



PON Città Metropolitane 2014-2020

Piano di Valutazione

Ai sensi del Regolamento (UE) n. 1303/2013 art. 56

Versione 2.0 - Approvata dal Comitato di Sorveglianza del 25.06.2019

INDICE

Premessa	4
1. Quadro di riferimento: il PON Città Metropolitane.....	5
1.1. La strategia del PON Metro	5
1.2. Impianto programmatico del PON Metro e principali indicatori.....	9
2. I temi e le tipologie di valutazione.....	12
2.1. Tipologie di valutazioni	12
2.2. Quadro conoscitivo e temi valutativi trasversali e specifici	14
2.2.1. Temi di valutazione trasversali	15
2.2.2. Temi di valutazione specifici.....	17
2.3. Informazioni disponibili per le valutazioni.....	30
2.4. Qualità del processo valutativo	31
3. Assetto organizzativo del Piano di Valutazione.....	31
3.1. Governance del Piano di Valutazione	31
3.2. Il coinvolgimento del partenariato	35
3.3. Programmi di formazione del personale in materia di valutazione	37
3.4. Strategia di comunicazione delle valutazioni	37
4. Dotazione finanziaria	39
5. Quadro sinottico delle schede Valutative	40

Premessa

Il presente Piano di Valutazione (di seguito Piano o PdV) è un documento strategico e di indirizzo che contiene la struttura organizzativa e le modalità previste per la definizione, la realizzazione e la diffusione delle valutazioni del PON Città Metropolitane 2014-2020 durante l'intero periodo di programmazione.

Il Piano si inserisce in un quadro regolamentare comunitario che attribuisce un nuovo ruolo di centralità all'attività di valutazione. I Regolamenti sui Fondi SIE 2014-2020 evidenziano, infatti, la necessità di indirizzare gli interventi e gli investimenti alla massimizzazione dei risultati in termini di efficienza ed efficacia, ponendo particolare enfasi sulla verifica degli effetti dei programmi.

Il periodo di programmazione 2014-2020, si caratterizza pertanto per una più robusta pianificazione delle attività di valutazione, un'intensificazione delle valutazioni da condurre nel corso dell'attuazione e l'impegno di maggiori risorse. In particolare, l'art. 56 del Regolamento (UE) 1303/2013 indica che l'Autorità di Gestione di ciascun Programma deve redigere un apposito Piano di Valutazione in cui articolare le valutazioni da realizzare nel corso del periodo di programmazione con l'obiettivo di migliorare la qualità della progettazione e l'esecuzione del Programma e valutarne l'efficacia, l'efficienza e l'impatto nonché l'eventuale *follow-up*.

La Commissione Europea ha evidenziato l'importanza di impostare la valutazione parallelamente all'attività di programmazione e di identificare, già in fase iniziale e nel modo più preciso possibile, le domande di valutazione al fine di favorire, nelle fasi successive, l'effettiva misurazione degli effetti e degli impatti delle azioni adottate. L'attività di valutazione diventa quindi uno strumento di carattere strategico idoneo a verificare la coerenza fra gli interventi finanziati con i Fondi europei e i problemi strutturali che caratterizzano gli Stati membri. Viene richiesto, inoltre, che la valutazione sia trasparente e pubblicamente disponibile, anche al fine di disseminare le buone prassi valutative, innescare meccanismi virtuosi di apprendimento reciproco in funzione di un affinamento metodologico continuo a supporto dell'efficacia dell'azione pubblica.

Le disposizioni comunitarie indicano, altresì, che nella reportistica ordinaria (es. Relazioni Annuali di Attuazione) e nella reportistica speciale di ogni Programma per le annualità 2017, 2019 e 2022 sia presente anche la sintesi delle conclusioni di tutte le valutazioni effettuate e resi disponibili durante il precedente anno finanziario nonché gli aspetti che incidono sui risultati del Programma e le misure adottate (art. 50 Reg. 1303/2013).

Il presente documento è strutturato nei seguenti cinque capitoli:

- il capitolo primo sintetizza la strategia e l'impianto programmatico del PON Città Metropolitane 2014-2020 (di seguito Programma o PON Metro);
- il capitolo secondo illustra i temi e le tipologie di valutazione che si intende avviare;
- il terzo capitolo descrive l'assetto organizzativo del Piano;
- il quarto illustra la dotazione finanziaria del Piano;
- il quinto capitolo, infine, presenta il quadro sinottico delle schede valutative.

Si evidenzia che la struttura e l'impostazione metodologica del PdV del PON Metro saranno riprese anche per le attività di valutazione del Programma Operativo Complementare (di seguito POC), con adattamenti ed integrazioni riguardanti il *budget* e le specificità dei temi valutativi. In ragione della complementarietà tra le azioni dei due Programmi, si prevede inoltre che alcune valutazioni potranno essere realizzate in modo congiunto.

1. Quadro di riferimento: il PON Città Metropolitane

1.1. La strategia del PON Metro

Il Programma operativo nazionale plurifondo Città Metropolitane 2014-2020 costituisce un importante passo verso la costruzione dell'Agenda urbana nazionale e si inserisce nelle strategie di sviluppo urbano sostenibile delineate nell'Accordo di Partenariato per la programmazione 2014-2020, in linea con gli obiettivi e le strategie della costituenda Agenda urbana europea che identifica le aree urbane come territori chiave per cogliere le sfide di crescita intelligente, inclusiva e sostenibile proprie della Strategia Europa 2020.

Nell'ottica di sperimentare nuovi modelli di sviluppo territoriale di area vasta, l'attenzione alle città scaturisce dal riconoscimento del loro ruolo fondamentale come motore dell'economia, luoghi di connettività, creatività, innovazione e servizi, ma anche di alcune caratteristiche proprie delle aree urbane, che includono territori di grande povertà materiale (quartieri periferici monofunzionali, aree interstiziali) e situazioni di precarietà sociale (marginalità estrema, segregazione spaziale e culturale delle minoranze sociali). L'attenzione alla crescente espansione delle città e la concentrazione di quote significative della popolazione e del sistema produttivo ha

interessato la strategia EU2020, che attribuisce alle **politiche urbane** ambiziosi compiti: definire politiche che si propongono di contrastare le ricadute sociali della crisi economica, esplorare con maggiore efficacia il tema del cambiamento climatico e accompagnare i processi di riforma e riorganizzazione istituzionale che si stanno compiendo negli Stati membri.

A livello nazionale, le politiche urbane si collocano in un processo di riforma e riorganizzazione istituzionale, a seguito dell'approvazione della Legge 56/2014 "Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni", che prevede la creazione di Città metropolitane e rilancia la dimensione metropolitana come scala ottimale per la pianificazione e la gestione di servizi cruciali per lo sviluppo e la coesione territoriale¹. Più precisamente, la legge nazionale di cui sopra ha individuato le seguenti 10 Città metropolitane: **Torino, Genova, Milano, Bologna, Venezia Firenze e Roma** nelle Regioni Sviluppate, **Bari, Napoli e Reggio Calabria** nelle Regioni Meno Sviluppate; ad esse si sono aggiunte le 4 Città metropolitane che, per esplicita delega contenuta nella medesima legge, sono state individuate dalle Regioni a statuto speciale: **Cagliari**², unica città nelle Regioni in Transizione e **Catania, Messina e Palermo** nelle Regioni Meno Sviluppate. Tale percorso di riforma che sta trovando pieno compimento nel corso del ciclo di programmazione 2014-2020 ha comportato la riorganizzazione delle competenze istituzionali e dell'apparato amministrativo che ne è responsabile.

Nell'ambito di tale percorso, il confronto partenariale - che ha visto la partecipazione dei Sindaci, dell'Associazione nazionale dei Comuni Italiani (ANCI), delle Regioni interessate e delle Amministrazioni centrali, oltre alle parti economiche, sociali e ambientali - ha fatto emergere l'esigenza di definire uno **specifico Programma Operativo Nazionale dedicato allo sviluppo urbano e addizionale** rispetto alle altre filiere di programmazione settoriali e regionali.

Il PON Metro si propone pertanto di rispondere, in modo coordinato, alle **sfide territoriali e organizzative** connesse alle dinamiche di sviluppo in atto nelle **14 Città metropolitane** ed alle sollecitazioni che scaturiscono dall'**innovazione delle politiche di sviluppo** derivanti dagli obiettivi di Europa 2020, sostenendo, con **modelli di intervento comuni**, specifiche azioni prioritarie per le Città.

¹ A seguito dell'approvazione della Legge 56/2014, per la maggior parte delle città metropolitane, la riforma identifica come confini territoriali delle città metropolitane quelli delle corrispondenti province.

² La Città Metropolitana di Cagliari, ai sensi della Legge Regionale N. 2 del 4 febbraio 2016 comprende, oltre al capoluogo, i soli comuni dell'Area Vasta (Assemini, Capoterra, Elmas, Monserrato, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Selargius, Sestu, Decimomannu, Maracalagonis, Pula, Sarroch, Settimo San Pietro, Sinnai, Villa San Pietro) e il comune di Uta.

Con questo obiettivo generale, il Programma mira a sostenere i Comuni capoluogo delle Città metropolitane nella crescita della capacità istituzionale per lo svolgimento delle funzioni di area vasta; inoltre si prefigge di incidere su alcuni nodi che ostacolano lo sviluppo nelle maggiori aree urbane del Paese, interpretando i seguenti **due driver di sviluppo progettuale nell'ambito del quadro regolamentare comunitario 2014-2020**:

1. Applicazione del paradigma "Smart city" per il ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città (Obiettivi tematici 2 e 4).
2. Promozione di pratiche e progetti di inclusione sociale per i segmenti di popolazione ed i quartieri che presentano maggiori condizioni di disagio (interpretazione territoriale dell'Obiettivo tematico 9).

Da questa articolazione di finalità e obiettivi/driver discende la struttura programmatica del PON Metro, un Programma plurifondo, cofinanziato dal FESR e FSE, articolato in quattro Assi di intervento corrispondenti a tre Obiettivi tematici, **OT2** (FESR); **OT4** (FESR); **OT9** (FESR e FSE), che sostiene sette Priorità di Investimento (PI) di cui al Regolamento (UE) 1301/2013 che l'Accordo di Partenariato ha declinato in più Risultati Attesi.

