



## SCHEMA DI STRATEGIA INTEGRATA DI SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE

**Programma Operativo Regionale (POR) FESR Veneto 2014-2020 – CCI2014IT16RFOP021  
Asse 6 Sviluppo Urbano Sostenibile - Comuni capoluogo**

<u>ANAGRAFICA.....</u>	<u>4</u>
<u>1. ANALISI DEL CONTESTO URBANO E INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI PROBLEMI, SFIDE POLITICHE E FABBISOGNI DELL'AREA.....</u>	<u>5</u>
<u>1.1 Descrizione del contesto urbano con riferimento alle 5 sfide di cui all'art. 7 del Regolamento UE n. 1301/2013.....</u>	<u>5</u>
<u>1.2 Descrizione del contesto urbano con riferimento ai tre Obiettivi Tematici (OT 2, OT 4, OT 9).....</u>	<u>7</u>
<u>1.2.1 Obiettivo Tematico 2.....</u>	<u>7</u>
<u>1.2.2 Obiettivo Tematico 4.....</u>	<u>10</u>
<u>1.2.3 Obiettivo Tematico 9.....</u>	<u>13</u>
<u>1.3 Quadro riassuntivo dei principali problemi e fabbisogni dell'area.....</u>	<u>15</u>
<u>1.4 Scelte riguardanti l'individuazione dell'ambito territoriale di intervento e dei destinatari della SISUS.....</u>	<u>16</u>
<u>1.4.1 Scelta della delimitazione territoriale dell'Area urbana.....</u>	<u>16</u>
<u>1.4.2 Localizzazione e descrizione delle aree urbane marginali/degradate e fasce svantaggiate di popolazione destinatarie delle azioni.....</u>	<u>17</u>
<u>2. DESCRIZIONE DELLA STRATEGIA.....</u>	<u>20</u>
<u>2.1 Descrizione generale della Strategia.....</u>	<u>20</u>
<u>2.2 Descrizione degli obiettivi specifici della Strategia.....</u>	<u>21</u>
<u>2.3 Contestualizzazione delle azioni finanziate dall'Asse 6 - SUS del POR FESR rispetto alla strategia generale relativa alle cinque sfide: economica, ambientale, climatica, sociale, demografica per l'Area urbana interessata.....</u>	<u>23</u>
<u>2.4 Rispetto dei principi orizzontali.....</u>	<u>27</u>
<u>2.5 Quadro finanziario generale della Strategia.....</u>	<u>28</u>
<u>2.6 Cronoprogramma procedurale e finanziario delle fasi attuative.....</u>	<u>29</u>
<u>2.7 Indicatori e monitoraggio.....</u>	<u>29</u>
<u>2.7.1 Indicatori di risultato.....</u>	<u>29</u>

2.7.2	Indicatori di realizzazione (output).....	30
2.7.3	Analisi del rischio.....	30
3.	<b>INTEGRAZIONE E COMPLEMENTARIETÀ DELLA STRATEGIA.....</b>	<b>34</b>
3.1	Modalità di integrazione tra le azioni della Strategia.....	34
3.2	Complementarietà e coerenza con le altre politiche urbane e con gli strumenti di programmazione esistenti.....	34
3.2.1	Complementarietà e coerenza con Piani di Mobilità e del Traffico delle Azioni OT4.....	34
3.2.2	Complementarietà e coerenza con i Piani d’Azione Integrati locali delle Azioni OT9.....	35
3.2.3	Complementarietà e coerenza con altri ulteriori strumenti di pianificazione a livello intercomunale utili ai fini della SISUS.....	36
3.2.4	Complementarietà e coerenza della SISUS con il PON Città Metropolitane (da compilare solo per l’Area urbana di Venezia).....	36
4.	<b>APPROCCIO ATTUATIVO, METODOLOGICO, ORGANIZZATIVO E PROCEDURALE DELLA STRATEGIA.....</b>	<b>42</b>
4.1	Organizzazione dell’Autorità Urbana.....	42
4.1.1	Identificazione della struttura amministrativa del Comune capoluogo che espletterà le funzioni di Autorità Urbana.....	42
4.1.2	Descrizione struttura organizzativa dell’Autorità Urbana.....	43
4.1.3	Elenco personale della struttura organizzativa interna all’Autorità Urbana*.....	44
4.2	Descrizione delle modalità attuative delle singole azioni della SISUS.....	45
OT 2 – Azione Asse 1 PON METRO.....		45
4.2.1	Descrizione Azione.....	45
4.2.2	Beneficiari delle operazioni.....	46
4.2.3	Localizzazione delle operazioni.....	46
4.2.4	Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili.....	46
4.2.5	Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni.....	46
OT 4 – Azione 4.6.2 Rinnovo del materiale rotabile.....		47
4.2.1	Descrizione Azione.....	47
4.2.2	Beneficiari delle operazioni.....	48
4.2.3	Localizzazione delle operazioni.....	48
4.2.4	Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili.....	49
4.2.5	Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni.....	49
OT 9 – Azione 9.4.1 Sub-azione 1: ‘Edilizia residenziale pubblica’, interventi infrastrutturali di manutenzione straordinaria, recupero edilizio compreso l’efficientamento energetico di edifici di edilizia residenziali pubblica esistenti.....		50
4.2.1	Descrizione Azione.....	50
4.2.2	Beneficiari delle operazioni.....	52
4.2.3	Localizzazione delle operazioni.....	52
4.2.4	Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili.....	52
4.2.5	Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni.....	53
OT 9 – Azione 9.4.1 Sub-azione 2: ‘Co-housing’, interventi infrastrutturali di recupero di edifici esistenti di proprietà pubblica che prevedano ristrutturazione, riqualificazione energetica ambientale, compreso l’efficientamento energetico.....		53
4.2.1	Descrizione Azione.....	53
4.2.2	Beneficiari delle operazioni.....	55
4.2.3	Localizzazione delle operazioni.....	55
4.2.4	Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili.....	56
4.2.5	Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni.....	56

