale
Libro bianco del comitato delle regioni sulla governance multilivello, 2009	Nel suo libro bianco sulla governance multilivello, il Comitato delle Regioni fissa due grandi obiettivi strategici: favorire la partecipazione al processo europeo e rafforzare l'efficacia dell'azione comunitaria. La crisi mondiale attuale evidenzia, infatti, l'importanza di una buona governance a livello europeo e la necessità di coinvolgere sempre più gli enti regionali e locali nella definizione e attuazione delle strategie comunitarie.	UE	trasversale
Dichiarazione di Marsiglia, 4 novembre 2008	Con la Dichiarazione di Marsiglia i Ministri degli Esteri dei 43 Stati del Partenariato Euromediterraneo hanno stabilito il programma di lavoro per il 2009 e approvato il mandato, la struttura e la governance istituzionale della neonata Unione per il Mediterraneo (UpM), lanciata a Parigi (luglio 2008) al Vertice dei capi di stato e di governo della regione. Tra gli altri argomenti, la Dichiarazione ha assegnato un ruolo importante alla protezione dell'ambiente, all'acqua, alla sicurezza marittima, all'energia, all'agricoltura ai trasporti e al turismo sostenibili, nonché allo sviluppo urbano.	UE	trasversale (ambiente urbano)