Gli Assi del Programma sono così articolati nei due driver principali:

driver "Applicazione del paradigma "Smart city" per il ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città (Obiettivi tematici 2 e 4)":

ASSE 1 – Agenda digitale metropolitana (OT2 - FESR)

ASSE 2 – Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana (OT4 – FESR)

driver "Promozione di pratiche e progetti di inclusione sociale per i segmenti di popolazione ed i quartieri che presentano maggiori condizioni di disagio (interpretazione territoriale dell'Obiettivo tematico 9)":

ASSE 3 – Servizi per l'inclusione sociale (OT9 – FSE)

ASSE 4 – Infrastrutture per l'inclusione sociale (OT9 – FESR)

I beneficiari del Programma sono le 14 Città Metropolitane (di seguito Autorità Urbane o AU) distribuite nelle seguenti tre categorie di regioni: Regioni Sviluppate (RS), Regioni Meno Sviluppate (RMS) e Regioni in Transizione (RT).



UNIONE EUROPEA
Fondi Strutturali e di Investimento Europei

L'**area interessata** dal Programma coincide con il territorio delle Città Metropolitane. Tuttavia buona parte degli interventi sono concentrati nel territorio del Comune capoluogo. Più in dettaglio, per quanto riguarda i servizi digitali e di inclusione sociale, l'area territoriale di riferimento è **la Città Metropolitana** (Città capoluogo e Comuni del territorio metropolitano) mentre per le opere infrastrutturali il riferimento è il territorio del Comune capoluogo.

La **dotazione finanziaria** del Programma è di 858,94 Meuro, di cui 588,1 Meuro di contributo dei Fondi FESR ed FSE. Il Programma interviene con intensità finanziarie differenti nelle tre categorie di regioni, privilegiando il fabbisogno di interventi nelle Regioni Meno Sviluppate.

1.2. Impianto programmatico del PON Metro e principali indicatori

Tabella 1. PON Metro - Priorità, Obiettivi e Risorse

Asse Prioritario	Obiettivo Tematico (OT) – Priorità di Investimento (PI)		Obiettivi specifici/ Risultati attesi (RA)	Azioni	Finanziamento totale M€ (FESR+FSE+NAZ)
1 Agenda digitale metropolitana (FESR)	OT2	Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché l'impiego e la qualità delle medesime			146,45
	PI 2c	Rafforzare le applicazioni delle TIC per l'e-government, l'e-learning, l'e-inclusione, l'e-culture e l'e-health	RA 2.2 Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente	Azione 1.1.1 Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city [AP_2.2.2 Soluzioni tecnologiche per la realizzazione di servizi di e-Government interoperabili, integrati (joined-up services) e progettati con cittadini e imprese, e soluzioni integrate per le smart cities and communities (non incluse nell'OT4)]	
2 Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana (FESR)	OT4	Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori			324,15
	PI 4c	Sostenere l'efficienza energetica, la gestione intelligente dell'energia e l'uso dell'energia rinnovabile nelle infrastrutture pubbliche, compresi gli edifici pubblici, e nel settore dell'edilizia abitativa	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	Azione 2.1.2 Risparmio energetico negli edifici pubblici [AP_4.1.1 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]	
	PI 4e	Promuovere strategie per basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di pertinenti misure di adattamento e mitigazione	RA 4.6 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane	Azione 2.1.1 Illuminazione pubblica sostenibile [AP_4.1.3 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)] Azione 2.2.4 Corsie protette per il TPL e nodi di interscambio modale [AP_4.6.1 Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto]	

					<p>Azione 2.2.2 Rinnovamento e potenziamento tecnologico delle flotte del TPL [AP_4.6.2 Rinnovo del materiale rotabile]</p> <p>Azione 2.2.1 Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti [AP_4.6.3 Sistemi di trasporto intelligenti]</p> <p>Azione 2.2.3 Mobilità lenta [AP_4.6.4 Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'uso del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charginghub]</p>	
	OT9	Promuovere l'inclusione sociale e combattere la povertà e ogni discriminazione				
3 Servizi per l'inclusione sociale (FSE)	PI 9i	L'inclusione attiva, anche per promuovere le pari opportunità e la partecipazione attiva, e migliorare l'occupabilità	<i>RA 9.4 Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo</i>	Azione 3.1.1 Azioni integrate di contrasto alla povertà abitativa [AP_9.4.2 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 caratterizzati da specifica fragilità socio-economica]	208,74	
	PI 9ii	L'integrazione socioeconomica delle comunità emarginate quali i rom	<i>RA 9.5 Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora e delle popolazioni Rom, Sinti e</i>	Azione 3.2.1 Percorsi di accompagnamento alla casa per le comunità emarginate [AP_9.5.7 Azioni di accompagnamento volte a favorire l'accesso all'abitare non segregato e alla piena interazione con la comunità più ampia dei residenti]		

				<i>Camminanti</i>	Azione 3.2.2 Servizi a bassa soglia per l'inclusione dei senza dimora o assimilati (stranieri in emergenza abitativa estrema) [AP_9.5.9 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 e per sostegno alle persone senza dimora nel percorso verso l'autonomia]	
		PI 9v	La promozione dell'imprenditorialità sociale e dell'integrazione professionale nelle imprese sociali e dell'economia sociale e solidale, al fine di facilitare l'accesso all'occupazione	<i>RA 9.6 Aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità</i>	Azione 3.3.1 Sostegno all'attivazione di nuovi servizi in aree degradate [AP_9.6.7 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]	
	OT9	Promuovere l'inclusione sociale e combattere la povertà e ogni discriminazione				
4 Infrastrutture per l'inclusione sociale (FESR)		PI 9b	Sostenere la rigenerazione fisica, economica e sociale delle comunità sfavorite nelle aree urbane e rurali	<i>RA 9.4 Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo</i>	Azione 4.1.1 Realizzazione e recupero di alloggi [AP_9.4.1 Interventi di potenziamento del patrimonio pubblico esistente e di recupero di alloggi di proprietà pubblica per incrementare la disponibilità di alloggi sociali e servizi abitativi per categorie (persone e nuclei familiari) fragili per ragioni economiche e sociali. Interventi infrastrutturali finalizzati alla sperimentazione di modelli innovativi sociali e abitativi per categorie molto fragili]	143,85
				<i>RA 9.6 Aumento della legalità nelle aree ad alta esclusione sociale e miglioramento del tessuto urbano nelle aree a basso tasso di legalità</i>	Azione 4.2.1 Recupero di immobili inutilizzati e definizione di spazi attrezzati da adibire a servizi di valenza sociale [AP_9.6.6 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 rifunionalizzazione dei beni confiscati alle mafie]	
5 – A.T. (FESR)	Assistenza Tecnica					35,71
TOTALE PON						858,9

Per quanto riguarda gli indicatori di Programma un quadro di sintesi è fornito dalla nota metodologica "Indicatori di risultato, di realizzazione e la metodologia applicata alla definizione del quadro di riferimento per l'efficacia dell'attuazione del PON" allegata al Programma.

2.1 temi e le tipologie di valutazione

In coerenza con quanto previsto dai dettami regolamentari³, l’Autorità di Gestione (AdG), attraverso un percorso di consultazione delle 14 Autorità Urbane, ha predisposto il Piano di Valutazione del Programma seguendo le indicazioni, per quanto riguarda il contenuto e la struttura, fornite dalla Commissione Europea nelle Linee Guida sui Piani di Valutazione⁴.

Il Piano di Valutazione ha lo scopo di far sì che studi, ricerche, analisi e approfondimenti a finalità valutativa siano svolti effettivamente e nella misura appropriata, con continuità, lungo tutto l’arco temporale di attuazione del Programma, e che gli esiti conoscitivi siano utilizzati sia per migliorare l’azione che per mantenere viva la discussione pubblica sull’utilità della politica di coesione.

Le attività valutative e gli esiti delle valutazioni, previsti dal presente PdV, saranno dunque utili a fornire indirizzi per l’attuazione del PON Metro, supportando l’adozione di decisioni tempestive per correggere e riorientare azioni e processi, ove questi non si dimostrino efficaci per il conseguimento degli obiettivi, o anche a ridefinire gli obiettivi in presenza di modifiche significative delle situazioni di contesto.

2.1. Tipologie di valutazioni

Rispetto alle tipologie di valutazioni previste dal Reg. 1303/2013 (*ex ante*, *durante il periodo di programmazione* ed *ex post*), il presente Piano di Valutazione assegna rilievo alla realizzazione delle valutazioni da effettuarsi **durante il periodo di programmazione** al fine di esaminare l’avanzamento del Programma, l’andamento rispetto alle priorità comunitarie e nazionali, i fattori che contribuiscono al successo o al fallimento dell’attuazione e la verifica dell’efficacia, dell’efficienza e dell’impatto del PON.

Le valutazioni e gli studi intrapresi nel contesto del Piano di Valutazione sono riconducibili alle seguenti **tipologie**:

³ Il Regolamento UE 1303/2013, all’art. 114, richiede che l’Autorità di Gestione definisca il Piano di valutazione da presentare al Comitato di sorveglianza al più tardi entro un anno dall’adozione del programma operativo.

⁴ European Commission, “Guidance Document to Evaluation Plans”, Febbraio 2015.

- **indagini conoscitive ed analisi** funzionali ad irrobustire e qualificare il patrimonio di conoscenze, informazioni e dati (es. statistici) necessari all'osservazione di alcuni fenomeni su cui il Programma interviene e propedeutiche alla realizzazione delle valutazioni, anche con riferimento ad esperienze internazionali. Le analisi potranno sostenere il quadro delle conoscenze relative al contesto e agli scenari territoriali assunti a riferimento per le scelte strategiche ed ampliare e approfondire la batteria di indicatori assunti dal Programma, consentendo anche l'avvio di analisi e rilevazioni ad hoc. Questa tipologia di analisi supporterà, tra l'altro, la costruzione di un sistema omogeneo di indici legati a variabili qualificanti della Smart City e il riesame degli indicatori relativi ai temi dell'inclusione sociale anche in relazione alla Condizionalità ex-ante del PON Metro. Sarà inoltre possibile realizzare delle sintesi (review) della letteratura su tematiche e meccanismi di interesse del Programma con sintesi delle evidenze offerte da precedenti studi valutativi e da studi realizzati a livello internazionale e nazionale.

