

CITTA' DI
VENEZIA



Settore Sviluppo
Economico Politiche
Comunitarie e Processi
Partecipativi



**PON METRO – Strategia di sviluppo urbano sostenibile integrata
coerentemente con quanto previsto dal Programma e con le pertinenti strategie
per lo sviluppo urbano sostenibile**

COMUNE DI VENEZIA



UNIONE EUROPEA
Fondo Sociale Europeo
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Comune di Venezia

Autorità urbana: Sindaco Luigi Brugnaro

Direzione Sviluppo Economico e Partecipate

Direttore Piero Dei Rossi

Settore Sviluppo Economico, Politiche comunitarie e Processi partecipativi

Responsabile Organismo Intermedio: Dirigente Paola Ravenna

San Marco, 4299/A, 30124 – Venezia

Telefono 041.274.7840

Fax 041.274.7847

E-mail: venezia.ponmetro@comune.venezia.it

Indice generale

1. Inquadramento complessivo della città.....	4
2. Individuazione delle principali debolezze, fabbisogni e sfide in relazione alle cinque dimensioni di cui all'art. 7 del Regolamento (UE) n. 1301/2013.....	6
3. Strategia di sviluppo urbano da realizzare con orizzonte al 2020 e contributo del PON METRO.....	13
4. Elementi di demarcazione territoriale tra PON METRO e POR.....	30
Allegati: documenti integrativi alla strategia.....	31
Documento 1: ESTREMI DEGLI ATTI DI PIANIFICAZIONE.....	31
Documento 2: PARTENARIATO ISTITUZIONALE SOVRACOMUNALE.....	31
Documento 3: STATO DI ATTUAZIONE DELLA CITTÀ METROPOLITANA.....	31

1. Inquadramento complessivo della città

Venezia è il primo Comune della regione sia per popolazione (264.015 abitanti al 30.09.2015) che per superficie, estendendosi per 414 kmq. Essendo composto per oltre il 60% da superfici acquee, il territorio del Comune di Venezia è molto articolato e particolarmente complesso, tanto che dai litorali all'entroterra mestrino si susseguono realtà diverse: la laguna e l'arcipelago di isole, l'antica città di Venezia sull'acqua, la terraferma che a sua volta comprende Mestre, Marghera (la zona industriale e il quartiere urbano) e alcuni comuni minori aggregatisi agli inizi del '900. "Le città di Venezia" è l'espressione che meglio rappresenta il policentrismo tipico del territorio veneziano.

Il ruolo metropolitano della città è dato dalla maglia infrastrutturale e dalla compresenza di un'alta concentrazione di funzioni di servizio di area vasta (ad esempio l'aeroporto intercontinentale di Tessera che è il terzo scalo italiano, con quasi 9 milioni di passeggeri, e il porto, primo dell'Adriatico per container movimentati e, con oltre 1,7 milioni di passeggeri movimentati nel 2014, il secondo porto a livello italiano¹. L'orizzonte metropolitano di Venezia è dunque risultante dalla saldatura di diverse componenti territoriali, insediative e produttive che comprendono per lo meno le tre province di Padova, Treviso e Venezia.

Il quadro demografico riflette un processo di depauperamento che erode, anche se oggi con intensità minore rispetto ai decenni scorsi, la popolazione del comune capoluogo favorendo i comuni di cintura più vivaci. Nel Comune di Venezia a fine 2014 si registra una perdita di popolazione dal 1968 di oltre 100.000 unità. Resta comunque il dato che Venezia per essere crocevia di arrivi dal porto, dall'aeroporto e attraverso i principali nodi ferroviari, stradali e autostradali, costituisce un modello insediativo in parte dissimile da quello diffuso, tipico di altre province venete. Infatti, le relazioni urbane che Venezia intrattiene per i flussi legati ai poli formativi, agli uffici e servizi pubblici presenti, al movimento turistico, creano forme di polarizzazione non allineate alla realtà demografica: l'analisi dei dati relativi al 2008 porta per esempio a calcolare una popolazione equivalente, nella sola città antica, di oltre 140.000 persone al giorno.

L'economia veneziana è caratterizzata da un sistema produttivo tradizionale e molto articolato al quale si affianca un fenomeno turistico che agisce a una scala sovra locale e che distribuisce le proprie esternalità positive su una base territoriale ampia, ben oltre i confini comunali e perfino regionali.

Quale effetto della crisi e delle mutate condizioni di mercato il tessuto produttivo dell'area risulta profondamente trasformato verso una maggiore e più spinta terziarizzazione. In particolare i dati sulla trasformazione dell'area industriale di Marghera evidenziano una modifica strutturale della dotazione occupazionale, con una svolta decisa sul sistema della logistica e dei servizi. La città antica, oltre alle funzioni più direttamente legate all'economia turistica (ristorazione e strutture ricettive) presenta una forte concentrazione di attività commerciali. Negli anni più recenti sono stati sviluppati numerosi progetti di localizzazione di funzioni direzionali in diverse aree del territorio comunale (VEGA a Porto Marghera, AEV Dese, Aev Terraglio, aree di espansione aeroportuale e ambiti di riqualificazione urbana come via Torino).

Il contesto culturale della città di Venezia, com'è noto, conta su un patrimonio culturale di opere, uniche al mondo per tipologia e qualità inteso come emergenze storico-architettoniche paesaggistiche della città antica e della sua laguna. Accanto a ciò tuttavia, emerge anche un patrimonio culturale immateriale, costituito dal capitale umano della città e dalla capacità delle diverse istituzioni attive nel "produrre cultura" alle quali si affianca un tessuto associazionistico impegnato; un sistema di istruzione, articolato su diversi livelli, da quella di base fino a quella universitaria. Di conseguenza, l'eccellenza di Venezia alla scala

¹Fonte: Risposte Turismo "Il traffico crocieristico in Italia nel 2014", 2015.

metropolitana comprende anche la capacità di legare produzione, ambiente, tradizione e innovazione, attraverso la presenza di competenze specifiche sviluppatasi per affrontare la peculiarità dei problemi di tutela e conservazione dell'ambiente e del patrimonio, nonché particolari capacità imprenditoriali in grado di coniugare cultura, ricerca tecnologica e design; legami nuovi e tradizionali con culture e religioni diverse.

La presenza diffusa nel territorio veneziano di soggetti associativi aventi finalità sociali senza scopi di lucro consente inoltre di offrire maggiori opportunità alle fasce di cittadini portatori di bisogni sociali emergenti. L'ultimo censimento del 2011 ha rilevato la presenza di 4.694 enti no profit, in grado di produrre beni e servizi per le imprese oltre che nel campo della solidarietà. Tra queste organizzazioni, in particolare, la cooperazione sociale ha dimostrato di poter garantire concrete risposte alla crisi economica, contribuendo alla generazione e al mantenimento di posti di lavoro per i soggetti più deboli e la coesione sociale del territorio.

Nel quadro più strettamente istituzionale è utile annotare che Venezia è il capoluogo della Città metropolitana di Venezia, subentrata all'omonima Provincia, ai sensi dell'art. 23, comma 1 ter del DL 24 giugno 2014 n. 90, convertito con modificazioni dalla legge 11 agosto 2014 n. 114², dallo scorso 31 agosto.

La Città metropolitana di Venezia, il cui sindaco è, per effetto della legge 114 citata, il sindaco del comune di Venezia, ha approvato il proprio Statuto e sta procedendo alla redazione del Piano strategico.

²La legge 114/2014 ha aggiornato la legge 56/2014, istitutiva delle Città Metropolitane in Italia. Nel caso di Venezia, la legge 114/2014 ha posticipato al 2015 l'iter per l'elezione degli organi della Città Metropolitana.

2. Individuazione delle principali debolezze, fabbisogni e sfide in relazione alle cinque dimensioni di cui all'art. 7 del Regolamento (UE) n. 1301/2013

Sfide economiche

Uno dei fattori principali che delineano la peculiarità del sistema economico veneziano è la presenza delle produzioni terziarie tradizionali, in particolare del turismo e del commercio. Settori caratterizzati da un basso rapporto capitale/lavoro che si traduce in una più bassa produttività del lavoro (valore aggiunto/ula) rispetto ad altri settori dei servizi dove gli investimenti consentono di raggiungere più elevati livelli di produttività. La domanda turistica diretta a Venezia, ma che ha importanti ricadute su tutta l'area metropolitana, rappresenta una delle maggiori risorse economiche del territorio, ma richiama nel contempo la necessità di gestire i flussi di visitatori e di sviluppare adeguate forme di imprenditorialità.

Per quanto riguarda il settore industriale, si evidenzia che le aree di Porto Marghera, tutte comprese nell'ambito del Sito di Interesse Nazionale di Venezia-Porto Marghera, risultano altamente compromesse da un punto di vista ambientale e necessitano quindi di interventi di bonifica e ripristino ambientale.

Il polo industriale veneziano peraltro ha vissuto nell'ultimo decennio una profonda trasformazione con numerosi processi di ristrutturazione e riconversione produttiva, ma anche pesanti crisi aziendali che hanno comportato la progressiva dismissione di importanti impianti produttivi ed il graduale calo del peso occupazionale. Alcune delle industrie di base storicamente presenti (operanti nel settore chimico, meccanico, metallurgico, siderurgico e petrolifero) hanno esaurito gran parte della loro capacità propulsiva: le unità operative in questi settori dal 1965 (anno di massima occupazione presente nell'area) al 2011, sono passate da 118 a 44.

A fine 2014 Porto Marghera presenta un tessuto imprenditoriale molto diverso rispetto a quello che ha contrassegnato il modello di sviluppo del corso del secolo scorso; oggi comprende funzioni e specializzazioni diverse e un'imprenditoria sempre più differenziata che include nuove categorie di attività e nuove professionalità.

L'attuale situazione produttiva a Porto Marghera è così riassumibile:

- nel polo di Porto Marghera lavorano circa 11.117 addetti diretti suddivisi in 953 aziende;
- I settori industriali/manifatturieri interessano: 137 aziende ed il 37% degli addetti. In questi settori 5 aziende rappresentano ancora il 21% del totale degli occupati complessivi dell'area.
- I settori dei trasporti e servizi logistici interessano: 197 aziende ed il 18% degli addetti.
- I settori del terziario avanzato interessano: 312 aziende ed il 21% degli addetti.
- I settori di energia, acqua e rifiuti interessano: 30 aziende ed il 9% degli addetti.

I quattro macrosettori analizzati complessivamente rappresentano il 71% delle aziende e l'85% degli addetti. La distribuzione per classe dimensionale delle imprese rilevate presenta un profilo molto comune alla struttura produttiva italiana, con la concentrazione massima in aziende nella classe delle piccole imprese. Il 92% impiega meno di 50 addetti.

I vantaggi competitivi che caratterizzano l'area (posizionamento e infrastrutture, competenze industriali presenti, portualità, disponibilità di aree per nuovi insediamenti produttivi, disponibilità di una zona franca) ne fanno una risorsa che deve essere valorizzata per intercettare quegli investimenti privati, nazionali e internazionali che possono costituire le leve dello sviluppo locale.

Sfide ambientali

La città di Venezia, cresciuta in un ambiente di frontiera fra terra e acqua, ha attraversato il '900 confrontandosi con due forti pressioni culturali e sociali che hanno agito sullo sviluppo ambientale: da un lato l'attitudine, ereditata dal passato, a considerare attivamente le condizioni ambientali che la circondano; dall'altro la spinta alla modernizzazione della sua economia e della sua struttura territoriale che, se ha effettivamente creato ricchezza, ha anche causato danni complessi e pesanti, sia alla città d'acqua che a quella di terraferma, oggi solo in parte recuperati. Venezia e il suo territorio hanno talvolta trascurato quelle modalità di sviluppo che avevano storicamente garantito un rapporto equilibrato fra sistema antropico e matrice ambientale e questa crisi si è manifestata, a partire dagli anni '70 del secolo scorso, nell'assunzione della questione ambientale ai primi posti dell'agenda politica e amministrativa del governo del territorio. Gli ambiti di crisi sono rapidamente elencabili in:

- la perdita di qualità dell'ambiente urbano, in particolare l'urbanizzazione disordinata e di bassa qualità
- il peggioramento dei parametri di inquinamento dell'aria e delle acque
- la crisi funzionale della rete idraulica superficiale
- l'impovertimento degli ecosistemi naturali e la loro incapacità ad autoregolarsi e riprodursi.