<u>OT 9 – Azione 9.5.8: Ristrutturazione/riorganizzazione edifici pubblici per potenziare i servizi di pronto intervento e delle strutture abitative e socio sanitarie a sostegno dei senza fissa dimora.....</u>	<u>57</u>
<u>4.2.1 Descrizione Azione.....</u>	<u>57</u>
<u>4.2.2 Beneficiari delle operazioni.....</u>	<u>59</u>
<u>4.2.3 Localizzazione delle operazioni.....</u>	<u>59</u>
<u>4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili.....</u>	<u>59</u>
<u>4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni.....</u>	<u>60</u>
<u>5. SISTEMA DI GOVERNANCE DELLA STRATEGIA.....</u>	<u>61</u>
<u>5.1 Governance istituzionale dell' Area urbana e modalità di coordinamento tra i Comuni dell' Area e altri attori coinvolti nella pianificazione e nell'attuazione della SISUS.....</u>	<u>61</u>
<u>5.2 Modalità di coordinamento e coinvolgimento del partenariato urbano nell'elaborazione e attuazione della SISUS.....</u>	<u>62</u>
<u>5.2.1 Mappatura del partenariato urbano e strumenti di consultazione e coinvolgimento.....</u>	<u>62</u>
<u>5.2.2 Attività di comunicazione e disseminazione.....</u>	<u>67</u>
<u>RIEPILOGO DOCUMENTAZIONE DA ALLEGARE AL PRESENTE SCHEMA DI STRATEGIA.....</u>	<u>69</u>

## ANAGRAFICA

### Dati relativi al Comune capoluogo capofila per la presente SISUS

Comune capoluogo	Comune di Venezia
Indirizzo	S. Marco 4136 – Venezia 30124
Nome e Cognome del Rappresentante Legale	Luigi Brugnaro
Ruolo	Sindaco
Indirizzo email	sus.venezia@comune.venezia.it
PEC	<a href="mailto:protocollo@pec.comune.venezia.it">protocollo@pec.comune.venezia.it</a>
Numero di telefono	041.2747817

### Dati relativi agli ulteriori Comuni facenti parte dell'Area urbana

	Comune	Rappresentante legale	Indirizzo PEC	Email
1	Marcon	Andrea Follini	protocollo.comune.marcon.ve@pecveneto.it	sindaco@comune.marcon.ve.it
2	Mirano	Maria Rosa Pavanello	protocollo.comune.mirano.ve@pecveneto.it	segreteria.sindaco@comune.mirano.ve.it
3	Quarto d'Altino	Claudio Grosso	comune.quartodaltino.ve@pecveneto.it	sindaco@comunequartodaltino.it
4	Salzano	Alessandro Quaresimin	comune.salzano.ve@pecveneto.it	sindaco@comune.salzano.ve.it
5	Spinea	Silvano Checchin	protocollo.comune.spinea.ve@pecveneto.it	sindaco@comune.spinea.ve.it

### Dati relativi alla struttura indicata come Autorità Urbana

Comune capoluogo	Comune di Venezia
Referente (nome e ruolo del Dirigente incaricato)	Paola Ravenna, Dirigente del Settore Ricerca Fonti di Finanziamento e Politiche Comunitarie – Direzione Finanziaria
Indirizzo email	paola.ravenna@comune.venezia.it
PEC	<a href="mailto:protocollo@pec.comune.venezia.it">protocollo@pec.comune.venezia.it</a>
Numero di telefono	041.2747817