L'attivazione delle indagini conoscitive ed analisi sarà fondata sull'analisi dell'adeguatezza degli indicatori prescelti, ad esempio in relazione alle attività finanziate dal Programma. Indagini conoscitive ed analisi di questo tipo sono infatti essenziali per valorizzare al massimo la batteria di indicatori dell'intero Programma, soprattutto in riferimento ai temi dell'inclusione sociale. A tal fine sarà opportuno verificare la bontà delle “fotografie scattate” – con cadenza periodica – di alcuni fenomeni in relazione a specifici target di utenza su cui interviene il Programma (es. azioni e servizi a favore degli utenti in situazione di disagio abitativo) e pianificare eventuali azioni correttive per riuscire ad ottenere rilevazioni quanto più possibile attendibili.

- **valutazioni di implementazione/attuazione** finalizzate ad analizzare “se” e “in che modo” la fase attuativa è in linea con gli obiettivi del Programma e quali sono, nei diversi contesti, i meccanismi messi in campo per il raggiungimento degli obiettivi. A tal fine saranno indagati principalmente gli aspetti di carattere operativo, sia a livello di AdG che a livello di Organismi intermedi (OI), relativi all'adeguatezza dei meccanismi di governo, delle procedure/strumenti di attuazione realizzati, dei target/destinatari identificati, focalizzando così l'attenzione sull'avanzamento, attuazione e gestione del Programma. Tali valutazioni, condotte con lo scopo di indagare sia l'efficacia degli interventi che l'efficienza dei processi attuativi, saranno utili ai fini dell'introduzione di eventuali correttivi e miglioramenti in corso d'opera;

- **valutazioni degli esiti** e degli impatti finalizzate ad indagare i risultati e gli effetti (anche imprevisti) prodotti dagli interventi. Le valutazioni mireranno a far emergere la Teoria del cambiamento (*Theory-Based Evaluation*) sottesa al Programma e ad esplicitare gli assunti di partenza e il Quadro Logico delle Azioni previste dal Programma nonché i nessi causali (meccanismi attuativi) che si intendevano far scattare grazie all'avvio degli interventi finanziati.

Le valutazioni che si prevede di attivare sono sia di carattere **trasversale**, riguardanti l'intero Programma, sia **tematiche**, focalizzate sui due *driver* di sviluppo del Programma (*Smart City* e inclusione sociale), su specifici Assi di intervento, obiettivi specifici, priorità, tipologie di intervento e strumenti attuativi.

Le valutazioni dovranno inoltre, per quanto possibile, tenere conto dei **diversi punti di vista degli "attori"** coinvolti nel Programma quali ad esempio il programmatore, i beneficiari, i soggetti attuatori e i partner economici e sociali. Le indagini dovranno infatti essere focalizzate sui quesiti che possono emergere, oltre che da parte dei beneficiari, anche dall'interazione con gli *stakeholder* e i destinatari delle azioni a livello locale.

Infine, nella scelta e nella realizzazione delle analisi valutative si dovrà tenere conto della differenziazione presente nel Programma nelle macro aree (*Regioni Sviluppate, Regioni in Transizione e Regioni Meno Sviluppate*) per quanto riguarda la dotazione finanziaria e gli interventi finanziabili.

2.2. Quadro conoscitivo e temi valutativi trasversali e specifici

Prima di esaminare nel dettaglio il quadro conoscitivo, gli elementi di dibattito e gli argomenti di interesse più strettamente correlati alle specifiche strategie degli Assi/driver di sviluppo ed alle relative Priorità di Investimento, appare opportuno riportare alcune tematiche di carattere generale, rilevanti ai fini della valutazione del Programma nel suo complesso o che possono essere indagate in più ricerche valutative.

2.2.1. *Temi di valutazione trasversali*

A) Governance ed integrazione

Quadro conoscitivo

Il PON Metro contribuisce alla definizione e all'attuazione dell'Agenda Urbana Nazionale e dell'Agenda Urbana Europea attraverso il sostegno a modelli di intervento comuni e a specifiche e determinate azioni prioritarie che compongono una strategia unificante di livello nazionale per le Città Metropolitane, affrontando congiuntamente - e in modo coordinato - alcune delle sfide che interessano tali contesti. La gestione nazionale del Programma intende infatti assicurare uniformità e "sistema" al modello delle città, per la messa in circolo e il confronto su informazioni, risorse ed esperienze.

La scelta strategica di aver messo in campo un Programma Nazionale orientato allo sviluppo urbano piuttosto che frammentare l'attuazione della Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile in Assi facenti capo ad altri Programmi risponde alla necessità ravvisata di favorire la crescita della capacità di programmazione e di gestione su scala urbana attraverso la definizione di uno o più modelli integrati.

Ne discende pertanto che la complessità dei contenuti, la significativa articolazione amministrativa e territoriale e l'insieme degli obiettivi che caratterizzano il Programma lo rendano sinergico e complementare rispetto alle politiche ordinarie ed aggiuntive nazionali e territoriali che, a vario titolo, intervengono sui temi dell'Agenda Urbana.

Precisamente tra i Programmi di livello nazionale definiti nell'ambito dell'Accordo di Partenariato, il PON Metro interseca e accompagna il "PON Governance e capacità istituzionale 2014-2020", in quanto stimola la crescita della capacità amministrativa e il rafforzamento dei meccanismi di governance. Con riferimento agli obiettivi tematici perseguiti, forti sinergie sono inoltre rilevabili con il PON Inclusione, il PON Legalità e il PO FEAD etc.

Un ulteriore ma non secondario livello di integrazione è quello rispetto agli Assi dei Programmi Operativi Regionali (POR) che condividono obiettivi ed azioni con il PON Metro.

Infine il Programma si pone in forte relazione con alcune politiche nazionali ordinarie e settoriali, come ad esempio il Piano di azione nazionale ITS, l'Agenda Digitale, la strategia per la banda ultra larga, il Programma di politica industriale sulle smart city.

L'insieme dei livelli di integrazione tra Programmi e politiche potrà essere analizzato da due punti di vista interdipendenti:

- a) *Profilo Organizzativo* (come funziona e dove spinge la macchina del Programma): analizzando la specifica forma assunta dalla *governance* multilivello nel Programma, le procedure organizzative messe a punto, gli strumenti di comunicazione organizzativa attivati, le specificità di ruoli e funzioni anche con riferimento ai modelli assunti da altri Programmi;
- b) *Profilo Strategico* (dove si muove il Programma e quali sinergie intende attivare): osservando il livello di "integrazione strategica" tra le *policy* messe in atto dalle 14 Città metropolitane, il livello di omogeneità nella risposta ad Obiettivi Tematici, Priorità di Investimento ed Obiettivi Specifici comuni. Sarà significativo tentare di analizzare come il PON, nell'attuazione della sua *policy*, è in grado di coordinarsi, sposare, rispondere a obiettivi e priorità comuni con gli altri strumenti programmatici comunitari, nazionali o regionali, creando o valorizzando modelli di intervento e fattori comuni, mettendo a sistema esperienze, garantendo standard minimi e tecnologie comuni.

Alla base dell'analisi sarà pertanto necessario identificare e comprendere la funzionalità di strutture, processi, meccanismi di coordinamento e comunicazione organizzativa posti in essere per garantire in maniera più efficiente le strategie del Programma, ovvero i modelli organizzativi ed i fattori di integrazione funzionale adottati, come pure le modalità con cui le Azioni del PON Metro – a livello territoriale – sono state integrate ad altri Programmi (europei, nazionali, etc...) nell'ambito della medesima Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile formulata a monte del ciclo di programmazione.

Temi di valutazione

In riferimento al tema della Governance e dell'integrazione vi sono numerose questioni su cui la valutazione può fornire utili elementi, in particolare con riguardo a:

- "se" e "come" la governance multilivello messa in essere dal PON ha favorito la creazione di un solido partenariato tra le 14 Città Metropolitane, attraverso processi di apprendimento e il trasferimento di *best practice* e di soluzioni efficaci;
- come l'approccio di sistema messo in campo dal Programma (chiarezza di obiettivi e linee pluriennali, certezza di dotazioni finanziarie, superamento dell'estemporaneità dei "bandi",

attenzione alle esperienze di progettazione integrata) ha influenzato i meccanismi di governo delle città e la performance complessiva;

- “se” e “come” il sistema di governo delle città è stato innovato o adattato per rispondere agli indirizzi e alle prescrizioni previste nel Programma (es. redazione di SIGECO, Manuali delle Procedure) e quali modalità di ottimizzazione delle risorse sono state messe in campo (es. finanziarie, progettuali, organizzative);
- se sono osservabili esperienze di progettazione e co-progettazione integrata (es. meccanismi di coordinamento tra diversi assi e obiettivi del Piano Operativo di una singola città metropolitana) oppure esperienze di integrazione che vanno al di là del PON in grado di integrare in un modello comparti diversi (quali edilizia, urbanistica, sanità, educazione, ambiente es. Agenda digitale);
- se e come si è riusciti a contemperare e gestire l’esigenza di un approccio strategico “unitario” con le differenze esistenti a livello territoriale. Sarà utile anche evidenziare eventuali fattori di diversificazione strategica nei diversi Piani Operativi dalle 14 Città Metropolitane, sulla base delle diverse esigenze territoriali;
- se il PON ha favorito lo sviluppo di una capacità di governo per la “città metropolitana”, ossia di un approccio organizzativo e funzionale integrato tra comune capoluogo e comuni appartenenti all’area metropolitana;
- quale livello di integrazione è stato effettivamente realizzato in fase di attuazione sia con gli altri Programmi Nazionali con cui si condividono obiettivi (es. PON Governance e capacità istituzionale, PON Inclusione, PON Legalità) che con i Programmi Operativi Regionali, con riferimento alle azioni relative allo Sviluppo urbano sostenibile

2.2.2. Temi di valutazione specifici

A) Driver “Applicazione del paradigma “Smart city” per il ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città” (Assi 1 e 2)

Quadro conoscitivo

La promozione del paradigma/driver “Smart City” da parte del PON Metro risponde alla sfida di rendere le città metropolitane più **accessibili e sostenibili attraverso la definizione di soluzioni**

“intelligenti” dirette a migliorare le *performance*, la **fruibilità** e la compatibilità ambientale dei servizi urbani, nonché il funzionamento dei **servizi pubblici** con ricadute dirette e misurabili sui cittadini, *city users* e imprese in termini di qualità della vita e accessibilità alle infrastrutture rilevanti per la competitività.