Porto Marghera, caratterizzata da un forte squilibrio ambientale, abbinato ad un evidente degrado paesaggistico, obbliga ad affrontare con urgenza, serietà e puntualità il tema del rischio industriale, della bonifica e del recupero delle aree esistenti, l'insediamento della nuova industria sostenibile. Il Piano di Assetto del territorio approvato nel settembre 2014 conferma la vocazione industriale dell'area con progetti volti alla riconversione delle aree produttive in dismissione ad una industria finalizzata alla chimica verde e alle energie da fonti rinnovabili.

La mobilità urbana è l'altro ambito specifico nel quale si rilevano particolari criticità. Nella ristretta area del territorio veneziano si sommano diverse componenti che insieme determinano importanti volumi di traffico: importanti spostamenti pendolari generati dalla dispersione delle residenze e dal persistere di poli attrattivi del terziario; una componente di attraversamento nella direttrice est-ovest, importanti flussi turistici (pernottanti ed escursionisti verso la città insulare) e una consistente componente commerciale originata negli importanti poli logistici dell'area, come le aree di Porto Marghera ed in generale del Porto di Venezia. Il trasporto privato su gomma continua ad essere il modello prevalente di spostamento, modello che rende difficile controllare l'organizzazione dei flussi e porta ciclicamente alla congestione del sistema viario.

La stima della domanda di mobilità per l'ora di punta del mattino, con la generazione delle aree di trasformazione urbanistica, passa da 83.400 spostamenti del 2007 (esclusi gli spostamenti a piedi e con le due ruote) a 98.535 del 2017 (+18.1%) (Piano urbano della Mobilità di Area Vasta PUM – AV approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 40 del 04.02.2010).

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, l'analisi delle rilevazioni delle frequentazioni dei treni effettuata da Trenitalia a Marzo 2012, indica che il 73% degli spostamenti ferroviari del Veneto avvengono nella città metropolitana di Venezia.

Gli spostamenti ferroviari si concentrano prevalentemente a Padova (16%), a Venezia (16%) e Venezia Mestre (12%). Tuttavia, una buona percentuale (24%) è rappresentata dalle stazioni minori, a testimonianza della vocazione metropolitana del trasporto ferroviario.

Va però evidenziata la situazione positiva di Mestre dove, per effetto delle politiche infrastrutturali sul traffico e sulla sosta, si è in presenza di una riduzione del traffico e di una ripresa della mobilità con il trasporto pubblico e della mobilità ciclabile.

Gli obiettivi di carattere ambientale già fissati dal Piano Urbano della Mobilità di una Area Vasta (PUM-AV) del 2010, rinforzati nell'ambito del Piano di Assetto del Territorio (PAT) (approvato con con la sottoscrizione, da parte del Comune di Venezia e della Provincia di Venezia, del verbale della Conferenza di Servizi Decisoria convocata ai sensi dell'art. 15, comma 6, della LR 11/2004, del 30.09.2014) per la terraferma sono così riassumibili:

- Riduzione dell'inquinamento atmosferico grazie al miglioramento dei mezzi circolanti e alla riduzione della congestione e del traffico: PM10, NOx, benzene, CO2;
- Riduzione del consumo energetico, grazie al miglioramento tecnologico dei mezzi e grazie alla riduzione della congestione e del traffico;
- Riduzione dell'inquinamento acustico, grazie alla forte riduzione del traffico sulla Tangenziale, in particolare di mezzi pesanti, e nel centro di Mestre;
- Riduzione dei chilometri percorsi (espressi in veicoli-km) in funzione della riduzione della congestione e quindi dell'aumento della velocità, il cui obiettivo è un aumento del 10% al netto del Passante;
- Riduzione del 30% del traffico leggero sulla Tangenziale grazie all'eliminazione del traffico di attraversamento e grazie alla riduzione del traffico specifico;
- Riduzione del 40% del traffico pesante sulla stessa Tangenziale grazie all'eliminazione del traffico di attraversamento;
- Riduzione del 40% del traffico di Mestre (radiali interne alla Tangenziale) grazie all'eliminazione del traffico di attraversamento e ad una nuova scelta modale;
- Incremento dell'utilizzo del trasporto pubblico, in particolare del Tram e del SFMR (+50% al 2017 del numero di passeggeri rispetto ad oggi);
- Incentivazione della mobilità ciclabile con un aumento del 30% degli attuali utenti della bicicletta, passando da una quota modale del 5,4% della mobilità pendolare a una quota del 7%.

Per quanto riguarda la città d'acqua, la mobilità nautica genera uno dei maggiori impatti su un contesto particolarmente fragile: carenze normative e culturali, oltre che investimenti enormemente minori, hanno ritardato l'aggiornamento tecnologico del settore nautico rispetto a quello automobilistico. Le motorizzazioni endotermiche utilizzate comportano gravi impatti ambientali, alcuni equivalenti a quelli che accadono in terraferma seppur di intensità maggiore dovuta all'arretratezza tecnologica (l'emissione di gas

di scarico, il rumore, il rilascio in acqua di sostanze inquinanti), con l'aggiunta dell'impatto, assolutamente peculiari del contesto lagunare, dovuto alla generazione di moto ondoso: gli edifici antichi, fragili e preziosi, e la morfologia lagunare altrettanto delicata ed importante, subiscono con grave danno l'azione delle onde e delle vibrazioni generate da questi veicoli che funzionano con un'efficienza fra energia sviluppata e spostamento effettivo assai bassa. Da diversi anni il Comune tenta di innescare nella filiera industriale, normativa e commerciale quel cambiamento radicale verso l'elettificazione dei mezzi di trasporto acquatico che il mercato da solo non riesce a realizzare.

Sfide climatiche

Venezia è sul filo del mare. La terraferma, buona parte della quale si trova sotto il livello del mare e viene mantenuta emersa da una efficiente rete di bonifica a scolo meccanico, è solcata dalle acque dei fiumi mentre il centro storico e le isole sono immerse nella laguna. Per mantenere questo ambiente, che è uno degli elementi che rendono Venezia unica al mondo, Venezia ha da sempre dovuto intervenire sulla laguna e sul regime delle acque. Anche sull'entroterra, storicamente, si è dovuto interagire costantemente con la presenza delle acque (la primordiale urbanizzazione lungo la fascia delle risorgive, la ricchezza delle sorgenti, la regimazione dei corsi d'acqua, le bonifiche). Il risultato è la presenza di un'infrastruttura fondamentale per le attività umane la cui manutenzione sconta un grave ritardo evidenziatosi ripetutamente e da ultimo con gli eventi alluvionali susseguiti in terraferma almeno dal 2007 in poi.

Il rapporto con l'acqua risulta particolarmente esposto ai fenomeni derivanti dai cambiamenti climatici, in particolar modo ai rischi di innalzamento delle maree, di incremento della frequenza e intensità dei fenomeni di acqua alta e delle precipitazioni estreme. La città di Venezia ha intrapreso da qualche anno, come naturale prosecuzione del suo impegno in campo ambientale, una strategia più ampia e incisiva che contempla sia il contrasto ai gas serra, sia le azioni di adattamento ai cambiamenti climatici attesi.

Tale strategia per la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici sarà definita dal Piano Clima: il Comune di Venezia ha approvato con deliberazione n. 15/2014 della Giunta Comunale una sorta di "manifesto" intitolato "Venezia clima futuro" che schematizza gli obiettivi e definisce gli ambiti che verranno affrontati dal Piano vero e proprio:

- la riduzione delle emissioni di gas serra da parte di edifici residenziali e commerciali;
- la riduzione della dipendenza da fonti fossili;
- l'aumento dell'uso del trasporto collettivo oppure della bicicletta;
- in generale, la riduzione dei consumi di combustibili fossili per edifici e mobilità;
- la sicurezza delle infrastrutture per i trasporti rispetto a condizioni meteo estreme.

Il Manifesto segue l'adesione di Venezia al Patto dei Sindaci, la campagna promossa dalla Commissione Europea che ha come obiettivo la mitigazione del cambiamento climatico, che ha portato all'approvazione (con deliberazione del Consiglio n. 103 dell'11-12 dicembre 2012) del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile. Secondo i criteri stabiliti dal PAES le emissioni pro capite in Comune di Venezia (con l'esclusione del comparto industriale, del traffico navale del Porto, degli aeromobili dell'Aeroporto e l'energia termoelettrica) ammontano a circa 5,54 tonnellate annue per un valore complessivo calcolato pari a 1.494.744 tonnellate annue (Inventario di base delle emissioni all'anno 2005).

Alcune valutazioni sui dati ci dicono che:

- l'edilizia residenziale è il settore maggiormente responsabile di emissioni (524.145 t/anno);
- il settore della mobilità e dei trasporti pesa per un terzo (424.350 t/anno);
- il trasporto pubblico incide per il 10% sul totale dei trasporti (pubblici e privati) con 42.792 tonnellate annue;
- le emissioni relative al patrimonio comunale (uffici e mezzi di trasporto) hanno un incidenza relativamente molto bassa sul totale 21.421 t/anno per gli uffici e 218.2 t/anno per il parco auto).

Un secondo filone riguarda la capacità di affrontare in maniera consapevole l'accelerarsi delle modifiche ambientali prodotte dai cambiamenti climatici in atto, quantificarne gli effetti e i potenziali impatti sul nostro territorio, per adattare la nostra Città, i suoi insediamenti, le sue infrastrutture, al fine di garantirle un futuro. Un fenomeno che già ora verificiamo essere più intenso rispetto al recente passato, sono le cosiddette "isole di calore" che vedono le zone urbanizzate raggiungere temperature più elevate rispetto alla campagna e non riuscire a rinfrescarsi abbastanza durante la notte (e per periodi prolungati) da permettere alla popolazione di riposare e recuperare durante il sonno. Tale problema, che dipende anche dalla dotazione vegetale e dalle caratteristiche costruttive e urbanistiche del patrimonio edilizio, rappresenta l'attuale ambito di sviluppo delle politiche urbane volte al miglioramento della qualità insediativa. Si prevede inoltre che i cambiamenti climatici avranno effetti sugli habitat lagunari, sulla biodiversità acquee e terrestri, nonché sulla disponibilità della risorsa idrica potabile.

Sfide demografiche

La taglia ufficiale della popolazione fa riferimento ai residenti anagrafici ed è questa la misura sulla quale viene determinata la dimensione dei servizi locali (come ad esempio quelli sanitari). Da qui nasce una criticità legata al fatto che, se da un lato il numero dei residenti a Venezia centro storico è in continua riduzione (processo di spopolamento della città storica e del conseguente invecchiamento della popolazione), dall'altro i *city user* non residenti contribuiscono a raddoppiare giornalmente il carico antropico e impongono uno specifico disegno della rete commerciale e dei servizi. L'analisi sul turismo e sui *city user* ha evidenziato, nel 2008, oltre 21 milioni di accessi annui³ (pernottanti ed escursionisti) attraverso le varie porte di ingresso alla Città.

Nel tempo, la combinazione di saldi naturali e migratori ha portato la popolazione a trasformarsi radicalmente: la bassa natalità e l'innalzamento dell'età media hanno prodotto nel tempo una diminuzione dei giovani e un aumento degli anziani, più vistoso in alcune aree (come nella città antica) a seguito di una diversa struttura di partenza e di diversificati flussi migratori. A tale fenomeno si accompagna il processo di 'proliferazione - assottigliamento' delle strutture familiari: un incremento graduale del numero di famiglie, accompagnato da una diminuzione della dimensione media familiare. Tali fenomeni definiscono nuove o diverse esigenze abitative, di servizi e di mobilità.

Nella terraferma invece la sfida è quella di accogliere uno scenario di crescita della popolazione, ma senza consumare nuovo suolo, favorendo la rivitalizzazione di varie parti del territorio e offrendo l'opportunità di accedere al diritto della casa a tutte le fasce di popolazione. Nella terraferma infatti la crescita metropolitana nello scorso secolo è stata caotica e disomogenea. Oggi l'inurbamento di quella città

³Dati COSES, 2008.

cresciuta in funzione dell'industria di Porto Marghera va ripensato. Un fenomeno che non può essere ridotto solo all'esigenza di costruire più case, ma che va letto attraverso codici più complessi, investe il tema delle funzioni, dei servizi, del lavoro, del tessuto commerciale di questa città: insiste sul tema della *forma civis* più che sulla *forma urbis*.