## 1. ANALISI DEL CONTESTO URBANO E INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI PROBLEMI, SFIDE POLITICHE E FABBISOGNI DELL'AREA

### 1.1 Descrizione del contesto urbano con riferimento alle 5 sfide di cui all'art. 7 del Regolamento UE n. 1301/2013

*Area geografica ed amministrativa di riferimento: dati demografici relativi ai Comuni dell'Area urbana (dati ISTAT 2014)*

Comuni	Popolazione (dati ISTAT 2014)	Superficie Km2	Densità ab/kmq (dati ISTAT 2014)
Venezia	264.579	415,90	636,16
Marcon	17.268	25,55	675,91
Mirano	27.055	45,63	592,91
Quarto d'Altino	8.292	28,33	292,70
Salzano	12.778	17,18	743,61
Spinea	27.794	14,96	1.858,00
Totale Area urbana	357.766	547,55	653,39

*Analisi territoriale dell'area, corredata di dati statistici e referenziati, relativa ai contesti delle 5 sfide (economica, ambientale, climatica, sociale, demografica), anche con riferimento sintetico alla situazione istituzionale.*

L'Area urbana di Venezia, al 2014, conta una popolazione di 357.766 abitanti distribuiti su una superficie di 547,55 kmq, con una densità media di 653,39 abitanti per kmq. Tra i comuni, Spinea appare il più densamente abitato, con 1.858 ab/kmq. Il ruolo metropolitano di quest'area è dato dalla maglia infrastrutturale e da un'alta concentrazione di funzioni di servizio di area vasta (es. il 3° aeroporto italiano, con quasi 9 mln di passeggeri, e il porto, primo dell'Adriatico per container movimentati e, con oltre 1,7 mln di passeggeri nel 2014, il 2° porto italiano).

Per quanto riguarda gli aspetti demografici, le caratteristiche dei residenti rappresentano elementi fondamentali per la competitività del territorio e costituiscono la base sulla quale appoggiare la strategia di sviluppo sostenibile. Nel territorio al 2011 risiedono 351.772 abitanti, in calo di oltre 1.000 unità rispetto al Censimento 2001 (-0,3%). Solo Venezia presenta una variazione negativa (-3,58%) compensata da un incremento negli altri comuni, con Marcon che registra una vera espansione (+33% circa) insieme a Quarto d'Altino (13,4%) Spinea e Salzano (sopra il 9%). Evidentemente i comuni di cintura assorbono la domanda di abitazione che non trova risposta nel capoluogo (per qualità o per prezzo) pur continuando a gravitare su esso per motivi di studio e lavoro. Nel decennio aumenta l'età media: la classe di età >64 anni passa dal 22,04% al 25,5%, un elemento che richiede forme crescenti di supporto e di assistenza alla terza età. Venezia ha la quota più alta di anziani (più del 27%) seguita da Spinea e Mirano, entrambi sopra il 20%. Cresce anche la fascia giovanile (0-14 anni) che passa dall'11,2% al 12,38%, ma sono gli stranieri a giocare un ruolo prevalente. Nel decennio gli stranieri 0-14 anni sono passati da 7mila a 31.540: nell'area, al 2011 risiedono 9 stranieri ogni 100 residenti (10 a Venezia); la fascia 0-14 anni straniera rappresenta il 13,3% del totale residenti di pari età. Invecchiamento, riduzione di giovani, aumento di stranieri sono fattori delle **sfide demografiche e sociali**, che generano impatti sulla coesione territoriale, sulla erogazione

di servizi pubblici, sul mercato del lavoro e abitativo, oltre che sul sistema della mobilità.

Oltre alle modifiche delle caratteristiche della popolazione, dal punto di vista sociale la crisi economica persistente ormai da diversi anni ha fatto emergere nuove forme di disagio e di povertà, nuovi bisogni, come dimostrano i dati della sezione 1.2.1. Dal punto di vista economico, l'Area urbana enuclea le caratteristiche tipiche dell'economia veneziana: a Venezia prevale l'economia turistica e culturale, amministrativa e terziaria, con un peso ancora rilevante dell'industria di Marghera; nell'entroterra prevale la PMI manifatturiera, diffusa sul territorio. Per effetto della crisi il tessuto produttivo risulta trasformato verso una maggiore terziarizzazione. In base ai dati CCIAA Venezia, tra 2010 e 2014 le imprese e le unità locali attive nei comuni dell'Area urbana sono passate da 36.924 a 36.333 (591 unità in meno, pari al -1,6%) con una riduzione sensibile di localizzazioni attive nei settori dell'agricoltura (-26,8%) dell'industria (-8,3%) e delle costruzioni (-6,8%), non compensate dalla crescita delle altre attività economiche, tra le quali spicca il dato relativo all'incremento dei servizi dell'ospitalità (alberghi e ristorazione +8,7%) in tutta l'Area urbana. I dati su Porto Marghera evidenziano una modifica strutturale della dotazione occupazionale, con una svolta verso la logistica e i servizi. Il futuro della zona industriale di Marghera, che coinvolge anche i comuni circostanti, è una sfida da risolvere, sia dal punto **economico ed occupazionale**, che ambientale.