Gli elementi portanti su cui si basa la realizzazione di tale paradigma fanno leva su un quadro di interventi, anche integrati, che, in corrispondenza di ogni Priorità di Investimento prescelta, mirano a:

- (PI 2c – Asse 1) sostenere l’adozione di tecnologie/servizi digitali dei processi amministrativi da parte delle Amministrazioni locali per migliorare i servizi urbani della smart city (Azione 1.1.1);
- (PI 4c – Asse 2) sostenere il risparmio energetico negli edifici pubblici (Azione 2.1.2) e nelle reti di illuminazione pubblica (Azione 2.1.1);
- (PI 4e – Asse 2) sostenere la realizzazione di infrastrutture/corsie protette per il trasporto pubblico locale (TPL) e nodi di interscambio finalizzati all’incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto (Azione 2.2.4), il potenziamento ed il rinnovamento tecnologico delle flotte del TPL (Azione 2.2.2), la realizzazione di sistemi di trasporto intelligenti/infomobilità (Azione 2.2.1) e di infrastrutture necessarie all’utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale/mobilità lenta (Azione 2.2.3).

Con gli interventi dell’Asse 1 “Agenda digitale metropolitana”, il Programma si propone di dare attuazione alle iniziative di **Agenda digitale** europea, incidendo non solamente sull’incremento e sul miglioramento qualitativo dell’offerta dei servizi digitali (non interviene invece direttamente sulle reti di banda larga e ultra larga), attraverso l’attivazione di nuove piattaforme informatiche o valorizzazione degli *asset* tecnologici esistenti, ma, in particolar modo, assumendo come propria *mission* l’interoperabilità dei servizi e la cooperazione applicativa al fine di integrare i processi informativi tra enti dell’area metropolitana. La sfida dell’interoperabilità, della messa in campo di servizi inter-operativi in grado di scambiare tra loro dati ed indicatori chiave attraverso una piattaforma comune, aperta e replicabile, presuppone la focalizzazione dell’attenzione sull’integrazione e l’accessibilità dei servizi di *e-government* caratterizzati dalle qualità enunciate all’interno dei criteri di selezione (replicabilità, scalabilità, adozione del paradigma *cloud computing*).

Nei cinque anni precedenti alla scrittura del Programma, non si sono registrati significativi incrementi nell'utilizzo dei servizi della PA. Il Programma mira a fornire un contributo per invertire tale *trend* intervenendo su alcune precondizioni di sviluppo che riguardano l'Agenda digitale e i servizi di *e-government* (v. programma di accelerazione *Smart Cities & Communities* con il coordinamento dell'Agenzia per l'Italia Digitale AgID).

In relazione all'attuazione degli interventi di Agenda Digitale e con riferimento all'offerta dei servizi digitali, il Programma rappresenta un fattore di stimolo nel fornire una risposta innovativa alle esigenze della cittadinanza⁵ e spinge il Comune capoluogo ad anticipare un ruolo attivo di programmazione anche in chiave di Città Metropolitana. Infatti, per le azioni dell'Asse 1, a carattere immateriale, l'area territoriale di riferimento del Programma è la Città Metropolitana, che non rappresenta solo il Beneficiario ma in linea con gli indirizzi dell'Agenda urbana, rientrerebbe a pieno titolo nella programmazione dello sviluppo urbano e territoriale, e di conseguenza è chiamata ad operare scelte strategiche anche sul territorio dei Comuni di cintura, nell'ambito delle possibilità di intervento che il PON Metro mette a disposizione.

I temi di Agenda digitale rappresentano una componente fondamentale della nuova visione della Città Metropolitana, legata a modalità innovative ed integrate di governo dei processi dell'amministrazione, che si estendono ed integrano gli ambiti della gestione efficiente dei consumi energetici, della **mobilità sostenibile** e, più in generale, della riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti generate dalle infrastrutture e dai servizi generali.

La gestione efficiente dei consumi energetici passa per l'installazione di dispositivi innovativi e sistemi intelligenti di gestione e controllo dei sistemi di illuminazione pubblica e per la riqualificazione energetica degli edifici pubblici destinati principalmente all'erogazione dei servizi ai cittadini, integrati in una più ampia strategia di pianificazione sostenibile. Le azioni rispondono alla logica di gestione intelligente ed efficiente dei consumi e delle emissioni della PA locale ed all'integrazione tra flussi di informazioni e dati funzionali ad un più ampio paradigma di Smart city.

Nella medesima logica di integrazione, per la mobilità sostenibile si prevedono un insieme di azioni finalizzate all'ottimizzazione gestionale ed operativa delle attività connesse alla regolazione del traffico e della mobilità in linea con le priorità strategiche definite dal Piano nazionale ITS e da

⁵ Tra queste risposte non si esclude l'attivazione, sebbene non prevista specificamente nel PON, di servizi digitali in grado di favorire la partecipazione dei cittadini alla "governance" dei meccanismi di pianificazione strategica, alle *policy* di riqualificazione del territorio o alla costruzione di sistemi di governo basati sull'utilizzo dei dati (piattaforma dati della smart city). Questi oggetti, laddove riconoscibili nelle azioni attivate dal Programma, non dovranno sfuggire allo sguardo del valutatore.

Agenda digitale, la realizzazione e il rinnovamento in una logica di riduzione delle emissioni delle flotte del Trasporto Pubblico Locale; interventi di mobilità lenta e realizzazione di infrastrutture per il miglioramento della gestione del traffico con il fine di facilitare la fruizione da parte dei cittadini dei servizi di mobilità, soprattutto pubblica, a minore impatto.

In questa logica complessiva, un'attenzione particolare in fase di programmazione è stata accordata alle relazioni tra Comune capoluogo e Comuni limitrofi, ipotizzando un effetto positivo della realizzazione di opere infrastrutturali nei Comuni capoluogo delle Città Metropolitane anche al di fuori dell'ambito comunale, nel presupposto che la viabilità complessiva dai Comuni di cintura verso il capoluogo possa trarre beneficio dagli interventi nelle Città Metropolitane finanziati con il Programma.

Gli interventi di mobilità, in particolare quelli di mobilità lenta, oltre che con l'obiettivo di ridurre il numero di veicoli pubblici e privati più inquinanti negli spostamenti a corto raggio, sono stati programmati per "ripopolare" e "riportare vita e decoro" nelle strade fornendo quindi un contributo alla diminuzione del degrado urbano e degli effetti derivanti dall'esclusione sociale nelle aree coinvolte.

Temi di valutazione

I temi di approfondimento e di apprendimento legati al driver "Smart City" sono molteplici e possono essere preceduti da un'attività di analisi e/o sviluppo di metodologie finalizzate alla misurazione del grado di *smartness* nelle Città Metropolitane. Attraverso la costruzione di una banca dati territoriale comprensiva di un insieme significativo di indicatori, è possibile rilevare i cambiamenti di una *Smart City* in specifici ambiti di policy. Lo scopo di tali analisi è quello di riuscire ad avere "fotografie" di alcuni fenomeni – ripetute nel tempo – in grado di rappresentare l'evoluzione di alcuni ambiti di policy di interesse del Programma.

Si ritiene opportuno analizzare:

- come il Programma contribuisce alla realizzazione di una città intelligente nei Comuni capoluogo, monitorandone il percorso di avvicinamento;
- se si riscontrano differenze tra il modello di integrazione tra le azioni ipotizzato a livello programmatico e quello assunto in fase di implementazione. In tal senso diventa importante osservare le modalità di avvicinamento (e di conseguimento) di modelli o metodologie comuni in cui si integrano le molteplici componenti di una città Smart, quali ad esempio quelle che prospettano soluzioni innovative e qualificanti (es. sistemi di

gestione integrata di dati, trasporto intelligente, sistemi evoluti di controllo e riduzione dei consumi energetici, adozione di comportamenti consapevoli etc...) anche rispetto a specifici target di utenza (es. categorie di cittadini più deboli);

- in che modo, in relazione alla *Smart city*, sono stati sviluppati modelli innovativi di coinvolgimento dei privati e dei cittadini nel soddisfacimento dei fabbisogni e/o nel finanziamento degli interventi.

In relazione alle questioni specifiche dell'**Agenda Digitale** appare interessante indagare:

- quali modalità/modelli/servizi innovativi sono stati realizzati dal PON Metro e come le Autorità Urbane si attivano per la realizzazione del nuovo modello di gestione e soddisfacimento delle richieste di servizi espresse dalla cittadinanza;
- in che modo sono state tenute in considerazione, nell'attivazione dei nuovi servizi digitali, le condizioni previste dal Programma secondo cui *"tali servizi siano resi disponibili attraverso piattaforme aperte, integrate e interoperabili in grado di offrire l'accesso qualificato e multimodale ad una rete di servizi e procedimenti amministrativi tramite un'identità digitale unica"*;
- in che modo sono state tenute in considerazione le altre caratteristiche previste dal Programma in relazione all'Agenda Digitale quali la replicabilità delle operazioni, la scalabilità, il rispetto del concetto di *codesign* in fase di Progettazione, l'erogazione di servizi in *Cloud Computing*, ecc.;
- quale impatto hanno prodotto le azioni di "Agenda Digitale" attivate dal PON Metro in termini di alleggerimento, anche burocratico, della macchina amministrativa, di integrazione inter-compartimentale tra i diversi settori di cui si compone la PA, di riduzione delle tempistiche di erogazione dei servizi, di efficienza della PA e dei costi (ad es. si può effettivamente osservare una riduzione del costo marginale dei servizi erogati a fronte di un incremento dell'utenza?);
- come le Autorità Urbane si attivano per la realizzazione del nuovo modello di gestione delle relazioni con i Comuni limitrofi, per quanto attiene alla tipologia e alla qualità dei servizi offerti, agli strumenti di attuazione messi in campo, alle procedure ed ai protocolli di scambio, etc...;

- se l'attivazione di nuovi servizi digitali ha favorito esperienze di partecipazione attiva al governo ed alla riqualificazione del territorio di cittadini ed imprese, oltre che del partenariato, attraverso il miglioramento della capacità di ascolto e l'espressione dei fabbisogni.