La terraferma veneziana, se paragonata ai comuni limitrofi, presenta un patrimonio abitativo sia più datato, sia meno curato dal punto di vista manutentivo (il 19%, 8.782 abitazioni occupate, risultava al Censimento 2001 in mediocre o pessimo stato di conservazione). L'edilizia residenziale, e in generale lo sviluppo del tessuto urbano, hanno conosciuto la loro fase di massima espansione nel secondo dopoguerra e, in particolare, nel periodo dal 1946 al 1971. Grande attenzione deve essere posta alle abitazioni costruite a partire dal dopoguerra fino agli anni Settanta: in molti casi si tratta di case che oggi riteniamo inadeguate sia esteticamente che per le prestazioni di risparmio energetico. A Venezia rappresentano il 47% del totale, ma salgono al 65% nella sola terraferma. A Mestre centro ben 3 abitazioni su 4 sono state edificate proprio in quel periodo. Un'ampia parte del patrimonio edificato di scarso valore, sul quale intervenire per ridare qualità alla città.

Una parte di queste abitazioni in terraferma sono state abbandonate dagli autoctoni e occupate dagli immigrati i quali utilizzano più frequentemente anche gli spazi pubblici come luoghi di incontro; quegli stessi spazi svuotati dagli abitanti della città che nel tempo hanno internalizzato anche la dimensione pubblica.

La crisi economica mondiale che ha colpito anche il nostro territorio ha minato alle fondamenta molte realtà imprenditoriali tra queste in particolare, il settore dell'edilizia. Ciò ha reso più lento del previsto l'avanzamento di molti progetti. Cantieri già aperti sono stati chiusi per fallimento delle ditte appaltatrici, studi già presentati non sono passati alla fase esecutiva. La difficilissima congiuntura socio economica che è ancora in atto non permette di prevedere quali saranno le conseguenze sui progetti ideati o già approvati, soprattutto per quanto riguarda la tempistica di realizzazione. Resta comunque viva da parte dell'amministrazione comunale la volontà di portare avanti, anche in mezzo a queste difficoltà, tutte le iniziative nel merito della residenzialità e che vadano incontro alle necessità dei suoi cittadini.

Le linee programmatiche presentate dall'amministrazione eletta nel maggio 2015 individuano, fra i temi su cui concentrare l'azione, la lotta al degrado e la rivitalizzazione delle città di Venezia, in tutte le sue componenti, attraverso una serie di interventi in favore dei residenti. L'architave su cui basare l'impegno dell'amministrazione riguarda la promozione dello sviluppo economico: il lavoro che si trasforma in benessere diffuso consente migliori servizi per gli anziani, l'attivazione di politiche di incentivazione all'arrivo di nuove aziende favorisce il contro esodo delle famiglie; la presenza di poli universitari di eccellenza, coniugata con un'offerta occupazionale di alto livello può attrarre (secondo il "modello Boston") l'insediarsi di nuove famiglie.

Sfide sociali

La città di Venezia in questi anni ha manifestato una vocazione internazionale e cosmopolita, sia per il flusso del turismo che per la presenza di grandi snodi di traffico. Tutto ciò ha portato nuovi soggetti a muoversi nello spazio urbano e metropolitano con specifiche richieste di aiuto, spesso emergenziali, che necessitano di specifiche risposte che l'attuale welfare cittadino non contempla.

La marginalità riguarda, dunque, non solo i residenti ma anche le persone, spesso non domiciliate, di passaggio in città e alla ricerca di soluzioni temporanee: rifugiati e richiedenti asilo ma anche persone italiane o immigrate che per vari motivi si trovano prive di qualsiasi risorsa.

Il capoluogo veneziano dovrà quindi tenere in forte considerazione almeno due questioni. La prima riguarda le politiche di integrazione per fare in modo che il contributo delle seconde generazioni (nati stranieri) non sia solo quantitativo, ma possa incidere sulla crescita della società complessivamente intesa. La seconda attiene al sistema assistenziale, di welfare e delle politiche sociali, con specifico riferimento a strategie di sostegno delle famiglie e delle donne (conciliazione famiglia-lavoro).

Negli ultimi anni inoltre la crisi economica ha posto il problema dell'impoverimento progressivo delle famiglie: è un dato preoccupante che colpisce in particolare lavoratori disoccupati, in cassa integrazione, studenti e pensionati. Gli sfratti per morosità sono aumentati in maniera esponenziale (581 nel primo semestre 2013: il 90% relativo ad esecuzione di sfratti di inquilini italiani).

In questo contesto una particolare attenzione va rivolta anche alla condizione di fragilità dell'anziano e della persona con disabilità, per le quali è necessario pensare a forme di sostegno non solo a domicilio, ma anche prevedendo forme di residenzialità diverse dalle tradizionali case di riposo.

Su queste problematiche si innestano i delicati temi della sicurezza e del decoro urbano: è necessario ricucire il tessuto urbano superando le barriere ferroviarie e stradali, i vuoti urbani e i quartieri popolari isolati; promuovere l'educazione alla legalità, perché in collaborazione con le diverse istituzioni e l'associazionismo locale si contrastino i fenomeni di abusivismo e microcriminalità.

3. Strategia di sviluppo urbano da realizzare con orizzonte al 2020 e contributo del PON METRO

3.a Elementi di unitarietà della strategia

La strategia di Venezia è costruita a partire da una idea di sviluppo tendenziale centrata sulla dimensione metropolitana di *città plurale, solidale e sostenibile* maturata nel Piano Strategico 2004, sostenuta e ripresa da tutti i documenti successivi di programmazione dell'amministrazione che ad esso si richiamano (PAT, PUMAV, PAES).

La città è infatti oggi impegnata nel ricostruire la sua capacità di resilienza territoriale e sociale rinforzando i diversi fattori che la costituiscono e le relazioni che li legano, includendo anche l'attivazione diretta della cittadinanza che vive, lavora e studia nel territorio urbano e metropolitano.

A titolo di esempio, e per l'importanza che questa combinazione riveste per lo sviluppo urbano, vale la pena sottolineare l'investimento effettuato nella pianificazione della mobilità e il suo coordinamento con la pianificazione territoriale (prima il Piano Regolatore Generale, poi il Piano di Assetto del Territorio). Entrambi i piani disegnano un futuro di sostenibilità ambientale, grazie alla previsione ed implementazione di programmi per la riduzione del traffico, per la migrazione dei sistemi di mobilità individuali verso quelli collettivi, per l'utilizzo di tecnologie più rispettose dell'ambiente (si pensi alla costruzione della rete tranviaria integrata con il Sistema Ferroviario Metropolitano di Superficie), per il recupero e la valorizzazione delle aree naturali attraverso una ridefinizione dei confini dell'abitato e del costruito.

I processi di miglioramento socio – economico e di rigenerazione urbana e territoriale alle diverse scale che si propongono riguardano i temi ambiente/energia, cultura, mobilità, produzione (materiale e immateriale), residenzialità e turismo. L'impegno dell'amministrazione comunale, che emerge dai diversi documenti di programmazione approvati si concentra quindi su un'offerta residenziale ampia, diversificata e adeguata alle esigenze di comunità urbane sempre più complesse e frastagliate sia per composizione dei nuclei famigliari che per possibilità economica; sull'adeguamento della composizione e la qualità degli spazi pubblici (strade, piazze, verde urbano) che devono essere connessi, accessibili, sicuri e flessibili per un loro uso continuo e diversificato per tutti gli abitanti e in tutto l'arco della giornata; sul mantenimento e miglioramento della rete della mobilità pubblica per diminuire il carico ambientale degli spostamenti e offrire a tutte le fasce di età, in tutte le condizioni economiche, libertà di movimento e di accesso alle opportunità che la città offre; e infine sul mantenimento e lo sviluppo di un welfare a servizi diversificati che svolgano un ruolo positivo anche nella determinazione dei processi economici. Va peraltro migliorata la capacità di raccolta di dati e informazioni (ad esempio dei flussi turistici) attraverso la messa a punto di sistemi tecnologici di rilevamento ed elaborazione in tempo reale (sensori/telecamere e software di analisi) che forniscano le informazioni necessarie ad assumere decisioni tempestive. Si segnala in proposito che l'amministrazione comunale di Venezia ha realizzato una propria infrastruttura di rete basata su fibra ottica e wireless. La proprietà di una rete a larga banda consente all'Amministrazione cittadina di sviluppare e fornire servizi innovativi ai cittadini residenti, a chi lavora, studia o visita Venezia.

Per rinforzare la capacità di resilienza del suo territorio, affrontare le emergenze e abbassare il rischio derivante da eventi straordinari, il Comune ha in atto diverse attività: un sistema capillare, integrato e partecipato di previsione, informazione e allertamento della popolazione (acqua alta, piogge eccezionali e incidenti rilevanti di origine industriale); il programma delle opere derivanti dalle attività del Commissario Straordinario contro le alluvioni; una rete antincendio (in centro storico) indipendente dall'acquedotto

potabile; un sistema di informazione e assistenza per contrastare gli effetti sulla popolazione debole delle ondate di calore. Altri enti collaborano a questi progetti, oppure ne sviluppano di indipendenti con significative ricadute sul territorio.

Parallelamente sono in corso alcune importanti azioni per la riduzione degli impatti che producono cambiamenti climatici (azioni di mitigazione): la riorganizzazione dell'intero ciclo dei rifiuti; la promozione del trasporto pubblico e a basso impatto ambientale, il nuovo Regolamento Edilizio, la scelta del PAT di mantenere invariata la quota di territorio non urbanizzato (*greenbelt e bluebelt*). Queste azioni nascono dall'esigenza di migliorare l'ambiente locale ma dimostrano anche la fiducia nella possibilità di modificare le tendenze globali grazie alla messa in rete di comportamenti virtuosi, attraverso impegni a livello cittadino (protocolli, patti, reti di città, ecc.).

3.b Elementi tematici della strategia e contributo/ruolo del PON METRO

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
<p>Sfide economiche</p>	<p>Aspetti complessivi</p> <p>Le strategie di rilancio dell'economia veneziana assumono l'obiettivo generale di promuovere lo sviluppo economico attraverso il rilancio dell'area di Porto Marghera e lo sviluppo di azioni a sostegno del commercio, industria, artigianato locale, agricoltura e alla pesca, con azioni anche di promozione a livello internazionale dei prodotti e delle eccellenze manifattura industriale e artigianale locale. Inoltre la rivitalizzazione del sistema economico veneziano passa per una crescita in termini di innovazione e conoscenza, elementi dello sviluppo presenti nel sistema produttivo veneziano sia nella sua veste <i>for profit</i> che <i>non profit</i>. Si pensi alle aziende connesse con l'economia dell'immateriale rappresentate dalle produzioni culturali, della ricerca e di nuovi servizi, realtà che fanno parte del terziario innovativo che occorre potenziare nel suo ruolo di funzione creatrice di posti di lavoro ad alto valore aggiunto.</p> <p>Particolare attenzione viene posta dalle linee di mandato del Sindaco al rilancio delle eccellenze metropolitane, prima tra tutte l'artigianato del vetro artistico di Murano, con azioni volte a promuovere l'imprenditorialità.</p> <p>Riguardo all'economia turistica si intende puntare al governo del fenomeno attraverso la diversificazione dell'offerta, la calendarizzazione degli eventi cittadini e il rilancio di alcuni eventi glamour, oltre che promuovere il rilancio del turismo nella terraferma veneziana. Fondamentale la creazione di un'agenzia di sviluppo del territorio che recuperi, intercetti e si interfacci on gli investitori nazionali e internazionali.</p> <p>Per quanto concerne in particolare il polo di Porto Marghera, da tempo, Amministrazioni locali e Ministeri competenti, riconoscendone la valenza strategica, promuovono e sostengono processi di sviluppo e di riconversione dell'area industriale al fine di garantire il mantenimento della sua vocazione produttiva e la salvaguardia dei livelli occupazionali.</p> <p>In tale contesto l'Amministrazione Comunale ha promosso le azioni necessarie a superare i principali fattori che hanno condizionato lo sviluppo dell'area:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'indisponibilità delle aree, le incertezze economiche e temporali sui processi di bonifica, l'incertezza sulle destinazioni d'uso delle aree: • l'acquisto, in corso di perfezionamento, da parte di Comune di Venezia e Regione Veneto di circa 107 ettari di aree industriali di proprietà di di Syndial Spa a Porto Marghera da cedere a imprenditori per la localizzazione di nuove attività produttive • la definizione di azioni finalizzate all'accelerazione e semplificazione dell'iter procedurale dei progetti di bonifica che consentono una sensibile riduzione dei tempi previsti e un concreto abbattimento dei costi.