Il territorio di Venezia ha attraversato il '900 confrontandosi con una spinta alla modernizzazione dell'economia e della struttura territoriale che, pur creando ricchezza diffusa, ha talvolta trascurato un rapporto equilibrato fra sistema antropico e matrice ambientale; questa crisi si è manifestata, a partire dagli anni '70, nell'assunzione della **sfida ambientale** ai primi posti dell'agenda politica e amministrativa. Le sfide più importanti: miglioramento della qualità insediativa e annullamento del consumo di suolo; bonifica delle zone industriali; riduzione degli impatti della mobilità urbana,(in tutta l'Area urbana, in base ai dati INEMAR Veneto 2010, le emissioni di PM10 da trasporto su strada sono pari a 36.813.029 t, quelle di CO2 di 3.581 kilotonnellate) di acqua e di terra: qualità dell'aria (complessivamente, al 2010, 40619603 t le emissioni di PM10 da altre fonti di inquinamento), e dell'acqua, inquinamento acustico, degrado da moto ondoso; ciclo dei rifiuti pari, nel nostro territorio, a 480 mila t/anno. Una riduzione di tali fattori inquinanti rappresenta una sfida ambientale rilevante per quest'area, da perseguire con iniziative di mitigazione a partire da un incremento della mobilità sostenibile, accompagnate da interventi di ristrutturazione ed efficientamento energetico del patrimonio immobiliare datato.

Più di recente, per eventi disastrosi eccezionali più frequenti (come gli eventi alluvionali in terraferma dal 2007 in poi che hanno reso evidente la crisi funzionale della rete idraulica superficiale) si è imposta la necessità di **affrontare i cambiamenti climatici** in termini di *mitigazione* (riduzione emissioni) e di *adattamento* (misure per affrontarne gli impatti). Si prevede che i cambiamenti climatici avranno effetti sugli habitat lagunari, sulla biodiversità acquatica e terrestre, sulla diversa diffusione delle malattie nonché sulla disponibilità della risorsa idrica potabile.

Per la *mitigazione*, tutti i comuni dell'Area urbana (ad eccezione di Marcon) hanno aderito al Patto dei Sindaci: nel 2005 le emissioni di CO<sub>2</sub> raggiungevano un totale di 1.801.793 t; l'impegno dichiarato nei vari PAES punta ad un totale di 1.420.225 t emesse al 2020 con una riduzione pari al 21,18%.

## 1.2 Descrizione del contesto urbano con riferimento ai tre Obiettivi Tematici (OT 2, OT 4, OT 9)

### 1.2.1 Obiettivo Tematico 2

#### *Analisi territoriale dell'area, corredata di dati statistici e referenziati*

Nel caso di Venezia le azioni relative all'OT2 non sono finanziate dal POR FESR in quanto finanziate dal PON Metro, con azioni a scala metropolitana: si riporta qui l'analisi condotta per il Programma nazionale, Asse 1 (Agenda digitale Metropolitana).

L'analisi di contesto evidenzia come, nelle classifiche di diffusione delle ICT, il Veneto sia nella media italiana per tassi di utilizzo delle tecnologie tra cittadini, imprese e istituzioni locali, e che il margine di miglioramento è ancora più elevato nel confronto con altre regioni europee equiparabili. Nonostante tutti gli enti locali del Veneto siano dotati di siti web, le soluzioni di e-government presentano livelli di interattività medio-bassi nell'offerta di servizi ai cittadini e una scarsa interoperabilità. La rilevazione sulle ICT nella PA locale nel 2013 ha messo in evidenza che solo il 30% dei comuni con sito web dispone di servizi pienamente interattivi. Quasi tutti i siti permettono di visualizzare ed acquisire informazioni e di scaricare modulistica, ma meno del 30% permette agli utenti di avviare e concludere per via telematica l'intero iter sul servizio richiesto. Solo il 22,1% di amministrazioni locali consentono il pagamento on line di tributi o altri tipi di imposte.

Il Rapporto Statistico 2015 della Regione Veneto fornisce uno schema sugli obiettivi dell'Agenda digitale europea 2010-2020 e la situazione al 2014 con dati per Europa, Italia e Veneto. Nell'area di azione relativa ai Servizi pubblici, il Veneto mostra valori inferiori rispetto all'UE sia per la quota di utilizzo dell'e-government (37% della popolazione, contro il 59% UE 28; indicatore target al 2015: 50%) sia per quanto riguarda la quota di moduli compilati on line dai residenti (17% contro il 33% UE28; indicatore target al 2015: 25%).