In relazione ai temi più specifici della **mobilità sostenibile** si ritiene utile analizzare:

- in che modo le azioni del Programma hanno dato attuazione ai Piani di settore (sia in termini fisici che di supporto alla domanda di trasporto) e hanno contribuito agli obiettivi dell'Accordo di Partenariato in termini di *shift* modale a favore delle forme di mobilità sostenibile (piedi, bici e TPL) a discapito del trasporto privato migliorando i servizi di TPL sia in termini quantitativi che qualitativi. Focus valutativi sugli strumenti/azioni posti in essere nelle diverse città;
- le ricadute degli interventi del Programma, in sinergia con altre azioni in materia di mobilità, e il loro impatto sugli spostamenti che coinvolgono l'area metropolitana (in ingresso e uscita); in particolare potrà essere effettuato un focus sulle ricadute registrate nelle aree degradate o sotto-utilizzate nell'ottica della valorizzazione degli spazi, della fornitura di servizi, numero di utenti utilizzatori del servizio realizzato, ecc...;
- il livello ed efficacia di integrazione delle diverse modalità e modelli programmati attuati nelle città: punti di forza e criticità, impatto sulla regolazione dei servizi e sulla sicurezza delle persone nella mobilità dolce e nel trasporto pubblico. Individuazione di modelli gestionali replicabili e scalabili;
- in che modo le Autorità Urbane si sono attivate per la realizzazione di servizi di mobilità innovativi e maggiormente orientati all'utente finale (*best practices* nazionali, internazionali, progetti sperimentali nati da concorsi d'idee, ecc...); laddove è previsto l'utilizzo di tecnologie, la valutazione dovrà indagare l'adeguatezza delle risposte fornite in termini di interoperabilità e gestione efficace dei dati anche con riguardo a soluzioni integrate con le azioni previste in ambito "Mobilità Sostenibile" da altri interventi del Programma (cfr. Asse 1) e/o finanziate da altri Programmi;
- la percezione della cittadinanza sull'efficacia degli interventi del PON Metro come fattori che hanno contribuito ad incrementare la conoscenza dei servizi di mobilità sui cittadini (intesa

anche come conoscenza in tempo reale dell'effettuazione del servizio - pre-trip e on-trip - per supportare la scelta più efficiente delle modalità di spostamento per ciascun viaggio).

Rispetto ai temi che interessano le azioni di **efficienza energetica**, si evidenziano alcuni ambiti di interesse:

- il grado di integrazione tra gli strumenti di pianificazione comunale/settoriale (es. PAES e PAESC) e le operazioni avviate con le risorse del Programma, come pure la compatibilità degli interventi selezionati nei Piani Operativi con i tempi di esecuzione del Programma: a tal proposito può risultare utile ricostruire il processo di selezione delle operazioni;
- a partire dalle criticità registrate in fase di attuazione, le indagini valutative dovranno esplicitare e descrivere i fattori di ostacolo verificatisi in alcune città (es. vincoli imposti dall'Accordo di Partenariato, vincoli imposti dal Programma sull'ammissibilità di alcuni interventi) - con particolare riguardo alle tempistiche impiegate - anche al fine di far emergere indicazioni operative in vista del ciclo di programmazione 2021-2027 nonché l'analisi e la descrizione dei fattori di successo di esperienze avviate (*best practice*);
- il grado di integrazione tra gli interventi di efficientamento energetico finanziati dal PON Metro con altre linee e strumenti di finanziamento disponibili;
- a seguito dell'introduzione di dispositivi innovativi e/o del potenziamento di sistemi intelligenti di gestione e controllo per l'illuminazione pubblica e per la riqualificazione energetica degli edifici pubblici (anche con il contributo di altre Azioni del PON), sarà indagata la trasferibilità ed interoperabilità degli interventi realizzati.

Inoltre, sarà esaminato il contributo degli interventi del Programma agli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici (ad es. in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera e riduzione dei consumi in coerenza con il Piano energia-clima 2030) e di economia circolare (ad es. in termini di riuso dei materiali, miglioramento del confort degli ambienti, comportamento dell'utenza, sicurezza dell'utenza).

B) Driver “Promozione di pratiche e progetti di inclusione sociale per i segmenti di popolazione ed i quartieri che presentano maggiori condizioni di disagio” (Assi 3 e4)

Quadro conoscitivo

Il PON Metro si propone di sviluppare strumenti e percorsi multidimensionali di **inclusione sociale** e lavorativa per individui e nuclei familiari che si trovano in temporanea difficoltà economica per effetto della contrazione del reddito o della perdita del posto di lavoro.

Con questa finalità, gli Assi Prioritari 3 e 4 del Programma dedicati ai “servizi e infrastrutture per l’inclusione sociale” (rispettivamente OT9 FSE e OT9 FESR) promuovono, tramite misure plurifondo, pratiche e progetti di inclusione sociale per i segmenti di popolazione ed i quartieri delle Città Metropolitane che presentano maggiori condizioni di disagio, creando sinergia tra risorse e interventi del Fondo Sociale Europeo e del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale.

Il contrasto al disagio sociale ed alla povertà abitativa si traduce nella disponibilità di soluzioni metodologiche ed operative per allineare contesti urbani, caratterizzati da forti disomogeneità nelle condizioni di partenza, rispetto a soluzioni innovative per le questioni dell’emergenza abitativa.

Per ambedue gli Assi, data la complessità delle iniziative, la possibilità di valutare l’andamento e il successo delle esperienze - in termini di effettivo coinvolgimento dei cittadini, inversione dei fenomeni di degrado e illegalità e di consolidamento delle condizioni di convivenza civile - passa per la definizione e valorizzazione di specifici Indicatori di Risultato che permettano l’osservazione, tramite indagini ad hoc, di un numero circoscritto di esperienze. Si noti che la necessità di definire la struttura e la relativa baseline degli indicatori di inclusione sociale è tra le condizionalità ex ante del Programma.

Il forte legame tra i due Assi e il “Programma Operativo Nazionale Inclusione” con cui si condivide il supporto comune alle politiche di inclusione sociale, in stretta sinergia con l’obiettivo di riduzione della povertà fissato da Europa 2020, determinano, innanzitutto la necessità di integrare anche indicatori ed azione valutativa. Il PON Metro favorisce pertanto il confronto e lo scambio di informazioni con il PON Inclusione in materia di valutazione degli interventi per l’inclusione sociale, per esempio con riguardo a specifici target di utenti.

In questo contesto si calano tutte le azioni del Programma rispondenti al *driver* inclusione sociale a cominciare dalle “**Azioni integrate di contrasto alla povertà abitativa**”.

Assunto che l'ambito portante dell'approccio unitario e nazionale del Programma è il sostegno al superamento ed alla prevenzione del **disagio abitativo**, che rappresenta una delle principali forme manifeste di deprivazione materiale ed esclusione sociale, il PON Metro prevede la realizzazione di interventi multi-dimensionali e integrati d'inclusione che offrano, in ciascuna Città Metropolitana, un *“percorso per l'inserimento lavorativo, sociale, educativo e sanitario dedicato al superamento progressivo delle cause della povertà abitativa e la contestuale attivazione di un percorso di accompagnamento all'abitare”*.

Gli interventi ed i percorsi dovranno essere realizzati da parte di **“Agenzie Metropolitane per la casa”** (anche nominate nel Programma **Agenzie sociali per la casa**) in ciascuna Città Metropolitana anche attraverso l'aggregazione di Comuni all'interno delle Città. All'atto dell'approvazione del PON Metro, tre città (Torino, Genova e Bologna) hanno già attivato tale modello in via sperimentale e il Programma intende attivarlo nelle restanti 11 Città Metropolitane.

Lo sviluppo di un tale modello permette di:

- facilitare l'incontro tra la domanda espressa dai nuclei familiari più deboli che non rientrano nei percorsi dell'ERP (Edilizia Residenziale Pubblica) e l'offerta di alloggi a canoni concordati;
- favorire l'accesso agli incentivi ed alle agevolazioni offerte dal quadro normativo nazionale e regionale in materia di casa;
- supportare e orientare gli utenti all'inserimento lavorativo e sociale, in un'ottica di gestione e prevenzione delle emergenze, di accompagnamento all'abitare e di inclusione attiva di individui e nuclei familiari a rischio di povertà.

Sempre allo scopo di contribuire a diminuire la quota di individui e famiglie in condizioni di **disagio abitativo**⁶, i servizi multi-dimensionali previsti dall'Asse 3 sono accompagnati da azioni infrastrutturali (FESR), da realizzare limitatamente nei Comuni capoluogo, finalizzate alla realizzazione e recupero di alloggi ed al recupero di immobili inutilizzati (cfr. Azione 4.1.1. del Programma).

In relazione alle azioni di **contrasto della povertà e marginalità estrema** e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora, un riferimento per la pianificazione delle valutazioni in

⁶ Il target "famiglie" comprende anche le famiglie mononucleari (1 sola persona).

quest'ambito sono gli orientamenti contenuti all'interno delle "Linee di indirizzo per il contrasto alla grande emarginazione adulta in Italia", approvate in Conferenza Unificata il 5 novembre 2015. In sintesi, si tratta di un documento guida per Regioni e Comuni per definire a livello locale i servizi di contrasto alla povertà estrema delle persone senza fissa dimora, soprattutto i servizi a bassa soglia e che prevedono la presa in carico e l'inserimento in programmi integrati, come l'*Housing First*. Sono il risultato di un percorso partito dal basso, dalle pratiche dei servizi e dall'animazione dei territori.

Ciò che si richiede ai servizi che intervengono in questo ambito è un cambio di paradigma, che vada oltre gli interventi emergenziali verso altri approcci più strutturati. Ad esempio, si fa riferimento all'approccio a gradini, che implica una successione di interventi propedeutici, dalla prima accoglienza fino all'inserimento sociale una volta conseguita l'autonomia.

Nelle linee di indirizzo menzionate si suggerisce l'adozione di un approccio olistico o multidimensionale, che considera la persona senza dimora nella sua interezza. L'approccio *Housing First* parte dal concetto di casa come diritto e come punto di partenza dal quale la persona senza dimora deve ripartire per avviare un percorso di inclusione. Questi approcci richiedono, a differenza degli approcci emergenziali, la pratica della "presa in carico".

In relazione alle azioni di **contrasto della povertà e marginalità estrema**, nel quadro della più ampia "Strategia nazionale di lotta e contrasto alla povertà", il PON Metro intende rafforzare direttamente i principali soggetti coinvolti ed individua alcuni target di riferimento prioritari negli individui senza dimora e nei gruppi maggiormente a rischio di esclusione o marginalizzazione (comunità **Rom, Sinti e Camminanti** in campi autorizzati e/o insediamenti abusivi, persone con fragilità fisiche e/o psicologiche).

Il contrasto alla marginalità estrema e all'emergenza abitativa per individui senza fissa dimora si attua, inoltre, attraverso strategie locali che combinano percorsi di accompagnamento, **servizi a bassa soglia** e di pronto intervento sociale.