	<p>La definizione del nuovo assetto fisico e infrastrutturale dell'area: il Piano di Assetto del Territorio (PAT) ha confermato la funzione produttiva - industriale di Porto Marghera definendo le destinazioni d'uso e le funzioni da sviluppare nei diversi ambiti territoriali del polo industriale.</p> <p>A seguito del riconoscimento, da parte del Ministero dello Sviluppo Economico, di Venezia – Porto Marghera e zone limitrofe come area di crisi complessa con impatto significativo sulla politica industriale nazionale (Decreto Direttoriale del MISE del 5 maggio 2011), Regione del Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Organizzazioni datoriali e sindacali e Autorità Portuale di Venezia, hanno individuato una serie di azioni attuabili per contrastare lo stato di crisi.</p> <p>Il quadro programmatico degli interventi prospettati è contenuto nel Progetto di Riqualificazione Industriale (PRRI) per Venezia – Porto Marghera, in attuazione dell'art.27 del Decreto legge 22.06.2012 n°83 “Misure urgenti per la crescita del Paese” approvato dalla Giunta Regionale con deliberazione n°821/2013; aggiornato con DGR °749/2014 che individua, fra l'altro, i settori produttivi verso i quali indirizzare la riconversione dell'area in crisi: chimica sostenibile; energia; industria; logistica; portualità; nautica; cantieristica; innovazione/ricerca.</p> <p>Alle iniziative sopracitate si affianca l'Accordo di programma per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione del Veneto, Comune di Venezia, Autorità Portuale di Venezia del 9 gennaio 2015 che prevede il finanziamento di un programma di interventi finalizzati ad ottimizzare e potenziare le infrastrutture materiali ed immateriali al servizio della riconversione e riqualificazione industriale di Porto Marghera.</p> <p>Inoltre, per consolidare al meglio i vantaggi competitivi dell'area e favorire una riconversione industriale di Porto Marghera ad alta innovazione e a basso impatto ambientale, l'Amministrazione Comunale intende sostenere l'innovazione scientifica e tecnologica e in particolare le attività svolte dalle startup e spin off insediate nell'incubatore VEGAincube nella convinzione che dallo sviluppo dell'innovazione scientifica e tecnologica sia possibile derivare processi di rinnovamento delle attività produttive insediate nell'area di Porto Marghera. Infatti i due assi paralleli di via Torino e del Vega stanno sempre più diventando il polo strategico dell'università, della ricerca e dell'innovazione.</p> <p>La funzione produttiva-industriale di Porto Marghera è confermata anche dalle numerose iniziative e progetti, promossi da soggetti pubblici e privati, finalizzati al consolidamento, alla reindustrializzazione e al recupero di aree dismesse, ed in particolare gli investimenti sui settori logistico-portuali, della Green Economy e della produzione di soluzioni energetiche alternative</p>
<p>OT2/OT4</p>	<p>Aspetti specifici PON METRO</p> <p>Il PON Metro contribuisce alla realizzazione degli obiettivi dell'amministrazione in ambito economico prevedendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la realizzazione di servizi digitali ai cittadini e alle imprese (che saranno progettati anche

in collaborazione con gli altri comuni della città metropolitana) in una logica di interoperabilità;

- la realizzazione di un sistema di infomobilità e di gestione del traffico che garantiscano migliori servizi per la mobilità per le imprese e i lavoratori e che rendano i tempi degli spostamenti più certi.

A tali interventi sono collegati quelli infrastrutturali di interconnessione e completamento di alcuni tratti della rete di piste ciclabili esistenti, di costruzione del centro di interscambio di P.le Cialdini (OT4) al quale si affiancherà la riqualificazione di alcune aree di snodo come spazi smart, che oltre ad offrire servizi ai cittadini (noleggio e deposito biciclette, nursery, ...) offra l'opportunità di allocare nuove attività in grado di generare economie positive per la città.

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
Sfide ambientali	<p>Mobilità sostenibile</p> <p>La mobilità nel Comune di Venezia è un tema caratterizzato da una varietà di aspetti davvero notevole. Il primo è dato dalla particolarità intrinseca del territorio veneziano. A questo si somma il fatto che Venezia è uno dei principali poli attrattori mondiali per il turismo, nonché città metropolitana e capoluogo di Regione. Il territorio comunale inoltre ospita una zona industriale, un porto e un aeroporto tra i più importanti d'Italia ed infine la sua terraferma si trova nel mezzo del corridoio europeo n°5 Lisbona – Kiev.</p> <p>L'inventario delle emissioni e la lettura del Piano Urbano della Mobilità (PUM) fanno comprendere come gli spostamenti da e per Venezia e tra la città antica e la terraferma abbiano un peso notevole al quale va aggiunto, con un ruolo di tutto rilievo, il traffico di attraversamento, in parte risolto con la realizzazione del Passante di Mestre, in parte oggetto di studi e proposte che sono state inserite proprio nel Piano Urbano della Mobilità.</p> <p>Proprio il settore nel quale il PAES prevede le maggiori riduzioni (sia in termini complessivi, -158.203 tonnellate, sia in termini relativi, -37,28%) è quello della mobilità: questo fatto si può spiegare innanzitutto considerando il grande peso che hanno i sistemi di mobilità a livello locale in una città caratterizzata da ingenti flussi turistici durante tutte le stagioni e che inoltre è capitale amministrativa della provincia e della regione. L'altro motivo sostanziale è la presenza di uno strutturato Piano Urbano per la Mobilità che ha posto al centro delle scelte per il futuro della mobilità locale un insieme organico di progetti che perseguono contemporaneamente obiettivi di riduzione del traffico, miglioramento della vivibilità urbana e riduzione delle emissioni.</p> <p>Per quanto riguarda l'ambito d'azione "Mobilità e trasporti", il PRS (Piano Regionale di Sviluppo) rappresenta il quadro generale che raggruppa gli obiettivi da raggiungere, sintetizzabili nella "promozione di una mobilità sostenibile".</p> <p>La mobilità sostenibile è un obiettivo dichiarato anche dal Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, il quale individua nel trasporto stradale uno dei principali responsabili dell'elevato tasso di emissioni di CO₂, con un'incidenza pari al 20% nel 1999. Le misure di riduzione degli inquinanti in atmosfera, che il piano individua per il settore dei trasporti, rappresentano una sintesi coerente degli indirizzi forniti dagli strumenti considerati in precedenza, tra i quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il potenziamento mirato del servizio pubblico, • le misure di disincentivazione del mezzo privato, • l'incremento di percorsi ciclo-pedonali • l'incentivazione al cambiamento tecnologico, con particolare riguardo alla diffusione di carburanti alternativi. <p>Infine anche il Piano di Azione Comunale (PAC) per il Risanamento dell'Atmosfera</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>(adottato dalla Giunta Comunale con delibera n°479 del 30/09/2005 e successivamente approvato dalla Giunta Provinciale con D.G.P. n°28 del 10 gennaio 2006), individua 3 filoni principali di azioni che si possano considerare rilevanti rispetto agli obiettivi PAES:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) mobilità/circolazione/trasporto pubblico e privato locale; 2) riscaldamento/raffrescamento degli edifici pubblici e privati; 3) attività produttive. <p>Il PUMAV (Piano Urbano Mobilità sostenibile Area Vasta) si pone l'obiettivo di riduzione del 30% delle emissioni per il settore mobilità. In particolare si segnalano le azioni per la promozione della mobilità ciclistica e pedonale (Biciplan, PUMAV, PGTU), per la messa in funzione e ampliamento dei km di percorso del Tram elettrico e per la realizzazione del SFMR (PUMAV, PGTU). La pianificazione del sistema di trasporto pubblico (PGTU) razionale e capillare rispetto al territorio comunale, è decisamente un altro punto di forza in relazione all'obiettivo di ridurre le emissioni di CO2; la gestione del servizio da parte di una società, regolato da un contratto di servizio, introduce un grado di indeterminazione nell'implementazione delle azioni, può rappresentare un punto di debolezza rispetto al raggiungimento degli obiettivi dichiarati. La diminuzione dei finanziamenti statali rallenta lo sviluppo di nuovi percorsi ciclabili e pedonali, così come del progetto Tram, costituendo una minaccia al pieno raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale.</p> <p>L'inventario delle emissioni e la lettura del Piano Urbano della Mobilità (PUM) hanno permesso di identificare nel PAES una serie di progetti prioritari (MO.VE.: MObilità sostenibile per Venezia) per il raggiungimento dell'obiettivo di riduzione dell'inquinamento atmosferico, oltre che gli altri obiettivi fondamentali quali il miglioramento delle condizioni di inquinamento acustico, la riduzione del traffico ed il miglioramento della sicurezza stradale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • move 01 il Tram - rete tranviaria elettrica a guida vincolata • move 02 il Sistema Ferroviario Metropolitano regionale (S.F.M.R.) • move 03 Progetto BiciPlan e ciclabilità diffusa • move 04 Car Sharing • move 05 Parcheggi scambiatori • move 06 Road Pricing • move 07 Mobility Management • move 08 Piano Urbano della Mobilità • move 09 Mobilità elettrica

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<ul style="list-style-type: none"> • move 10 Login - logistica amica in città • move 11 Autobus a Metano • move 12 Razionalizzazione delle rotte dei Bus • move 13 Acquisto di nuove unità navali e motorizzazioni • move 14 Conversione della flotta nautica verso alimentazioni bifuel benzina – GPL <p>Alcuni di questi obiettivi sono già in fase di realizzazione: l'amministrazione ha investito molte risorse in progetti che privilegino il trasporto pubblico a basso impatto (le ZTL, la realizzazione del Tram, il potenziamento e conversione a combustibili "puliti" del parco autobus, il servizio di <i>car sharing</i>) e opportunità di spostamento che incentivano l'uso della bicicletta.</p>
OT4	<p>Aspetti specifici PON METRO</p> <p>L'azione che la città di Venezia vuole attuare nell'ambito del PON Metro prevede l'ottimizzazione dei flussi di traffico con una loro gestione intelligente, promuovendo l'interscambio a favore del trasporto pubblico e ciclabile rispetto a quello privato.</p> <p>In linea con questa strategia, si prevedono :</p> <p>1) Interventi per il miglioramento della gestione del traffico</p> <p>1.1. Posa dei sistemi di rilevamento (compresi sistemi di referenziazione per trasporto pubblico e mezzi di emergenza).</p> <p>1.2. Realizzazione di una centrale operativa integrata del trasporto pubblico (analisi dei flussi di traffico, servizi di informazione all'utenza su parcheggi, servizi pubblici di linea, eventi e situazioni di emergenza). Tale azione coinvolgerà anche i comuni della prima cintura dell'area metropolitana.</p> <p>2) Infrastrutture di interscambio e mobilità lenta</p> <p>2.1. Centro interscambio plurimodale di Piazzale Cialdini, con autobus/tram/bike sharing/taxi (stallo intelligente) con possibilità di aggiungere il car sharing.</p> <p>2.1 Piste ciclabili di completamento della rete locale in prossimità dei punti critici prevalenti nei percorsi casa-scuola.</p> <p>2.3.Pista ciclabile per Venezia: opere complementari di collegamento con la rete ciclabile esistente.</p> <p>2.4. Bicipark a Venezia in prossimità dell'attracco del vaporetto (al Tronchetto).</p> <p>2.5 Collegamento ciclabile di completamento del nodo di interscambio Cialdini.</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
<p>Sfide climatiche</p>	<p>La scelta della Città di Venezia di aderire al Patto dei Sindaci e di conseguenza la redazione del Piano di Azione per l’Energia Sostenibile, rientra in una strategia più generale che coinvolge l’intero sistema cittadino ed in linea con la tendenza generale già in atto.</p> <p>Secondo i 41 progetti raccolti dal Piano (suddivisi nelle 5 macro categorie: F.R.E.E. Fonti Rinnovabili ed Efficienza Energetica; P.U.R.E. Pianificazione Urbanistica e Regolamento Edilizio; MO.VE. MOBilità sostenibile per Venezia; L.I.VE. Luce e Illuminazione efficiente per Venezia; IN.FO. INformazione e Formazione) promossi dal Comune e dai principali stakeholder del territorio, la città di Venezia è impegnata a ridurre entro il 2020 le emissioni di CO2 del 22,67 % (superando il minimo richiesto del 20%) rispetto a quelle 2005. Il monitoraggio delle azioni (obbligatorio ogni due anni) ci dice che siamo in linea con gli impegni presi.</p> <p>Una prima riflessione sorge analizzando il parco edilizio. Nel settore delle costruzioni esistenti infatti la proporzione tra le emissioni dovute all’edilizia residenziale e quelle relative all’edilizia ad uso commerciale (in un rapporto quasi paritario) fanno comprendere come sia fondamentale riuscire ad individuare azioni che permettano una riqualificazione di entrambi i settori. Da un’analisi più approfondita svolta attraverso un modello di simulazione del fabbisogno energetico del parco edilizio residenziale, si è riscontrato inoltre che una quota nettamente maggioritaria delle emissioni è imputabile all’edilizia in terraferma edificata tra il 1946 ed il 1970. Per quanto riguarda il patrimonio edilizio comunale, il PAES prevede una serie di interventi di efficientamento energetico con l’obiettivo al 2020 di una riduzione di circa 1.800 tCO2/anno.</p> <p>Una seconda considerazione riguarda il settore della mobilità: notando la differenza di quote attribuite al trasporto pubblico rispetto a quello privato risulta evidente che ci siano grandi potenzialità di riduzione delle emissioni che possono basarsi sulla migrazione di quote di trasporto da privato a pubblico.</p> <p>L’incentivazione all’utilizzo del trasporto pubblico, e alla conseguente riduzione del traffico privato e relative emissioni, passa attraverso la razionalizzazione dei tracciati e dei tempi di percorrenza dei mezzi. D’altra parte la sostenibilità economica di tale intervento è strettamente legata all’appetibilità e affidabilità del servizio.</p> <p>Inoltre, a favore di uno sviluppo sostenibile della Città di Venezia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tutta l’energia impiegata per l’alimentazione degli impianti di illuminazione pubblica sarà “energia verde certificata”, ovvero prodotta esclusivamente da fonti rinnovabili e sostenibili; • vi sarà predilezione per l’impiego nell’ambito delle operazioni di manutenzione di tali impianti di veicoli di tipo elettrico e, ove ciò non sia ancora possibile, ibridi o alimentati a gpl; acquisti e approvvigionamenti saranno preferibilmente a chilometro zero; • si impiegheranno di materiali certificati dai produttori come eco-sostenibili.