Questi elementi rappresentano punti di debolezza per il territorio, tali da determinare la possibilità di un ampliamento della forbice con le regioni a più elevata capacità di adozione di innovazioni digitali, e da comportare, in assenza di interventi, maggiori difficoltà ad inserirsi in nuovi mercati strategici, che richiedano una infrastrutturazione di servizio o competenze digitali più avanzate.

Per informazioni a livello di comuni capoluogo utile riferimento è lo Smart City Index, che misura il grado di "smartness" di tutti i capoluoghi italiani. Il punteggio conseguito da Venezia nel 2016 relativo al 2015, (pari, in valore assoluto, a 70,9 su una scala 0-100) colloca Venezia seconda solo a Padova tra i sette comuni capoluogo del Veneto. A livello nazionale, nel confronto con tutti i comuni capoluogo italiani, Venezia è 15a, in netto miglioramento rispetto all'anno precedente, con una risalita di ben 15 posizioni.

La classifica a livello di Città metropolitane vede Venezia in 7° posizione, dopo Bologna, Milano, Torino, Roma, Firenze e Genova. Si segnala che il Comune di Venezia ed Enel Open Fiber (EOF), la società di Enel per lo sviluppo di una infrastruttura nazionale per la banda ultra larga (Fiber to the Home), hanno firmato la prima convenzione che permette la posa di fibra ottica sull'intero territorio comunale. Venezia è uno dei primi 10 comuni sperimentatori sul piano nazionale.

Per i comuni dell'Area urbana, Spinea dispone della piattaforma di gestione dei flussi documentali denominata SICRAWEB; alcuni servizi ai cittadini (segnalazioni guasti stradali, igiene urbana, ecc.) sono forniti tramite sito web, mentre altri servizi online sono relativi all'anagrafe, al pagamento tributi e alla prenotazioni di appuntamenti. Il Comune di Salzano dispone di un servizio PEC, firma digitale e protocollo informatico.

In relazione all'appartenenza dei comuni dell'Area urbana a unità sanitarie diverse (ex ULSS 12 e 13, riaccorpate dal 1 gennaio 2017, insieme alla ULSS 14, a seguito alla riorganizzazione della sanità in Veneto nella nuova ULSS 3 Serenissima) si riscontra una disomogeneità nell'erogazione di alcune tipologie di servizi online in campo sanitario.

*Descrizione sintetica della situazione attuale con riferimento ai seguenti aspetti: contesto istituzionale - ruoli e responsabilità delle diverse agenzie/enti; politiche e strumenti di pianificazione esistenti pertinenti per questo settore (locali, regionali e nazionali) tenendo conto delle scelte di delimitazione urbana e della scelte delle sub-aree e/o fasce di popolazione marginali*

### **1. Contesto istituzionale**

Agenzia per l'Italia Digitale (AgID) espressione del livello nazionale;

Regione del Veneto;

Città Metropolitana (CM) di Venezia, Comune di Venezia e Comuni dell'Area urbana.

L'AgID cura la realizzazione degli obiettivi dell'Agenda digitale italiana in coerenza con quella europea; svolge funzioni di coordinamento informatico tra Stato, regioni e EE.LL, diffusione dell'ICT e progettazione di iniziative strategiche.

La Regione del Veneto incentiva le azioni previste dalla LR 19/2008 per la promozione della società dell'informazione nel Veneto dell'Amministrazione Digitale negli EE.LL, attua politiche di sviluppo della banda larga e, con l'Agenda Digitale Veneta, promuove la diffusione dell'ICT.

Il Servizio informativo della CM di Venezia gestisce la Rete Telematica Poloest; servizi di hosting e assistenza web per comuni, scuole e enti nonprofit; documenti di sicurezza dati; sistema informativo geografico; sistema informativo dell'Ente.

Il Comune di Venezia dal 2011 ha inserito il diritto ad Internet tra i principi e finalità dello [Statuto](#) (art 2) realizzando una propria infrastruttura di rete (fibra ottica e wireless). Opera attraverso la società *in house* Venis SpA che interviene sulla base di un Piano operativo, approvato per il 2016 con DGC 71 del 31/03/2016.

### **2. Strategie**

L'Accordo di Partenariato 2014-2020 fra Italia e UE garantisce l'allineamento con la strategia dell'Unione per una crescita intelligente sostenibile e inclusiva.

In coerenza con l'Agenda Digitale Europea, l'Italia ha elaborato la Strategia Nazionale per la Crescita Digitale 2014-2020.

La riforma nota come "Carta della Cittadinanza Digitale" (art. 1 L. 124/2015) avvia la riforma della PA attorno al principio "innanzitutto digitale".