Infine, per conseguire l'obiettivo del **miglioramento del tessuto urbano**, mediante la realizzazione di servizi ed infrastrutture per l'inclusione sociale, il Programma utilizza ed interpreta il paradigma della cosiddetta "**innovazione sociale**", e cioè la capacità di adottare una diversa prospettiva nell'individuazione e nell'analisi dei problemi, nonché nella definizione e valutazione dei bisogni. Ne deriva l'identificazione di nuove idee (prodotti, servizi e modelli) che incontrano bisogni sociali

in maniera più efficace delle alternative e allo stesso tempo creano nuove relazioni sociali o nuove collaborazioni tra soggetti.

In tale senso, l'Asse 3 sostiene l'imprenditoria sociale tramite *start-up*, promosse dalle amministrazioni comunali o da soggetti del terzo settore, in grado di offrire nuovi prodotti e servizi in "aree urbane ad elevata criticità socioeconomica". I servizi di prossimità e animazione da attivare dovranno essere in grado di soddisfare i bisogni sociali in modo più efficace delle pratiche e dei servizi dell'azione pubblica esistente.

Le esperienze *place based* e la letteratura rilevano che la relazione tra disagio sociale, illegalità, marginalità e criminalità può essere interrotta dalla capacità della comunità di generare un senso collettivo di appartenenza, rendendo i cittadini parte attiva di un "meccanismo di rottura".

In questo senso le condizioni per il successo delle Azioni del Programma possono essere: la capacità di attivazione di percorsi di progettazione dal basso, partecipata dalla popolazione; la capacità di coniugare i meccanismi amministrativi e di finanziamento propri del Programma con l'auto definizione delle necessità e l'autogestione dei servizi da parte della popolazione.

Sulla base del medesimo approccio definito per il disagio abitativo, l'Asse 4 - FESR, rispetto all'obiettivo del **miglioramento del tessuto urbano** volto all'incremento della legalità in chiave di "innovazione sociale", sostiene anche l'attivazione di nuove iniziative del terzo settore per servizi di prossimità e animazione sociale, integrandosi ai servizi avviati tramite l'FSE. In particolar modo si intende agire incrementando nei Comuni capoluogo delle Città Metropolitane la dotazione infrastrutturale di immobili e spazi realizzati o recuperati.

Temî di valutazione

Fermo restando la necessità di attivare forme di collaborazione con le strutture del PON Inclusione, gli argomenti su cui focalizzare le attività valutative possono riguardare:

- l'avvio e/o il potenziamento dell'**Agenzia per la casa** nell'ambito delle politiche integrate di **contrasto alla povertà abitativa** con riguardo alle caratteristiche organizzative e alle tipologie di servizi erogati anche in relazione alle sperimentazioni di Agenzie per la casa già attive;
- la costruzione di parametri di valutazione della *performance* delle strutture;

- l'individuazione dei fattori di miglioramento dell'offerta di servizi (es. estensione dei servizi ai Comuni di cintura, etc..), delle condizioni e degli elementi chiave delle esperienze di successo, degli elementi di condivisione e di trasferibilità tra le 14 città;
- l'analisi delle sinergie tra Asse 3-FSE ed Asse 4-FESR determinate a seguito dell'approccio integrato plurifondo (es. la capacità dei due Assi di concorrere al più veloce scorrimento delle graduatorie di edilizia residenziale) e delle sinergie tra gli interventi realizzati ed i servizi innovativi previsti dagli altri Assi del PON (es. l'eventuale integrazione del recupero di immobili realizzato tramite l'Asse 4 con interventi di efficienza energetica, Agenda digitale, mobilità sostenibile realizzati tramite gli altri Assi).

Uno specifico focus potrà essere dedicato al contributo del PON alla riattivazione e al recupero fisico di immobili e spazi degradati e/o inutilizzati .

Riguardo al **contrasto della povertà e marginalità estrema**, il tema valutativo principale può essere individuato nella rispondenza delle azioni realizzate ai nuovi **indirizzi** nazionali contenuti nelle "Linee di indirizzo per il contrasto alla grande emarginazione adulta in Italia" descritti in premessa.

Gli indirizzi richiedono, a differenza degli approcci emergenziali, la pratica della "presa in carico" che potrà essere approfondita valutando:

- modalità di intervento;
- meccanismi di implementazione delle azioni (anche, eventualmente, attraverso cambiamenti di rotta e riorientamenti);
- capacità dei servizi di intercettare fabbisogni e i *target* definiti *ex ante*;
- capacità di integrazione tematica e finanziaria (in che modo si riescono ad ottimizzare risorse disponibili da varie fonti finanziarie);
- impatto delle azioni (se e come le azioni finanziate hanno permesso alle persone in difficoltà di superare la condizione acuta di bisogno).

Nell'ambito più specifico dell'**inclusione della comunità Rom, Sinti e Camminanti**, il PON Metro fa riferimento ad un approccio integrato di intervento che sia in grado di mettere a disposizione di queste comunità sia soluzioni abitative maggiormente stabili (nella prospettiva di un graduale superamento dei campi nomadi), sia la contestuale attivazione di azioni immateriali di

accompagnamento all'abitare e alla realizzazione di percorsi di inserimento lavorativo, sociale, educativo e sanitario, così come previsto anche nella Strategia Nazionale di Inclusione dei RSC 2012-2020 (UNAR, PCM).

Anche in questo caso, può essere utile analizzare:

- la modalità di integrazione delle azioni attivate dal PON con l'insieme dei programmi, piani, azioni, procedure e fonti finanziarie (nazionali, regionali, locali, pubbliche e private) che operano con riferimento a questo particolare *target*;
- la capacità del Programma di sviluppare strumenti e procedure tipiche trasferibili (ad es. l'utilizzo di strumenti pattizi e negoziali);
- gli effetti determinati dalle azioni attivate.

Da ultimo, con riferimento al tema del **miglioramento del tessuto urbano** e dell'**innovazione sociale**, data la complessità delle iniziative, si dovrà diagnosticare l'efficacia reale della risposta del PON ai presupposti definiti nella letteratura e che scaturiscono dalle esperienze secondo cui la relazione tra disagio sociale, marginalità e illegalità può essere interrotta generando un senso collettivo di appartenenza in seno alla comunità che renda i cittadini parte attiva di un "meccanismo di rottura".

Sarà pertanto necessario valutare l'andamento e il successo delle esperienze in termini di:

- effettivo coinvolgimento dei cittadini;
- presenza di modelli di interazione tra PA, terzo settore e imprese private;
- inversione dei fenomeni di degrado e illegalità;
- miglioramento della qualità della vita e consolidamento delle condizioni di convivenza civile in aree territoriali disagiate.

Con questa premessa la valutazione potrà indagare:

- i fabbisogni e le tipologie di attività su cui si concentrano le esperienze, quali ad esempio i servizi di natura assistenziale come servizi a bassa soglia, di riduzione del danno nonché servizi di natura più prettamente culturale siano essi volti alla valorizzazione delle identità, siano essi orientati all'integrazione socio-culturale;

- la natura e le caratteristiche delle esperienze poste in essere per il coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini;
- i fattori che spiegano l'emergere di casi di innovazione sociale;
- i modelli di interazione tra PA, terzo settore e imprese private che emergono dai casi di successo e relazione con i contesti di attuazione e i contenuti dei servizi/prodotti;
- le modalità di accompagnamento e di facilitazione poste in essere dalle Autorità Urbane.

Sul tema del miglioramento del tessuto urbano, un ulteriore ambito di indagine può riguardare, come già rappresentato nel tema del disagio abitativo, la capacità di integrazione rispetto ai servizi delle infrastrutture realizzate tramite l'asse 4 nei Comuni capoluogo delle Città Metropolitane.

2.3. Informazioni disponibili per le valutazioni

Ai fini dell'attività di valutazione sarà necessario disporre di tutte le basi informative disponibili, tra cui il sistema Informativo del Programma (DELFI) e le fonti statistiche ufficiali. Inoltre, laddove opportuno, verranno svolti esercizi analitici propedeutici all'acquisizione di Set di dati necessari allo svolgimento delle attività valutative previste in termini di "Indagini conoscitive e analisi".

Le fonti informative disponibili sui temi oggetto di valutazione, a titolo esemplificativo e non esaustivo, possono avere ad oggetto:

- i dati di monitoraggio degli interventi estratti dal Sistema Informativo DELFI;
- i dati e le informazioni provenienti dai sistemi informativi comunali degli Organismi Intermedi;
- alcuni servizi analitici pre-progettuali come il caso delle *povertymaps*;
- i dati tratti dalle fonti ufficiali (ad es. Istat, ISPRA, etc...) rilevati a scala territoriale adeguata (comunale e/o a scala metropolitana);
- ulteriori dati e/o informazioni derivanti da analisi e rilevazioni finalizzate a misurare i progressi delle città – in uno o più settori di *policy* collegati al tema Smart City – effettuate da enti e/o soggetti con expertise sulla tematica.

2.4. Qualità del processo valutativo

La qualità del processo valutativo del PON Metro sarà garantita da una serie di meccanismi attivi nelle diverse fasi del Piano di Valutazione, dalla definizione del Piano e delle singole indagini valutative, alla realizzazione e divulgazione delle valutazioni.

In particolare, nella **fase di definizione** del Piano, la qualità del processo valutativo è assicurata dall'individuazione di una **Struttura tecnica di presidio della valutazione** – supportata da esperti tematici nelle diverse discipline in funzione dell'ambito di indagine – che fornisce un'adeguata rappresentazione di temi critici riguardanti sia gli assunti strategici che gli ostacoli registrati in fase attuativa. Ciò implica fornire un inquadramento generale dell'indagine che si intende avviare delineando gli elementi essenziali del mandato valutativo, attraverso una condivisione dell'impostazione e dei quesiti valutativi con i **referenti della valutazione dei 14 Organismi Intermedi del Programma** delineando possibili futuri utilizzi.

Nella **fase di attuazione del PdV**, la qualità delle valutazioni è assicurata principalmente da un'attenta elaborazione dei *Terms of Reference*. Le singole attività valutative sono effettuate avvalendosi di un set di dati di qualità, riferito sia al contesto generale, sia al Programma nello specifico. Le valutazioni sono condotte da valutatori esterni qualificati, specializzati e indipendenti e sono oggetto di discussione e di confronto tra i soggetti direttamente o indirettamente interessati, nell'ambito di apposite riunioni periodiche.