	<p>In relazione a tali interventi il PAES stima un risparmio di energia elettrica di oltre 6.000 MWh/anno e una riduzione di emissioni di CO2 pari ad oltre 3.500 t/anno</p> <p>Il documento "Venezia Clima Futuro" citato nella sezione precedente, che costituisce la traccia preliminare di sviluppo di un Piano di adattamento ai cambiamenti climatici per la nostra città, prevede che Venezia ricerchi una maggiore qualità e vivibilità delle aree urbane attraverso l'aumento della fruibilità delle aree verdi e la loro declinazione in aree multifunzione, il consolidamento del sistema della cintura verde (green belt) e della rete ecologica, la promozione di azioni di riqualificazione e riconversione di aree destinate agli insediamenti attraverso l'ammodernamento delle urbanizzazioni e un miglioramento della dotazione di spazi e servizi pubblici. Le finalità connesse alla mitigazione dei rischi derivanti dai cambiamenti climatici si possono sintetizzare con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la valorizzazione delle aree verdi naturali e della biodiversità; • l'aumento delle superfici verdi multifunzione; • l'azzeramento del consumo di suolo; • la rigenerazione urbana; • il miglioramento della qualità insediativa; • soluzioni per il rischio idrogeologico; • soluzioni per il fenomeno delle isole di calore; • promozione dell'uso sostenibile del suolo agricolo e della produzione alimentare biologica. <p>Rispetto al fenomeno dell'acqua alta, che si verifica, in media (e considerando come alta marea lo sforamento dei 110 cm sul livello del mare) una quarantina di giorni all'anno, l'amministrazione comunale ha messo in atto tutta una serie di pratiche atte a limitare i disagi: un sistema di previsione delle maree, un sistema di segnalazione (attraverso sirene per chi vive nel centro storico e un servizio gratuito di sms cui tutti possono accedere) delle maree eccezionali, un sistema di viabilità pedonale "alternativa" su percorsi su passerelle nelle strade più frequentate o strategiche alla percorribilità della città, una viabilità alternativa per i mezzi ACTV.</p>
<p>OT4/OT9</p>	<p>Aspetti specifici PON METRO</p> <p>Oltre alle azioni già descritte nella scheda relativa alle sfide ambientali l'amministrazione intende procedere ad interventi di ristrutturazione/efficientamento energetico di immobili di proprietà comunale destinati a servizi sportivi per i quali si rendono necessari interventi di manutenzione. Lo sport infatti può essere una leva di promozione sociale per chi lo pratica e, nel contempo, luoghi attrezzati per lo sport contribuiscono alla rivitalizzazione di quelle aree di città che li comprendono.</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
Sfide demografiche	<p>Aspetti complessivi</p> <p>Le indagini svolte evidenziano come i motivi per cui si decide di trasferirsi a Venezia sono collegati ai valori tipici dei centri urbani: il lavoro, lo studio, le relazioni e, in particolare per la città antica, anche la qualità urbana e le opportunità e gli stimoli culturali in senso lato. Chi lascia Venezia esprime invece la primaria necessità di trovare una casa con caratteristiche diverse, domanda che non trova risposta nella città antica o all'interno del territorio comunale, almeno non a prezzi accessibili. La dinamica della residenzialità evidenzia una forte crescita dei comuni con un differenziale di costo dell'alloggio, sia per la locazione che per l'acquisto, pari almeno al 30% in meno rispetto ai prezzi medi del semicentro del capoluogo veneziano.</p> <p>Chi viene a vivere a Venezia vede diminuiti i tempi di percorrenza tra casa e luogo di studio o di lavoro e migliora l'accesso alla rete dei trasporti pubblici e l'uso del tempo libero (per la città antica anche la qualità urbana e la sicurezza). Deve però fare dei "sacrifici": accetta una casa più vecchia, meno indipendente, più piccola e alcuni rinunciano persino ad essere proprietari.</p> <p>Diversi interventi, in parte già realizzati, in parte in fase di realizzazione, hanno contribuito negli ultimi anni e contribuiranno in un prossimo futuro a rivitalizzazione alcune parti del territorio, sostenendo l'opportunità di accedere al diritto della casa a tutte le fasce di popolazione senza nuovo consumo di suolo. Si segnalano i seguenti interventi che hanno permesso o che permetteranno di ampliare l'offerta abitativa ad affitto calmierato.</p> <p><u>Area ex Umberto I</u></p> <p>In quest'area nella zona nord del sestiere di Cannaregio, dove c'era una struttura ospedaliera, si prevede la costruzione di circa 40 alloggi dedicati al social housing, e di alcune residenze da destinare al libero mercato, oltre alla ristrutturazione di spazi destinati ad ospitare servizi sociosanitari, oggi già operanti nell'area ma in condizioni non adeguate, migliorandone gli standard qualitativi. L'intervento sarà avviato attraverso definizione di accordi pubblico privati.</p> <p><u>PIRUEA del Lido</u></p> <p>Nell'isola del Lido si sono previsti quattro programmi di riqualificazione urbanistica edilizia: il primo, già realizzato, ha permesso di procedere alla locazione di 14 alloggi per una superficie totale di 1.065 mq. Il secondo progetto, denominato La Fontaine, ha portato all'acquisizione di 10 alloggi da parte di Insula S.p.A. venduti a 2.900,00 euro per mq. E' previsto un bando con possibilità di locazione a social housing, locazione con patto di futura vendita e vendita immediata sempre a prezzi calmierati. Sui restanti nuclei (il primo riguarda 10 alloggi per 700 mq di superficie con relative pertinenze, il secondo, 18 alloggi per una superficie di 1.400 mq. Con relative pertinenze), sono in corso gli</p>

interventi edili; per il primo è prevista la cessione gratuita, per il secondo 1.200 mq in cessione onerosa e 200. mq in cessione gratuita, mentre restano ancora da definire la trattativa d'acquisto e le opzioni di locazione.

Complesso Coletti

In una parte della ex scuola di proprietà dopo la convenzione con l'Amministrazione in data 03/06/2013 sono stati ritirati i permessi di Costruire e l'autorizzazione paesaggistica. A oggi sono in corso i lavori per la realizzazione di 71 alloggi da destinare a social housing.

Ex Conterie a Murano

In una parte di quest'ex area industriale (nella quale si sta procedendo alla bonifica e all'urbanizzazione) sono stati già realizzati dei nuovi alloggi, mentre sono avviati ed in fase di conclusione opere per ulteriori 24 alloggi oltre a 3 unità immobiliari destinati a servizi a supporto della residenza. È inoltre prevista la realizzazione di ulteriori 32 alloggi (o in alternativa la realizzazione di diversa destinazione per utilizzo di uso comune). In uno degli edifici dell'area, di proprietà dell'ATER sono stati completati 10 alloggi che saranno resi disponibili dopo il completamento delle opere di bonifica e urbanizzazione.

Area via Mattuglie

Su questo spazio è in corso l'edificazione e la riqualificazione del territorio attraverso la costruzione di nuove unità immobiliari da destinare al social housing e in parte all'edilizia residenziale pubblica. Il taglio degli alloggi è vario, a una/due/tre camere, con maggior percentuale di quelli a due. Verranno realizzati 60 alloggi destinati a social housing che resteranno di proprietà pubblica (IVe – società di proprietà del Comune di Venezia), più 12 di ERP (ATER Ve). Il resto dell'intervento sarà collocato sul mercato privato per finanziare la costruzione degli alloggi, le opere di urbanizzazione, le opere per il rischio idraulico, il verde.

Area Pertini

Il recupero di questa superficie prevede la realizzazione di 52 alloggi destinati al social housing, che resteranno di proprietà pubblica (IVe - società di proprietà del Comune di Venezia). Altri 109 previsti dal piano particolareggiato saranno di privati (DNG Pertini) e verranno comunque destinati al social housing convenzionandosi con il Comune.

Bandi autorestauro

Nel triennio 2011 – 2014 sono stati pubblicati tre bandi dedicati all'auto restauro. Il meccanismo di questi bandi prevede la locazione di specifici alloggi di proprietà comunale, che necessitano di opere di ristrutturazione, a coloro che sono utilmente presenti nelle graduatorie dei relativi bandi. I locatari potranno scalare gli importi delle spese di manutenzione concordate ed effettuate dagli affitti futuri. In questo modo le spese di restauro non gravano immediatamente sulle casse dell'amministrazione comunale, permettendo di dedicare fondi ad altre opere di riqualificazione e manutenzione di immobili di proprietà comunale. Va sottolineato che uno dei bandi è