Le linee guida per l'Agenda digitale del Veneto (DGR 554 del 03/05/2013, con l'aggiornamento per il periodo 2016-2020 previsto dalla DGR 1299 del 16/08/2016) e la Smart specialisation Strategy (DGR 1020 17/6/2015) definiscono l'avvio del Progetto ultra larga in Veneto e obiettivi strategici per il miglioramento delle tecnologie.

La CM di Venezia, fin dal 1997, implementa l'"Intesa programmatica sulle Reti Telematiche" con l'obiettivo di collegare in rete i soggetti referenti delle diverse politiche sviluppate nel territorio.

Il Comune di Venezia (DGC 31 del 5/02/2015) ha sottoscritto un Protocollo d'intesa con AgID per progetti strategici e per la sperimentazione di Azioni, Piattaforme e Programmi di accelerazione. Il Piano operativo 2016 di Venis SpA si articola in macroaree, comprese attività di cui il Comune è sperimentatore per il Ministero Interno (Anagrafe Nazionale Popolazione Residente) e due programmi complessi: SPID Sistema Pubblico identità Digitale; PagoPA Nodo nazionale di pagamenti per la PA.

L'Azione Integrata del PON Metro relativa all'OT2 ha come obiettivo generale incrementare disponibilità, facilità di utilizzo dei servizi digitali per cittadini e imprese della CM e sarà implementata in tutti i comuni

dell'Area urbana.

<i>Analisi SWOT</i>			
	Punti di forza		Punti di debolezza
1	Buoni tassi di utilizzo delle tecnologie tra cittadini	1	Scarsa copertura rete banda ultra-larga, anche a supporto dei sistemi produttivi
2	Interventi per aumentare connettività e interoperabilità	2	Difficoltà nell'aggiornamento e integrazione di sistemi nati come eccellenze, ora obsoleti
3	Azioni per l'Amministrazione Digitale negli EE.LL.	3	Livelli di interattività medio-bassi nell'offerta di servizi della PA verso i cittadini e diverso grado di avanzamento nell'erogazione di servizi interattivi
4	Collaborazione con i centri di innovazione d'eccellenza presenti nel territorio (es. Ca' Foscari, VEGA, soggetti innovatori, ecc.) anche attraverso offerta didattica	4	Scarsa interoperabilità dei sistemi
5	Politiche di sviluppo della banda larga, diffusione dell'ICT e progettazione di iniziative strategiche	5	Valori inferiori rispetto all'UE per la quota di utilizzo dell'e-government
	Opportunità		Minacce
1	Aumento competenze digitali nuove generazioni e imprese	1	Ampliamento della forbice con le regioni a più elevata capacità di adozione di innovazioni digitali
2	Consolidamento del progetto banda larga a livello regionale ed avvio dello sviluppo della banda ultralarga (rif. accordo quadro Stato-Regioni ai sensi del Piano nazionale per lo sviluppo della banda ultralarga sul territorio nazionale dell'11/02/2016)	2	Bassa diffusione della banda ultralarga ed eterogeneità nei regolamenti locali per la realizzazione delle relative opere infrastrutturali
3	Centri P3@ Veneti	3	Difficoltà ad inserirsi in nuovi mercati strategici, ad attrarre investimenti esteri e perdita quote mercato per insufficiente sviluppo e-commerce
4	Programmi nazionali per incrementare servizi digitali nelle Città metropolitane	4	Limitato utilizzo dei servizi on line, scarsa propensione al cambiamento dei city users e conseguente necessità di campagne di accompagnamento/formazione
5	Protocollo d'intesa con AgID per progetti strategici	5	Necessità di risorse per avviare programmi di adeguamento ai processi di e-government fondati su open data e sistemi interoperabili (compatibilità software, portabilità dati, linguaggi comuni)

### 1.2.2 Obiettivo Tematico 4

#### *Analisi territoriale dell'area, corredata di dati statistici e referenziati*

La mobilità urbana è un ambito nel quale si rilevano particolari criticità sul piano ambientale. Nell'area del territorio veneziano si sommano diverse componenti che determinano importanti volumi di traffico: spostamenti pendolari generati dalla dispersione delle residenze e dalla presenza di poli attrattivi terziari; una componente di attraversamento nella direttrice est-ovest lungo il corridoio 5 Lisbona-Kiev, importanti flussi turistici e una consistente componente commerciale originata nei poli logistici dell'area, come le aree di Porto Marghera ed in generale del Porto di Venezia; la presenza del terzo scalo aeroportuale italiano.

La realizzazione del Passante ha liberato la Tangenziale di Mestre dal traffico pesante e di attraversamento, creando nuove polarità nell'entroterra; oggi i principali assi della mobilità della terraferma sono il sistema SFMR, e il Sistema Tranviario su Gomma (STG) a guida vincolata; un capillare servizio di trasporto pubblico su gomma connette tutto il territorio metropolitano con Venezia, con le polarità urbane intermedie e con i principali capoluoghi limitrofi.