3. Assetto organizzativo del Piano di Valutazione

3.1. Governance del Piano di Valutazione

La responsabilità della predisposizione del PdV è assegnata all'AdG del PON Città Metropolitane presso cui opera una **Struttura tecnica di presidio della valutazione** che assicura il coordinamento delle attività di valutazione garantendone un elevato livello qualitativo e una diffusione e discussione dei risultati.

Nell'esercizio delle sue funzioni, la Struttura tecnica di presidio della valutazione rappresenta il centro di pianificazione, impulso, sorveglianza e snodo delle attività di valutazione, attivando collaborazioni e momenti di confronto con strutture interne ed esterne all'Amministrazione, in

una modalità di lavoro che varia in funzione delle esigenze, potendo operare attraverso gruppi di lavoro specifici a composizione variabile in riferimento alle diverse tematiche affrontate dal Programma.

In particolare, la Struttura:

- fa capo all'AdG del Programma;
- è supportata dall'Unità Tecnica 3 "Valutazione e Segreteria tecnica POC" dell'AdG del Programma - Ufficio 4 Staff dell'ACT di cui alla nota AdG ID 3069484 del 11/10/2017;
- può essere affiancata da una expertise esterna di Assistenza Tecnica variabile in funzione della natura e dei contenuti delle attività da realizzare;
- in relazione a specifiche indagini ed esigenze valutative si avvale di uno *Steering group*, quale struttura dedicata e dotata di sufficienti margini di autonomia tecnica, la cui composizione, caratterizzata da una dimensione ristretta e composta da soggetti con elevata qualificazione e rappresentanti i maggiori *stakeholder*, varia per tipologia e per numero, in ordine alle diverse esigenze valutative che emergeranno durante l'attuazione del Programma;
- si avvale della collaborazione di un esperto di comunicazione appartenente all'Unità Tecnica 7 "Informazione e Comunicazione" di cui alla nota AdG ID 3069484 del 11/10/2017 al fine del soddisfacimento delle esigenze di comunicazione previste nel PdV;
- si avvale della collaborazione di un esperto legale appartenente all'Unità Tecnica 2 "Supporto giuridico e Segreteria tecnica amministrativa" di cui alla nota AdG ID 3069484 del 11/10/2017 al fine del soddisfacimento delle esigenze giuridico-amministrative legate all'attivazione delle ricerche previste nel PdV.

La Struttura opera in stretta collaborazione con le 14 Città metropolitane - Organismi Intermedi del Programma - e con il Nucleo di Valutazione e Analisi per la Programmazione (NUVAP) del Dipartimento per le Politiche di Coesione - Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Gli Organismi Intermedi partecipano attivamente al disegno e all'implementazione del PdV designando un proprio rappresentante responsabile per le attività di valutazione con la finalità di costituire una **Rete dei Responsabili per la valutazione** del Programma. Il contributo e la partecipazione degli Organismi Intermedi all'intero processo valutativo è di fondamentale importanza sia per esprimere le esigenze conoscitive/domande di valutazione, sia per trarre

beneficio dalle attività valutative condotte dall'AdG, a partire dalla definizione delle domande di valutazione (e più in generale, dei fabbisogni conoscitivi e di apprendimento che riguardano l'attuazione e gli esiti del Programma) per arrivare al contributo al disegno di specifiche attività valutative, e fino all'esame e internalizzazione delle risultanze che emergono dall'avvio delle indagini. Non va inoltre sottovalutato il processo di apprendimento nella fase di realizzazione della valutazione.

Con questa composizione, la Struttura tecnica di presidio della valutazione svolge le seguenti funzioni:

- provvede alla revisione del PdV, in funzione delle eventuali esigenze di adeguamento/modifica, derivanti dall'attuazione o da una riprogrammazione del PON Metro o da nuovi fabbisogni organizzativi e valutativi, e ne garantisce la qualità di esecuzione in conformità con gli indirizzi e le modalità ivi previsti;
- cura il raccordo e il coordinamento delle attività di valutazione della comunicazione previste nel Piano di Comunicazione;
- cura l'impostazione del disegno valutativo, la pianificazione di dettaglio dei contenuti delle singole attività previste e il coordinamento dei processi finalizzati alla formulazione delle domande di valutazione, operando un filtro decisionale rispetto ai possibili temi/domande da sottoporre a valutazione ed alle conseguenti attività;
- cura l'attivazione di competenze specifiche in particolare sugli aspetti di definizione dei metodi e degli approcci valutativi da utilizzare o su specifiche attività;
- cura la definizione delle modalità, dei tempi e dei costi di realizzazione delle singole valutazioni e la predisposizione dei TOR (*terms of reference/capitolati*) nell'ambito delle procedure di affidamento dei diversi servizi di valutazione ad esperti esterni;
- cura la gestione delle interlocuzioni con il valutatore esterno in termini di supporto alle esigenze conoscitive sul Programma e di sorveglianza dell'avanzamento delle attività, nonché il monitoraggio della qualità dei prodotti realizzati (in collegamento con le attività svolte dagli eventuali *Steering Group* che sarà possibile prevedere in relazione alle singole valutazioni);
- cura la gestione del dibattito e della restituzione degli esiti valutativi attraverso attività di informazione/comunicazione che valorizzino ed assicurino la più ampia diffusione delle

risultanze tra i soggetti a vario titolo coinvolti nell'attuazione del PON e delle relative politiche;

- cura il rafforzamento delle conoscenze e delle competenze in materia di valutazione all'interno delle strutture di gestione del Programma attraverso azioni di informazione, formazione, accompagnamento e training on the job.

Il coinvolgimento degli Organismi Intermedi avverrà attraverso attività di interlocuzione e consultazione, oltre che nell'ambito delle riunioni del Comitato di Sorveglianza e/o del Gruppo di Lavoro "Governance" o dei Gruppi di Lavoro tematici istituiti presso l'AdG, mediante forme di partecipazione circoscritte ai temi della valutazione nonché nel contesto di azioni di informazione e formazione. Nel corso del periodo di programmazione, si prevede che la Struttura tecnica di presidio della valutazione convochi riunioni allargate ai rappresentanti delle città con cadenza almeno annuale, (eventualmente) costituite come gruppo di lavoro dedicato alla valutazione.

Ai fini dello svolgimento delle attività valutative, la struttura attiva interlocuzioni e/o collaborazioni anche con il partenariato istituzionale (AdG di altri PON e POR, nuclei regionali e nazionali), con il partenariato socio-economico ed eventuali *partner* scientifici. In particolare in relazione a specifici temi valutativi **diventa importante il confronto:**

- con l'AdG del PON Governance;
- con l'AdG del PON Inclusione;
- con l'AdG del PON Legalità;
- con le AdG dei Programmi Operativi Regionali (POR) nei quali sono localizzati i 14 OI;
- con i Nuclei di valutazione regionali ove operativi.

Infine e in relazione a specifici esercizi di valutazione, laddove si preveda che gli oggetti e la metodologia della valutazione richiedano un confronto tecnico qualificato e la complessità del percorso implichi il monitoraggio delle attività da realizzare o una interlocuzione dialettica con il valutatore, è prevista la costituzione di uno **Steering Group**, quale struttura dedicata e dotata di sufficienti margini di autonomia tecnica.

A questo gruppo potranno essere assegnati uno o più compiti tra quelli elencati di seguito:

- definizione degli aspetti metodologici delle attività di valutazione;
- monitoraggio e validazione qualitativa delle analisi sviluppate;

- sviluppo e definizione dei contenuti tecnici del bando e del capitolato per la selezione del valutatore esterno e - nel caso - degli altri soggetti professionali coinvolti nella valutazione;
- “coordinamento scientifico” volto ad analizzare i problemi, ordinari e straordinari, condividere le impostazioni di lavoro, contribuire a definire le posizioni dell’Amministrazione rispetto al Comitato di Sorveglianza e anche rispetto alla necessaria attività di comunicazione nei riguardi delle altre amministrazioni e/o strutture coinvolte nell’attuazione del PON Metro.

La composizione dello *Steering Group*, la cui dimensione è ristretta e circoscritta a soggetti con elevata qualificazione e rappresentanti i maggiori *stakeholder*, varia per tipologia e per numero, in ordine alle diverse esigenze valutative che emergeranno durante l’attuazione del Programma.

3.2. Il coinvolgimento del partenariato

Al fine di assicurare un’adeguata condivisione e un raccordo informativo tra l’AdG e gli altri soggetti interessati all’attuazione del Programma, l’Autorità di Gestione del PON Metro garantirà, in coerenza con il Codice Europeo di Condotta sul Partenariato⁷, il coinvolgimento dei partner considerati pertinenti e rilevanti nelle fasi di impostazione, indirizzo e conduzione delle attività valutative.

I partner includono autorità pubbliche, parti economiche e sociali e organismi che rappresentano la società civile, compresi i partner ambientali e le organizzazioni locali e di volontariato.

È opportuno, inoltre, prestare attenzione all’inclusione di quei gruppi che possono risentire degli effetti del Programma ma che incontrano difficoltà ad influenzarlo, in particolare le comunità più vulnerabili ed emarginate.

I partner considerati pertinenti e rilevanti sono distinti in tre categorie in funzione delle finalità del loro coinvolgimento nell’attività di valutazione del PON:

- partner istituzionali;
- partner scientifici o di conoscenza;
- partner rappresentativi dei beneficiari dell’intervento.

⁷Regolamento delegato (UE) n. 240/2014 del 7 gennaio 2014.

Tra i **partner istituzionali** rientrano le autorità pubbliche che a vario titolo prendono parte all'attuazione del Programma, come i 14 Organismi intermedi del PON Metro, le AdG menzionate in precedenza e quegli enti che, in virtù di specifiche competenze settoriali o territoriali, possono influenzarne l'attuazione, come l'Agencia per l'Italia Digitale, la task force per il coordinamento delle misure di politica industriale per promuovere le smart city istituita presso il MiSE.

Il coinvolgimento dei rappresentanti istituzionali potrà essere esteso, oltre che ai Nuclei di valutazione regionali, anche alla Commissione Europea, alle altre istituzioni comunitarie e autorità pubbliche nazionali competenti per l'applicazione dei principi orizzontali di sviluppo sostenibile e la promozione della parità tra uomini e donne e non discriminazione.