	<p>stato dedicato interamente alle isole confermando la particolare attenzione verso la residenzialità insulare. Sono stati messi a bando:</p> <p>87 alloggi per il primo bando 2011</p> <p>54 alloggi per il secondo bando 2014</p> <p>18 alloggi per il terzo bando 2014 ubicati nelle isole</p> <p><u>Area sud progetto Vaschette</u></p> <p>Si tratta di un progetto molto ampio che vede la trasformazione e riqualificazione, anche sotto il profilo dell'efficientamento energetico, di un'intera area a sud di Marghera. Nell'ambito di questo ampio progetto di trasformazione è previsto il recupero di circa 60 alloggi di proprietà comunale, nell'ambito del recente finanziamento previsto dal "Piano Nazionale per le Città".</p> <p><u>Area Altobello</u></p> <p>Una nota a parte merita il cosiddetto "<u>Contratto di Quartiere</u>" siglato dal Comune di Venezia con ATER. Sull'area di via Altobello tra i vari interventi di riqualificazione è stato recuperato un edificio con previsione di circa 30 alloggi da destinare a categorie sociali deboli (nella fattispecie anziani e disabili). Oltre a ciò è stata anche prevista, attraverso il recupero di una delle ex Tettoie da Re l'assegnazione di sei unità abitative a un'altra categoria speciale: gli studenti.</p> <p><u>Aree Demaniali</u></p> <p>È prevista l'acquisizione, con il federalismo demaniale, della Celestia e della caserma Sanguinetti nei quali saranno realizzati circa 60 + 40 alloggi.</p> <p>È inoltre in fase di realizzazione un ampio sistema di interventi, con specifici finanziamenti regionali e statali, riguardanti il recupero e la ristrutturazione, anche con finalità di efficientamento energetico di alloggi, destinati ad edilizia residenziale pubblica.</p>
<p>OT2/OT9</p>	<p>Aspetti specifici PON METRO</p> <p>L'azione che la città di Venezia intende realizzare prevede due ambiti di attività:</p> <p>1) la realizzazione di <i>servizi interattivi</i>, progettati con i comuni della città metropolitana, i cittadini, le imprese e le diverse organizzazioni sociali, che contribuiscano ad aumentare il senso di cittadinanza della città metropolitana. L'obiettivo è quello di favorire, attraverso la cooperazione fra amministrazioni (che sarà formalizzata attraverso appositi protocolli o convenzioni con i diversi comuni della città metropolitana) l'efficientamento di servizi on line, l'inclusione digitale e la partecipazione in rete.</p> <p>Possibili linee di intervento possono essere individuate in quattro ambiti:</p> <p>a) <i>sportelli telematici</i> (per servizi rivolti a cittadini e ordini professionali, anche attraverso il riuso di progetti già realizzati da altre realtà) e a servizio anche di altri comuni della città metropolitana;</p> <p>b) <i>informazione ai cittadini, city user e turisti</i> (sviluppando ad esempio servizi di</p>

	<p>informazioni sulla mobilità);</p> <p>c) <i>sicurezza</i> (declinata in allertamento marea, allertamento incidenti industriali, allertamento rischio idraulico ...) con sistemi che integrino le informazioni provenienti dal territorio ottenute tramite dispositivi (sensori, telecamere intelligenti, ...) e fonti diverse (circolazione stradale , inquinamento atmosferico, gestione delle emergenze);</p> <p>d) un ultimo ambito più strettamente amministrativo, volto a efficientare il processo di erogazione dei servizi, ad esempio attraverso l'integrazione dei dati gestionali nel settore delle politiche sociali e abitative;</p> <p>2) interventi di ripristino di immobili di proprietà comunale da destinare ad edilizia sociale.</p>
--	--

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
Sfide sociali	<p>Aspetti complessivi</p> <p>Il capoluogo veneziano dovrà tenere in forte considerazione almeno due questioni. La prima riguarda il sistema assistenziale, di welfare e delle politiche sociali, con specifico riferimento a strategie di sostegno delle famiglie e delle donne (conciliazione famiglia-lavoro); il secondo le politiche di integrazione dei cittadini stranieri per fare in modo che il contributo delle seconde generazioni (nati stranieri) non sia solo quantitativo, ma possa incidere sulla crescita della società complessivamente intesa.</p> <p>Le azioni previste dall'amministrazione comunale sono in linea con le priorità e le linee di intervento contenute nelle diverse Aree del Piano di Zona 2011-2015 della ULS 12 approvato dalla conferenza dei sindaci il 30.09.2011, che sottolineano la necessità di "promuovere soluzioni abitative protette in alternativa all'istituzionalizzazione" (area Disabilità), "offrire agli anziani <i>un contesto protetto</i> in cui poter vivere <i>come a casa propria</i> avvalendosi, però, di forme di aiuto che sostengano la persona dove <i>non ce la fa</i>" (area Persone Anziane), sperimentare "offerte abitative flessibili e innovative" (Area Immigrazione).</p> <p>L'amministrazione comunale ha individuato una serie di azioni finalizzate alla promozione dell'inclusione sociale e lotta alla povertà delle persone senza dimora ma anche, più in generale, di chi è più fragile, che sono in linea con quelle individuate come prioritarie dal PON Metro.</p> <p>In primis verranno realizzati interventi di pronto intervento sociale rivolti a persone residenti e non che manifestino bisogni urgenti di primo soccorso sociale.</p> <p>Il pronto intervento sociale sarà, però, solo uno <i>step</i> dell'intervento volto all'inclusione sociale e alla lotta alla povertà. Accanto, infatti, ad azioni di contenimento delle emergenze e di "riduzione del danno" verranno realizzate azioni di prevenzione e sperimentazione prima che i nuovi bisogni diventino problemi cronici.</p> <p>Qui ente locale e terzo settore diventeranno un binomio inscindibile per fornire risposte innovative integrate in un <i>continuum</i> che va dall'aggancio alla presa in carico e che si realizzerà attraverso interventi di prevenzione e di sostegno alle persone più in difficoltà ma anche attraverso l'animazione di comunità.</p> <p>L'obiettivo è quello di offrire ai cittadini diversi livelli di servizio a seconda delle richieste, ma anche delle diverse potenzialità, attraverso percorsi di aiuto e sostegno nella ricerca e nella costruzione di una nuova tappa del loro percorso di vita che comprende anche l'inserimento abitativo.</p> <p>Il contrasto al disagio abitativo è dunque un altro importante <i>focus</i> di lavoro.</p> <p>Infine, il progetto si propone di sostenere la riqualificazione e costruzione del tessuto cittadino attraverso un lavoro sulla consapevolezza dei residenti e sulle opportunità di convivenza civile e di "contenimento" della marginalità sociale.</p>

Ciò vale anche per chi si trova in una situazione di transizione: si vedano in questo senso gli “alloggi provvisori per ex-detenute”, i “voucher per inserimento abitativo” pensati per chi è in uscita da una struttura protetta o gli “alloggi per padri separati in difficoltà socio-economica”.¹

Gli alloggi protetti, laddove accompagnano l’inserimento abitativo con il supporto psico-sociale, possono però essere un tentativo di risposta ai bisogni anche di chi si trova o rischia di trovarsi in una condizione di marginalità, che non è solo economica ma che riguarda più in generale la sfera delle relazioni affettive e sociali. Qui si inserisce il progetto innovativo “Housing first” promosso in Italia dalla Federazione italiana organismi per le persone senza dimora (Fio.psd) e volto a favorire il passaggio diretto dalla strada all’appartamento coniugando l’inserimento abitativo con attività di supporto psicologico e sociale.

Anche le azioni riconducibili al secondo focus sono in linea con il Piano di Zona 2011-2015.

Relativamente al pronto intervento sociale, si segnalano quali politiche di intervento l’“informazione e orientamento”, la “risposta ai bisogni primari” e l’“aggancio con il target di strada” finalizzati a “incrementare e completare gli elementi di un’organizzazione complessa declinata su più livelli che va dal primo contatto alla risposta ad alcuni bisogni primari [...] alla realizzazione di punti di informazione e orientamento”.

Infine, per l’area famiglia si individuano quali politiche di intervento le “Politiche per i bambini, adolescenti e giovani in condizione di rischio e/o disagio”, mentre nell’area Servizio di Integrazione Lavorativa vi sono “Favorire l’inserimento dei soggetti nelle Coop. Soc. tipo B e nelle imprese sociali” e il “Sostegno alle imprese”.

<p>OT9</p>	<p>Aspetti specifici PON METRO</p> <p>Le linee di intervento previste dalla città di Venezia riguardano la sperimentazione di modelli innovativi sociali e abitativi con l'obiettivo di prevenire la marginalizzazione delle fasce più deboli di popolazione .</p> <p>Il primo intervento riguarda la costituzione dell'Agenzia sociale per la casa, intesa come porta di accesso per la rete integrata dei servizi, partendo dalla considerazione che la risposta al solo disagio abitativo è spesso insufficiente per il sovrapporsi di altri problemi (mancanza di lavoro, assenza di un percorso formativo, assenza di un percorso di reinserimento professionale, ecc.).</p> <p>In questa linea si collocano ulteriori progetti per la realizzazione di alloggi protetti, che vanno nell'ottica di sostenere le persone fragili non solo a domicilio, ma anche prevedendo forme di residenzialità diverse dalle strutture tradizionali (case di riposo, eccetera). Gli alloggi protetti sono, infatti, strutture assistenziali a carattere residenziale, di dimensioni ridotte, che offrono una certa indipendenza a coloro che necessitano di opportunità di relazioni improntate alla reciproca solidarietà ma che non possono più permanere nel proprio nucleo familiare o nel proprio alloggio.</p> <p>Si prevede inoltre la realizzazione di azioni di accompagnamento sociale per favorire l'accesso all'alloggio da parte dei cittadini di origine Sinta; interventi di comunità e partecipativi in aree della città a rischio di conflitti sociali e interculturali nell'ambito dei previsti progetti di riqualificazione urbana.</p> <p>Si metteranno in atto azioni per consentire alle famiglie meno abbienti di avviare i minori alle attività sportive.</p> <p>Saranno sperimentati inoltre servizi di di innovazione sociale, a cura di comunità locali, reti locali, del terzo settore, per mezzo di partnership innovative pubblico-private.</p>
-------------------	--

4. Elementi di demarcazione territoriale tra PON METRO e POR

Il POR FESR Veneto approvato dalla Commissione Europea con decisione di esecuzione 593 C (2015) del 17/08/2015 ha un asse dedicato allo sviluppo Urbano Sostenibile per la cui attuazione saranno selezionate sei aree urbane (Asse 6), di cui 5 già individuate (compresa anche Venezia) che comprendono il comune capoluogo e un numero compreso fra due e cinque comuni di prima cintura. La dotazione finanziaria è di circa 88 Milioni di euro (circa il 15% del totale). L'Asse attiva gli OT 2, 4 e 9.

Le aree urbane individuate presenteranno la loro proposta di Strategia integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile (SISUS). La strategia dovrà essere volta a riconnettere e ricompattare il tessuto urbano tramite un insieme di poche azioni riguardanti tutti e tre gli Obiettivi Tematici (OT2, OT4 e OT9) dell'Asse 6 del POR.

Nell'area urbana di Venezia il POR FESR interverrà in questo modo:

- OT 4: finanzierà solo l'acquisto di materiale rotabile perché i sistemi di trasporto intelligenti saranno attivati con il PON Metro.
- OT 2: non verrà attivato per evitare duplicazioni o sovrapposizioni con l'azione OT2 finanziata dal PON Metro.
- OT 9: si concentrerà esclusivamente su interventi strutturali su immobili di proprietà ATER o di proprietà di altri comuni parte dell'area urbana, non intervenendo su immobili di proprietà del Comune di Venezia o su interventi non strutturali.

Allegati: documenti integrativi alla strategia

Documento 1: ESTREMI DEGLI ATTI DI PIANIFICAZIONE

Documento 2: PARTENARIATO ISTITUZIONALE SOVRACOMUNALE

Documento 3: STATO DI ATTUAZIONE DELLA CITTÀ METROPOLITANA⁴

⁴ Vedi comunicazione Autorità di Gestione del PON Città Metropolitane - Agenzia per la Coesione Territoriale, datata 15 dicembre 2015, con oggetto “Documento di strategia urbana”, nella quale si fa precisa richiesta di produrre ulteriore documentazione integrativa alla Strategia di Venezia. I documenti sono stati inviati per email all'AdG in data 26 gennaio 2016.