Il trasporto privato su gomma continua tuttavia ad essere il modello dominante di spostamento, modello che rende difficile controllare l'organizzazione dei flussi e porta ciclicamente alla congestione del sistema viario, insieme a problemi di inquinamento ambientale.

Nel 2015 le immatricolazioni totali di veicoli circolanti (tutte le tipologie) sono: 851 a Mirano, 729 a Spinea, 386 a Salzano, 205 a Quarto d'Altino, 545 a Marcon, 7.898 a Venezia. Le radiazioni totali di veicoli sono invece: 865 a Mirano, 656 a Spinea, 327 a Salzano, 197 a Quarto d'Altino, 354 a Marcon, 6.725 a Venezia. Il saldo netto radiazioni-immatricolazioni è di 1.490 veicoli circolanti in più, per l'intera Area urbana (**si veda Allegato Indicatori statistici**).

Dal punto di vista delle ricadute ambientali, secondo la relazione 2014 Qualità dell'Aria della Provincia di Venezia (dati ARPAV) nell'Area urbana il 100 % delle centraline monitorate ha superato il valore limite giornaliero del PM<sub>10</sub> (35 superamenti consentiti). In particolare, Marcon 59 volte, Spinea 65; nel comune di Venezia: Parco Bissuola 46, Sacca Fisola 42, Malcontenta 66, Via Tagliamento 44, Via Beccaria 66 volte. La serie storica 2003-2014 delle concentrazioni medie annuali evidenzia in ogni caso la tendenza ad una diminuzione della concentrazione.

Per quanto riguarda i flussi di pendolarismo, i dati 2011 evidenziano un'elevata mobilità per studio e lavoro nei comuni dell'Area urbana: 177.500 pendolari, di cui 131.001 nello stesso comune di dimora, 21.951 i movimenti tra comuni dell'Area urbana, 24.548 verso altri comuni. L'auto privata (conducente o passeggero) continua ad essere il mezzo di trasporto prevalente: in %, il 69,9 degli spostamenti a Marcon; 63,9 a Mirano, 59,6 a Quarto, 63,8 a Salzano, 55,6 a Spinea, 78,8 a Venezia (**si veda Allegato Il pendolarismo nei Comuni dell'Area urbana**).

*Descrizione sintetica della situazione attuale con riferimento ai seguenti aspetti: contesto istituzionale - ruoli e responsabilità delle diverse agenzie/enti; politiche e strumenti di pianificazione esistenti pertinenti per questo settore (locali, regionali e nazionali) tenendo conto delle scelte di delimitazione urbana e della scelte delle sub-aree e/o fasce di popolazione marginali*

#### **1. Contesto istituzionale**

La DGR Veneto n. 2333 del 16/12/2013 ha istituito l'Ente di Governo del Trasporto Pubblico Locale del Bacino territoriale ottimale e omogeneo di Venezia, che esercita la gestione associata, con convenzione, tra la Provincia di Venezia, ora CM, e i Comuni di Venezia e Chioggia delle funzioni di trasporto pubblico locale (TPL). Il Bacino di Venezia coincide con il territorio della città metropolitana, articolato in quattro ambiti: Area urbana di Venezia (servizi lagunari, i servizi urbani a mezzo autobus, servizio tranviario e servizio urbano di Spinea - AVM S.p.A.);

- Veneto orientale (servizi extraurbani del Veneto Orientale, nonché servizi urbani di Jesolo, Caorle, Cavallino-Treporti, S. Donà di Piave - ATVO S.p.A.);
- Veneto centro-meridionale (servizi extraurbani dell'area centro-meridionale - AVM S.p.A.);
- città di Chioggia (comprendente i servizi urbani effettuati a mezzo autobus - AVM S.p.A.).

## 2. Strategie

A livello locale, le strategie del Piano di Azione Comunale (PAC) per il risanamento dell'Atmosfera individuano tra i filoni di azioni interventi su mobilità, circolazione, trasporto.

Anche il PUMAV (Piano Urbano Mobilità Area Vasta) si pone l'obiettivo di riduzione del 30% delle emissioni da traffico. La pianificazione del sistema di trasporto pubblico (PGTU) razionale e capillare nel territorio comunale, è un altro punto di forza per ridurre le emissioni di CO2.

Per un'azione specifica sul TPL sono stati analizzati i dati dei rilievi effettuati da ACTV SpA (novembre 2011) sui servizi automobilistici urbani ed extraurbani affidati ad AVM SpA, da cui si rileva che vi sono sofferenze concentrate sulle radiali di accesso a Venezia quali la Castellana (4.354 passaggi), la Riviera del Brenta (5.637) e soprattutto Miranese (6.714). Il parco rotabile AVM SpA evidenzia una carenza concentrata maggiormente sulle tratte extraurbane, servite da mezzi sub-urbani che effettuano servizio integrato all'urbano.