Fra i **partner scientifici** si annoverano quelle organizzazioni che sono depositarie di informazioni o competenze metodologiche utili allo svolgimento delle attività di valutazione programmate (cfr. Centri di Competenza Nazionale). Ad essi sarà richiesto un supporto ai fini della qualità dei risultati conoscitivi della valutazione, che sono di comune interesse. Il loro contributo potrà, in alcuni casi, riguardare la condivisione di Database o la ricerca di sinergie nella raccolta di informazioni che minimizzino i costi imposti sui soggetti delle rilevazioni e ne massimizzino l'efficacia. In altri casi potrà essere chiesto loro un contributo tecnico-metodologico legato a specifiche attività di valutazione. Fra questi partner saranno presi in considerazione organismi con competenze specifiche, scelti fra quelli che non si trovino in condizione di concorrere per l'affidamento di mandati di valutazione nell'ambito del presente Piano. In particolare, in sinergia con il PON Governance, si intendono rafforzare i rapporti con l'ISTAT e altri produttori di dati.

Il coinvolgimento del partenariato avverrà principalmente attraverso attività di interlocuzione e consultazione, in primo luogo nell'ambito delle riunioni del CdS, ma anche mediante forme di partecipazione circoscritte ai temi della valutazione nonché nel contesto di azioni di informazione e formazione.

Nel corso del periodo di programmazione, si prevede che l'AdG informi i **partner istituzionali** del lavoro svolto nell'ambito delle attività di valutazione con cadenza almeno annuale, per esempio nel corso del Comitato di Sorveglianza. Oltre a questa attività potranno essere pianificati incontri dedicati al tema delle attività valutative **aperti anche alle organizzazioni rappresentative dei portatori di interesse diversi dai componenti stabili del CdS.**

I rappresentanti dei partner e delle istituzioni che, a diverso titolo, possono essere interessati a seguire le attività di valutazione, saranno individuati a partire dai componenti del Comitato di Sorveglianza del PON Metro, tenendo conto delle specifiche competenze rispetto ai temi trattati.

3.3. Programmi di formazione del personale in materia di valutazione

Il processo formativo mira a riconoscere all'attività di valutazione una centralità nella governance del PON come strumento gestionale fondamentale in grado ottenere *feedback* fondamentali per rafforzare la pianificazione strategica. In questo modo l'azione formativa mira a creare una osmosi tra competenze centrali e locali e ad attivare un percorso comune di rafforzamento garantendo un patrimonio di conoscenza amministrativa.

Al fine di rafforzare le competenze in ambito valutativo del personale amministrativo coinvolto nella programmazione, attuazione e valutazione del Programma, si prevede di attivare un piano formativo a beneficio del personale interno dell'AdG del PON Metro, dei rappresentanti responsabili per le attività valutative delle 14 Città metropolitane – Organismi Intermedi, utile a creare un set di conoscenze di base – in ambito valutativo – necessarie per pianificare e monitorare le indagini avviate.

Al fine di orientare efficacemente le attività formative, si effettuerà una ricognizione delle competenze e/o conoscenze in ambito valutativo di tutti i soggetti coinvolti dal piano formativo, anche attraverso il coordinamento con il Nucleo di valutazione e analisi per la programmazione (NUVAP) del Dipartimento per le politiche di coesione - Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Le attività formative potranno essere svolte ricorrendo al contributo di esperti in materia (es. operatori della valutazione, esperti di tipo accademico, etc...) e potranno essere finalizzate anche alla diffusione ed alla discussione degli esiti di precedenti valutazioni sui temi di interesse del Programma.

3.4. Strategia di comunicazione delle valutazioni

Come anticipato in premessa, il Regolamento n. 1303/2013 dispone che tutte le valutazioni siano rese pubbliche (art. 54). A tal fine, l'AdG del PON Metro si impegna - anche nell'ambito della Strategia di Comunicazione del Programma approvata il 3 dicembre 2015 - ad assicurare la **diffusione** degli esiti delle attività valutative, garantendone in tal modo trasparenza e accessibilità.



UNIONE EUROPEA
Fondi Strutturali e di Investimento Europei

In particolare, l'AdG favorirà l'utilizzo e la massima diffusione delle risultanze dei rapporti e delle analisi valutative, dedicando un'apposita sezione del sito web del PON Metro in cui si possa seguire l'andamento dell'attività di valutazione, prestando attenzione sia agli aspetti formali sia a quelli sostanziali.

A tale proposito nell'ambito delle previsioni contrattuali ai fornitori di servizi di valutazione indipendente verrà richiesto di organizzare specifici incontri atti a favorire il dibattito e il confronto sui risultati delle valutazioni.

Per quanto riguarda i prodotti delle valutazioni, si prevede inoltre di realizzare *abstracts ed executive summaries* per ciascun prodotto concluso, al fine di garantire una diffusione agevole anche tra i non addetti ai lavori nonché di sintesi da realizzarsi in inglese per facilitare l'accesso anche agli *stakeholder* o accademici internazionali.

4. Dotazione finanziaria

Voci di costo	Annualità								Totale	% sul totale PdV
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023		
Valutazioni esterne	1.131.873 €								1.131.873 €	
Consulenze specialistiche per l'implementazione e per la qualità delle valutazioni					10.000 €	10.000	10.000€	10.000 €	40.000 €	
Attività formative	30.000 €								30.000 €	
Diffusione esiti valutazioni (editing, traduzione, eventi)	0 €					10.000 €	10.000 €	18.127 €	98.127 €	
Totale PdV									1.300.000 €	100%

Totale PON Metro	858.941.334 €
PdV/PON (%)	0,15%

5. Quadro sinottico delle schede Valutative

N.	Asse	P.I.	Azioni	Titolo	Periodo	Budget
1	Asse1 "Agenda digitale metropolitana"	2c	1.1.1.	Scheda valutazione: Smart City e città metropolitane Scopo: Valutare le ricadute del Programma nell'ambito del Driver "Smart City" in ambito "Digitalizzazione dei servizi pubblici"	2019	€ 70.000,00
2	Asse 2 "Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana"	4c	2.1.1.	Scheda valutazione: Smart City e città metropolitane Scopo: Valutare le ricadute del Programma nell'ambito del Driver "Smart City" in ambito "Efficienza Energetica" e "Mobilità Sostenibile"	2019-2020	€ 140.000,00
			2.1.2.			
		4e	2.2.1.			
			2.2.2.			
			2.2.3.			
2.2.4.						

3	Asse 3 "Servizi per l'inclusione sociale"	9i-9ii-9v	3.1.1. 3.2.1. 3.2.2.	Scheda Valutazione: Stato dell'arte degli interventi degli OI in materia di contrasto alla povertà abitativa e aggiornamento degli Indicatori di Risultato Asse 3 Scopo: Esame del processo di attuazione, da parte dei 14 Organismi Intermedi del PON Metro, delle Azioni relative all'inclusione abitativa e al superamento della marginalità estrema. Valorizzazione degli Indicatori di Risultato Asse 3 per 3 annualità	2019-2022	€ 141.873,00
4	Asse 1	Tutte	Tutte	Scheda valutazione: Valutazione dei processi di Governance del PON Scopo: esame degli assetti organizzativi adottati dagli Organismi Intermedi per la gestione degli interventi finanziati dal PON. Analisi dei fabbisogni e ricognizione di modelli adottati e/o di buone pratiche	2020-2022	€ 140.000,00
	Asse 2					
	Asse 3					
	Asse 4					
5	Asse 3	9v	3.3.1.	Scheda Valutazione: Pratiche ed effetti dell'innovazione sociale Scopo: Identificare i fattori che hanno favorito l'avvio di progetti di innovazione sociale nei diversi contesti territoriali (v. anche in relazione a macroaree)	2021	€ 100.000,00
	"Servizi per l'inclusione sociale"					

6	Asse 1	Tutte	Tutte	<p>Scheda Valutazione: Dalla teoria alla pratica. Verifica dell'impianto progettuale degli interventi del PON Metro (Theory-Based Evaluation approach) e analisi degli scostamenti registrati in fase di attuazione</p> <p>Scopo: Ricostruire la Teoria del Programma (cfr. Theory-Based Evaluation) sottesa all'implementazione degli interventi finanziati dal Programma al fine di testare la validità dell'impianto progettuale e degli assunti di fondo del Programma stabiliti in fase di stesura del Programma stesso. L'indagine è strutturata in due fasi: entro la fine del 2020 è previsto il primo Report per lo più focalizzato sull'esplicazione del disegno di policy del PON e sui meccanismi attuativi (Weiss e altri); entro la metà del 2023 è previsto il rilascio del secondo Report finalizzato a descrivere i risultati conseguiti dal Programma e le differenze riscontrate tra il disegno di policy originario e la fase di implementazione del Programma, con un dettaglio su ciascuna delle 14 città, applicando l'approccio metodologico della valutazione "realista" (Tilley e Pawson).</p>	2021 (primo rilascio) 2023 (secondo rilascio)	€ 400.000,00
	Asse 2					
	Asse 3					
	Asse 4					

7	Tutti gli Assi (da 1 a 4)	Tutte	Tutte	<p>Scheda studio: Indagine per l'ampliamento della base conoscitiva e affinamento degli Indicatori di Risultato del Programma</p> <p>Scopo: nell'ambito del progetto finanziato dal PON Governance 2014-2020, di cui ISTAT e ISPRA sono Beneficiarie, vi è la possibilità di affinare l'affidabilità del Set di Indicatori di Risultato del Programma, ottenendo una stima a scala territoriale adeguata (comunale o provinciale), con una frequenza di rilevazione che garantisca un rilascio con cadenza almeno annuale e con una copertura delle rilevazioni degli Indicatori che copra l'intera platea delle Città Metropolitane.</p>	2017-2020	€	-
8	Asse 5		5.2.1	<p>Scheda Valutazione: Analisi della strategia di comunicazione</p> <p>Scopo: Identificare il ruolo svolto dal PO su meccanismi di comunicazione e la percezione dei cittadini rispetto ai cambiamenti apportati alle città dagli interventi del PON Metro</p>		€	140.000,00
9	Tutti gli Assi		Tutte	<p>Scheda studio: Sintesi (Review) della letteratura. Analizzare e comparare i diversi sistemi di rilevazione delle performance delle Smart City: metodi e pratiche a livello EU</p>		€	-
10	Asse 3		3.1.1.	<p>Scheda studio: Analisi dei modelli organizzativi e sintesi (Review) di studi valutativi riguardanti le Agenzie per la casa in Italia e UE</p>		€	-