CITTA' DI
VENEZIA



Settore Sviluppo
Economico Politiche
Comunitarie e Processi
Partecipativi



Estremi degli atti di pianificazione

TITOLO	Ambito territoriale	Iter legislativo	Valenza temporale
Programma Regionale di Sviluppo	regionale	Istituito ai sensi dell'art. 7 della legge regionale n. 35/2001. Approvato con legge regionale n.5/2007	Vigente
Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta	Comuni di Venezia, Dolo, Marcon, Martellago, Mira, Mirano, Mogliano Veneto, Quarto d'Altino e Spinea	Istituito con legge n. 340/2000, art 22. Approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 40/2010.	Vigente
Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia	comunale	Previsto dalla legge regionale 11/2004, art 3. Approvato in sede di conferenza decisoria del 30/09/2014 . Con deliberazione di Giunta provinciale n. 128/2014 ne è stata ratificata l'approvazione.	Vigente
Piano Strategico di Venezia	comunale e area vasta	Approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 4/2006.	2004-2014
Linee Programmatiche di Mandato del Sindaco	comunale	Previste dallo Statuto del Comune di Venezia, approvate con mozione dal Consiglio comunale il 29/10/2015.	2015-2020

TITOLO	Ambito territoriale	Iter legislativo	Valenza temporale
Manifesto per un Piano Clima del Comune di Venezia	comunale	Approvato il documento "Venezia Clima Futuro" con deliberazione della Giunta comunale n. 15/2014 , che definisce le tematiche per la predisposizione di un prossimo Piano Clima.	Non prevista
Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile	comunale	Previsto dal Patto dei Sindaci della Commissione europea, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 103/2012.	2020
Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera (PTRA)	regionale	Redatto ai sensi del decreto legislativo 351/99. Approvato con deliberazione del Consiglio regionale del Veneto n. 57/2004.	Vigente
Piano di Azione Comunale (PAC) per il Risanamento dell'Atmosfera	comunale	Previsto dal Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.T.R.A.) della Regione del Veneto (approvato con deliberazione del Consiglio regionale n° 57/2004). Adottato con deliberazione di Giunta comunale n° 479/2005. Approvato con deliberazione di Giunta provinciale n°28/2006.	Vigente
Progetto di Riqualificazione Industriale (PRRI) per Venezia – Porto Marghera	polo industriale di Porto Marghera e zone limitrofe	In attuazione dell'art. 27 del decreto legge n°83/2012 "Misure urgenti per la crescita del Paese". Approvato con deliberazione della Giunta regionale n° 821/2013; aggiornato con DGR n° 749/2014.	Non prevista
Accordo di programma per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera	polo industriale di Porto Marghera e zone limitrofe del Comune di Venezia	Sottoscritto tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione del Veneto, Comune di Venezia, Autorità Portuale di Venezia. Approvato con deliberazione del Commissario Straordinario nella competenza della Giunta comunale n° 597/2014.	36 mesi prorogabili

TITOLO	Ambito territoriale	Iter legislativo	Valenza temporale
BiciPlan – Piano ciclabile comunale	terraferma ed estuario	<p>Previsto dal Piano Urbano della Mobilità (approvato dalla Giunta comunale con deliberazione n° 191/2006).</p> <p>Approvazione del Bici Plan della terraferma:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prima Fase, con deliberazione della Giunta comunale n°164/2006; • Seconda Fase, con deliberazione della Giunta comunale n° 173/2010; • Terza Fase, con deliberazione della Giunta comunale n° 510/2012. <p>Bici Plan dell’Isola del Lido, approvato con deliberazione della Giunta Comunale n° 63/11.</p> <p>Bici Plan dell’Isola di Pellestrina, approvato con deliberazione della Giunta comunale n° 194/2013.</p>	Validità decennale; scadenza non prevista.
Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Mestre e Marghera	<p>Previsto dal decreto legislativo 285/1992 “Codice della strada”.</p> <p>Adottato con deliberazione di Giunta comunale n. 265/2014.</p>	Aggiornamento biennale.
Piano di Zona della Azienda ULSS 12 Veneziana	Comuni di Venezia, Cavallino Treporti, Marcon, Quarto d'Altino	<p>Istituito dalla legge n. 328/2000.</p> <p>Approvato con deliberazione della Conferenza dei sindaci n° 2/2011.</p> <p>Approvato il documento di ri-pianificazione 2015 con DCS n° 2/2015.</p>	2011-2015, prorogata al 31 dicembre 2016 deliberazione della Giunta regionale n. 1841/2015.

CITTA' DI
VENEZIA



Settore Sviluppo
Economico Politiche
Comunitarie e Processi
Partecipativi



Partenariato istituzionale sovracomunale

A Venezia il fenomeno della *metropolitanizzazione* non è nuovo e presenta tuttavia la necessità di una lettura in grado di interpretarne le dinamiche al fine di individuare percorsi e strategie per il suo governo. È indubbio, infatti, che l'orizzonte metropolitano di Venezia non nasce in epoca recente, ma è la stratificazione di un lungo percorso che ha portato a saldare in modo rilevante alcune componenti territoriali, insediative e produttive del territorio di area vasta.

L'analisi delle forme di governo nell'area metropolitana di Venezia evidenzia un significativo sistema di interrelazioni di natura amministrativa, economica e sociale. Di ciò si ha ulteriore conferma dall'esistenza di società di servizi (gestione sistema idrico, sistema dei trasporti, raccolta e gestione dei rifiuti) che governano in modo trasversale i diversi contesti dell'area metropolitana. Il quadro che emerge restituisce un sistema di governo dei processi che trovano sviluppo in questa specifica area, al di là dei limiti amministrativi esistenti tra comuni, complesso, articolato in geometrie variabili a seconda del settore specifico di interesse.

Se ne deduce che se da un lato una governance al territorio dell'entroterra veneziano c'è, ed è stata di recente sancita con la creazione del nuovo ente locale territoriale della Città Metropolitana di Venezia¹, dall'altro questa è confermata *de facto* da una serie di accordi già esistenti, ad esempio nella gestione associata di servizi tra comuni e da esistenti forme di associazionismo tra gli stessi comuni.

Una prima mappatura

Una prima elencazione dei soggetti del partenariato istituzionale sovracomunale, per quanto concerne le azioni del PON Metro che avranno ricadute al di fuori dei confini della città di Venezia relativamente agli **OT2 (Agenda digitale)** e **OT9 (Inclusione sociale e lotta alla povertà)**, è stata svolta tenendo conto di alcuni fattori tra cui:

- l'interesse dell'attore rispetto al programma;
- l'effetto del programma sull'attore;
- il ruolo dell'attore rispetto al programma;
- i bisogni informativi per la migliore progettazione/attuazione del programma.

1 Cfr. Legge del 7 aprile 2014 n. 56 recante "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni". È utile ricordare che **la Città Metropolitana ha di recente approvato il suo Statuto, che ha visto già una prima fase di ascolto e partecipazione del mondo economico e sociale, rappresentato da Associazioni di categoria e da Ordini professionali**. Sarà cura del Sindaco metropolitano **promuovere modalità di cooperazione tra enti locali**, anche **per assicurare la piena condivisione della strategia di sviluppo urbano sostenibile elaborata dal Comune di Venezia, e la sua rispondenza** agli strumenti di programmazione metropolitani.

In questo quadro è pacifico considerare la **Città Metropolitana di Venezia** e i **44 Comuni che la costituiscono** come i principali attori del sistema territoriale di riferimento, e per il loro ruolo non di semplici destinatari del programma, ma come attuatori dello stesso. A questi interlocutori principali si aggiungono le forme di collaborazione o di associazionismo oggi esistenti, quali ad esempio le **Unioni di comuni** e la **Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale** prevista dalla Legge Regionale n° 16/1993 e le **Conferenze dei Sindaci per la programmazione dei servizi socio sanitari**.

Unioni di Comuni

- Unione dei Comuni Fossalta di Portogruaro e Teglio Veneto (comuni citati)

Funzioni trasferite: Polizia municipale e polizia amministrativa, Attività in ambito comunale di pianificazione di protezione civile e di coordinamento dei primi soccorsi.

- Unione dei Comuni Città della Riviera del Brenta (Fiesso d'Artico, Fossò, Dolo, Campagna Lupia)

Funzioni trasferite: Polizia locale, Notificazione atti, Attività produttive, Comunicazione e sportello integrato, Sportello unico per le imprese, Personale, retribuzioni, formazione e aggiornamento.

- Unione dei Comuni del Miranese (Mirano, Spinea, S.Maria di Sala, Salzano, Martellago, Noale)

Funzioni trasferite: Polizia municipale e polizia amministrativa locale, Attività di pianificazione di protezione civile e dei primi soccorsi.

Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale (LR 16/1993)

Rappresenta il punto di riferimento per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo prefissati dalla Legge della Regione Veneto n. 16/1993. Tale Legge individua l'area del Veneto Orientale, che comprende i venti Comuni di: Annone Veneto, Caorle, Ceggia, Cinto Caomaggiore, Concordia Sagittaria, Eraclea, Fossalta di Piave, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Jesolo, Meolo, Musile di Piave, Noventa di Piave, Portogruaro, Pramaggiore, S. Donà di Piave, S. Michele al Tagliamento, S. Stino di Livenza, Teglio Veneto, Torre di Mosto.

I compiti della Conferenza permanente dei Sindaci fra i Comuni sono:

- indirizzo e promozione delle iniziative localizzate nell'area;
- formulazione del parere obbligatorio in ordine agli interventi di competenza regionale di carattere infrastrutturale e di promozione socioeconomica nell'area;
- proposta agli Enti competenti in ordine alla programmazione ed attuazione di piani di intervento infrastrutturale e di promozione economico sociale;
- proposte in ordine all'istituzione di uffici decentrati dello Stato, della Regione, della Provincia di Venezia, nonché di altri enti pubblici anche economici.

Conferenze dei Sindaci per la programmazione dei servizi socio sanitari

La Conferenza è la sede istituzionale del confronto tra i comuni e le Aziende Ulss e costituisce il luogo della programmazione e dell'assunzione di decisioni e programmi in ambito sociosanitario. La Conferenza dei Sindaci formula le osservazioni sulla proposta di piano socio-sanitario regionale, provvede alla definizione, nell'ambito della programmazione socio-sanitaria, delle linee di indirizzo per l'impostazione programmatica

delle attività dell'Azienda Ulss, provvede alla elaborazione dei Piani di Zona, esamina il bilancio pluriennale di previsione e il bilancio di esercizio, verifica l'andamento generale dell'attività dell'Azienda Ulss in merito ai servizi sociali e trasmette le proprie valutazioni e proposte alla stessa Azienda Ulss e alla Regione.

Nel territorio metropolitano sono presenti le Conferenze dei Sindaci relative agli ambiti delle seguenti Ulss:

- Ulss 12 veneziana (comuni di Venezia, Cavallino Treporti, Marcon e Quarto d'Altino);
- Ulss 10 Veneto Orientale (coincidente con l'ambito territoriale della Legge Regionale n. 16/1993);
- Ulss 13 Mirano (Martellago, Mirano, Noale, Santa Maria di Sala, Salzano, Scorzè, Spinea/Campagna Lupia, Campolongo Maggiore, Camponogara, Dolo, Fiesso D'Artico, Fossò Mira, Pianiga, Stra, Vigonovo);
- Ulss 14 Chioggia (Chioggia, Cavarzere e Cona).

In fase di attuazione del programma si dovranno coinvolgere anche gli **organismi di rappresentanza delle zone omogenee**, eventualmente costituite in base a quanto previsto dallo Statuto della Città metropolitana di Venezia, recentemente approvato dalla Conferenza metropolitana. Si potrà attivare, inoltre, una volta costituito, il **Forum permanente** previsto dallo Statuto, il quale potrà essere articolato in Consulte composte dai rappresentanti della società civile, delle categorie, degli ordini professionali e dei sindacati, anche quale sede di dibattito pubblico preventivo.

In seguito ad una più approfondita analisi del sistema della governance del territorio, è stato inoltre individuato l'**Ente di governo del Trasporto Pubblico Locale del Bacino Territoriale Ottimale Omogeneo di Venezia**. Tale ente interviene nella gestione associata, tramite convenzione, tra la Città metropolitana di Venezia e i Comuni di Venezia e Chioggia, delle funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale. È stato designato dalla Regione Veneto con deliberazione della Giunta Regionale n. 2333 del 16 dicembre 2013, ed esercita le sue funzioni dal 1 gennaio 2014. L'Ente di Governo è costituito per l'esercizio associato delle attività:

- amministrative;
- di pianificazione;
- di programmazione;
- di affidamento;
- di controllo;
- di vigilanza.

dei servizi di trasporto pubblico locale del bacino veneziano, coincidente con il territorio della Città metropolitana di Venezia.

Si noti che dall'elenco sono esclusi per il momento altri enti di diritto pubblico (Camera di Commercio Venezia Rovigo Delta Lagunare, Consorzi di bonifica, Consigli di bacino per la gestione dei servizi idrico e rifiuti urbani), nonché gli ordini professionali, le categorie economiche, le rappresentanze sindacali, gli enti di formazione e ricerca, tutti soggetti che potranno essere coinvolti in una fase successiva, anche con l'ausilio del Forum permanente della Città metropolitana di Venezia.

Fasi di coinvolgimento del partenariato istituzionale sovralocale

Tenuto conto della necessità di **rapportarsi con il partenariato istituzionale sovralocale sia nella fase di definizione della strategia, sia nella fase di selezione delle azioni integrate**, si ipotizzano dunque **due fasi successive**.

FASE I. Coinvolgimento di tutti i comuni della Città metropolitana e altri soggetti istituzionali per presentare il PON Metro.



L'obiettivo è illustrare il programma operativo e condividere la strategia delineata dall'Autorità Urbana di Venezia.

Un ulteriore output sarà poi quello di contribuire a implementare la mappatura dei soggetti interessati dal programma eventualmente suggeriti dai 43 Comuni, oltre Venezia. Contestualmente sarà utile presentare la Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile prevista dall'Asse 6 del POR FESR della Regione del Veneto, per evidenziare possibili sinergie, vincoli e opportunità derivanti dall'attuazione di entrambi i programmi, nel rispetto del principio di demarcazione.



L'ipotesi prevede di organizzare un incontro plenario con Città Metropolitana, Comuni, Unioni di Comuni, Conferenze dei Sindaci e l'Ente di governo del Trasporto Pubblico Locale del Bacino Territoriale Ottimale Omogeneo di Venezia.

FASE II. Il PON Metro prevede una fase di consultazione del partenariato socioeconomico e ambientale, declinata al livello locale in ciascuna Città metropolitana e già avviata dalle Autorità urbane in pectore, a cavallo tra la preparazione del Programma e la sua attuazione (ovvero la definizione di strategie integrate e la vera e propria selezione delle operazioni). Tale percorso - si legge nel testo del programma -, porterà a definire puntualmente e incorporare nella progettazione tutti gli elementi utili a massimizzare l'impatto delle operazioni sostenute dal programma e le ricadute sui cittadini (cfr. PON Città metropolitane, p.230).

La selezione delle operazioni, in particolare, richiederà un più contestuale confronto con il terzo settore, senza escludere l'ipotesi di mettere in campo momenti di coinvolgimento dei soggetti interessati direttamente dalla realizzazione degli interventi.



L'obiettivo è quello di costruire da una parte consenso sull'attuazione del programma, dall'altra di individuare possibili suggerimenti per una efficace attuazione degli interventi.



Il percorso potrebbe strutturarsi in una serie di incontri tematici (attuazione delle operazioni OT2 e OT9), secondo modalità e tecniche da stabilire ad hoc.

Il coinvolgimento del partenariato istituzionale e di eventuali altri soggetti del mondo socioeconomico e ambientale, sarà strutturato secondo modalità e tecniche differenziate a seconda del target di volta in volta individuato e del grado di partecipazione richiesto dall'attuazione dei singoli interventi.

Si potrà valutare, nel caso, anche l'attivazione di forme di consultazione on-line, previa verifica della sostenibilità economica delle ipotesi prospettate.

CITTA' DI
VENEZIA



Settore Sviluppo
Economico Politiche
Comunitarie e Processi
Partecipativi



Stato di attuazione della Città Metropolitana di Venezia

A livello nazionale, Venezia è una delle Città Metropolitane previste dalla legge n. 56 del 7 aprile 2014 "Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni" di più recente costituzione.

Nel caso di Venezia, infatti, il processo di riordino istituzionale avviato dalla legge 56/2014 è stato posticipato al 2015 in ottemperanza a quanto previsto dalla legge 11 agosto 2014, n. 114 di conversione del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90. Per Venezia, l'art. 23 della legge 114/2014 ha definito tappe ed adempimenti necessari alla costituzione del nuovo ente di governo, secondo la seguente calendarizzazione:

- elezioni del consiglio metropolitano entro 60 giorni dalla proclamazione degli eletti del consiglio comunale di Venezia, da tenere nel turno elettorale ordinario del 2015;
- subentro della città metropolitana di Venezia alla provincia omonima, dalla data di insediamento del Consiglio metropolitano. Alla stessa data, il Sindaco del comune capoluogo assume le funzioni di Sindaco metropolitano e si insedia la conferenza metropolitana che approva lo statuto nei successivi 120 giorni.

Con l'elezione nella primavera del 2015 del Sindaco del comune capoluogo, Luigi Brugnaro che, in base all'art 1, comma 19 della legge 56/2014, è di diritto anche Sindaco metropolitano, si è dato avvio all'iter propedeutico alla elezione di secondo grado del Consiglio metropolitano, che ha coinvolto le rappresentanze istituzionali dei 44 comuni della Città Metropolitana di Venezia, avviando la fase costituente del nuovo ente di area vasta.

Il 9 agosto 2015 è stato eletto il Consiglio metropolitano, composto da 18 consiglieri.

Il 31 agosto 2015, con la convocazione del primo Consiglio metropolitano, ha avuto luogo l'insediamento dei due organi, Consiglio e Conferenza metropolitana.

Uno dei primi atti del Sindaco metropolitano ha riguardato la predisposizione di una Convenzione Quadro tra la Città metropolitana e il Comune di Venezia per "l'esercizio associato delle funzioni di assistenza tecnico amministrativa nella ricerca, proposta, progettazione e rendicontazione di iniziative finanziate dalla Comunità europea" ai sensi dell'art. 30 del Dlgs. 18 agosto 2000 n. 267, approvata dal Consiglio metropolitano con del. n. 3 del 26 ottobre 2015. La convenzione, approvata anche dal Consiglio comunale con del. n. 146 del 21 dicembre 2015, prevede che la Città metropolitana, avvalendosi del supporto delle strutture del Comune capoluogo, possa fornire l'eventuale consulenza richiesta dai Comuni metropolitani, permettendo loro di usufruire di uno specifico know how. La convenzione pone le basi per un rapporto di collaborazione fattiva in grado di generare valore aggiunto alle finalità istituzionali del nuovo ente di governo, e di estendere a tutto il territorio metropolitano le ricadute positive dell'attuazione delle politiche europee.

Lo Statuto metropolitano

I lavori per la redazione dello Statuto metropolitano hanno visto impegnato il Consiglio metropolitano nella discussione di un articolato base, proposto dal Sindaco metropolitano nell'autunno 2015. Il testo sottoposto al Consiglio aveva fatto proprie alcune indicazioni provenienti dal mondo economico e sociale, rappresentato da Associazioni di categoria e Ordini professionali, convocati dal Sindaco metropolitano in un Tavolo di lavoro per discutere dello Statuto. In tale contesto era emersa la richiesta di uno Statuto snello, per consentire al nuovo Ente di governo di rispondere in maniera agile alle sfide necessarie allo sviluppo strategico del territorio metropolitano e al miglioramento della qualità della vita delle comunità locali.

Il Consiglio metropolitano, con deliberazione n. 10 in data 9 dicembre 2015, ha adottato una prima proposta di statuto della Città metropolitana, sottoposta alla Conferenza metropolitana nella seduta del 18 dicembre 2015 senza ottenere la maggioranza dei voti prescritta dall'art. 1, co. 9, della legge 7 aprile 2014, n. 56;

La nuova proposta di statuto della Città metropolitana, adottata dal Consiglio metropolitano con deliberazione n. 1 in data 11 gennaio 2016, contenente le modifiche indicate dal Sindaco metropolitano, tenuto conto delle varie istanze prevenute, è stata approvata dalla Conferenza metropolitana, con deliberazione n. 1, nella seduta del 20 gennaio 2016.

Lo Statuto prevede, tra l'altro:

- l'elezione diretta di Sindaco e Consiglio, a condizione che non sia necessario articolare il territorio del Comune di Venezia in più Comuni (art. 10);
- la presentazione da parte del Sindaco metropolitano (art. 15) a Consiglio e Conferenza metropolitana, delle linee di pianificazione strategica, su cui impostare il suo mandato;
- l'organizzazione del territorio metropolitano in una o più zone omogenee (art. 2); il Consiglio metropolitano, in base alle condizioni previste dalla legge e dallo Statuto, provvede al riconoscimento, quale zona omogenea, degli ambiti territoriali previsti dalla legge Regione del Veneto n. 16/1993 e di ogni altro ambito territoriale individuato dai Comuni per l'esercizio associato di funzioni e servizi, nonché al riconoscimento di zone omogenee anche sulla base di deliberazione dei Consigli dei Comuni che intendano farne parte, ove vengano riconosciute le specificità che accomunano il territorio e le funzioni che potrebbero essere valorizzate. Il riconoscimento delle zone omogenee avviene sulla base di una delimitazione territoriale avente caratteristiche tali da farne l'ambito ottimale di esercizio in forma associata di servizi comunali, e delegato di funzioni metropolitane. L'esercizio associato viene incentivato anche economicamente. Piano strategico, Piano territoriale e Documento unico di programmazione sono articolati tenuto conto delle zone omogenee, e con il loro accordo. Gli organismi di coordinamento delle zone omogenee possono formulare proposte agli organi, ed esprimere parere sugli atti della Città metropolitana che le riguardano;
- una valenza precipua alla Pianificazione strategica (art. 7) che rappresenta la funzione fondamentale che definisce la visione futura del territorio. In particolare, il Piano Strategico dovrà ricercare compatibilità e sinergie con il processo di integrazione europea, con le fonti di finanziamento europee e internazionali, con la legislazione speciale per Venezia e la programmazione regionale, avendo particolare riferimento alle funzioni attribuite in sede di riordino. A tale scopo, in tutto o in parte, può essere concordato con la regione e contenere documenti di conciliazione condivisi.

Sulla base dello Statuto, il Sindaco metropolitano esercita, tra le altre, le seguenti attribuzioni:

- approva il Piano Esecutivo di Gestione e degli obiettivi in coerenza con bilancio e Documento Unico di Programmazione;

- approva il regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi, l'articolazione della struttura organizzativa;
- sovrintende all'attuazione e al rispetto degli accordi stipulati con i Comuni e ogni altro ente;
- adotta ogni altro atto, non attribuito dalla legge o dallo Statuto a dirigenti o agli altri organi di governo della Città metropolitana.

Con l'approvazione dello Statuto, la Città metropolitana di Venezia entrerà nel vivo delle attività istituzionali e il Sindaco metropolitano potrà avviare la predisposizione di atti, documenti e strumenti per il governo di area vasta, a partire dalla redazione del Piano Strategico triennale di cui all'art. 1, comma 44 della legge 56/2014, che rappresenta l'atto istituzionale fondamentale di indirizzo per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei Comuni e delle Unioni di Comuni compresi nel territorio metropolitano.

In qualità di Autorità urbana del PON Metro, inoltre, il Sindaco metropolitano potrà promuovere il coinvolgimento degli attori istituzionali locali e sovracomunali, affinché i contenuti e le linee di azione del Piano strategico metropolitano siano sviluppati in coerenza con gli obiettivi e con le strategie di intervento delineate dal PON Metro.

Normativa regionale di riordino delle funzioni

A livello regionale si è concluso il processo di riordino delle funzioni previsto dall'art. 1, comma 19 della legge 56/2014, in base al quale lo Stato e le Regioni, ciascuno per le proprie competenze, possono attribuire ulteriori funzioni alle Città metropolitane in attuazione dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza, di cui al primo comma dell'articolo 118 della Costituzione.

Il 29 ottobre 2015 la Regione Veneto ha approvato la legge regionale n. 19 "Disposizioni per il riordino delle funzioni amministrative provinciali" pubblicata sul BUR n. 103 del 29/10/2015.

In prima applicazione, la legge regionale attribuisce alla Città metropolitana di Venezia (art. 3), oltre alle funzioni fondamentali previste dalla l. 56/2014, anche le funzioni non fondamentali confermate in capo alle Province dalla stessa legge, comprese le funzioni in materia di politiche attive del lavoro e di servizi per il lavoro, da regolare tramite apposita convenzione, per il biennio 2015-2016.

La legge prevede, inoltre, la possibilità di conferire, con apposita legge regionale, ulteriori funzioni alla Città metropolitana di Venezia, sentito l'Osservatorio regionale e previo parere del Consiglio delle autonomie locali.

A tale proposito, già in fase di iter normativo del progetto di legge regionale, la Città metropolitana, ha fatto espressa richiesta di attribuzione delle funzioni in materia di ambiente e di urbanistica in considerazione della specificità del territorio metropolitano, che si confida possa essere recepita nella nuova legge regionale dedicata alla Città metropolitana di Venezia.