Su queste direttrici, il rinnovo del parco mezzi e la conversione a propulsori a minor impatto ambientale, nonché una efficace riorganizzazione del servizio esistente, incentrata sul ridisegno di linee e frequenze e su mezzi più capienti, attraverso interventi del POR FESR Asse 6 SUS potrebbe rendere più appetibile l'uso del mezzo pubblico a supporto delle aree periferiche e sub-urbane, e un incremento dell'uso del TPL.

L'azione che la città di Venezia intende attuare con il PON Metro, per la parte dell'OT 4 dell'infomobilità, inoltre, prevede l'ottimizzazione dei flussi di traffico e una loro gestione intelligente, promuovendo l'interscambio a favore del trasporto pubblico e ciclabile rispetto a quello privato. In particolare, è prevista la 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) che potrà avere ricadute positive anche sui comuni di cintura.

<i>Analisi SWOT</i>			
	Punti di forza		Punti di debolezza
1	Presenza di grandi nodi infrastrutturali; sistema delle infrastrutture e logistica	1	Congestionamento del traffico e inquinamento atmosferico; affollamento ed elevati tempi di percorrenza dei servizi di TPL sulle radiali di accesso a Mestre-Venezia
2	Presenza di importanti sistemi di mobilità collettiva (SFMR e STG Venezia)	2	Spostamenti pendolari generati dalla dispersione delle residenze e dalla presenza di poli attrattivi terziari
3	Passante autostradale, opere complementari e Tangenziale di Mestre	3	Presenza di una consistente componente di traffico commerciale originata nei poli logistici
4	Presenza di piani e politiche finalizzate a favorire l'uso del trasporto pubblico e la mobilità ciclabile	4	Carenza servizio TPL su alcune tratte extraurbane;
		5	Sofferenze concentrate sulle radiali di accesso a Mestre e Venezia quali la Castellana, la Miranese

Opportunità	Minacce
<i>Analisi territoriale dell'area, corredata di dati statistici e referenziati</i>	
<p>La presenza di grandi snodi di traffico nell'Area urbana di Venezia ha portato nuovi soggetti a muoversi nello spazio urbano e metropolitano con specifiche richieste di aiuto, spesso emergenziali, che necessitano di risposte che l'attuale welfare cittadino non contempla. La marginalità riguarda non solo i residenti ma anche le persone, spesso non domiciliate, di passaggio in città e alla ricerca di soluzioni temporanee. E' necessario tenere in 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, che nel comune capoluogo appare particolarmente sviluppato, con il supporto di una rete associativa e cooperativa capillare (cfr 5.2.1.), con specifico riferimento a strategie di sostegno delle famiglie e delle donne (conciliazione famiglia-lavoro).</p> <p>Negli ultimi anni la crisi economica ha posto il problema dell'impoverimento progressivo delle famiglie e ha comportato un ripensamento delle politiche di sostegno pubbliche: è un dato preoccupante che colpisce i lavoratori disoccupati, in cassa integrazione, studenti e pensionati, e che si riversa su una accresciuta percezione di insicurezza sociale. Gli sfratti per morosità sono aumentati in maniera esponenziale (581 nel primo semestre 2013: il 90% relativo ad esecuzione di sfratti di inquilini italiani).</p> <p>Con il supporto delle strutture comunali competenti, sono stati raccolti dati rispetto alla presenza sui territori di individui senza fissa dimora e in marginalità estrema, alle domande ERP, ai contributi economici e alla presenza di alloggi Ater e di proprietà dei comuni. Nell'Area urbana si registra un'entità di senza dimora ripartita come segue: 4 a Marcon (2016), 28 a Mirano (2015), 5 a Salzano (2015), 10 a Spinea (2016) e 304 a Venezia (2015). I casi di marginalità segnalati sono: 12 a Mirano gli adulti in disagio privi di alloggio (2015), 45 a Salzano (2014/2015), 58 a Spinea (2014) e 607 a Venezia (2015).</p> <p>I destinatari di azioni di presa in carico per assenza o integrazione al reddito sono: 185 a Mirano (2015); a Salzano sono 4 per la prima tipologia e 19 per la seconda (2014-2015); a Spinea sono 112 le richieste di contributi economici ad integrazione del reddito e 96 le richieste di contributi all'affitto (2014); a Venezia sono 2.311 gli adulti in carico ai servizi sociali e 1.701 i contributi economici ed integrazione del reddito familiare erogati (2015). Inoltre nell'Area urbana, al 2014, sono stati 1.206 i progetti di protezione e cura minori, mentre le segnalazioni di abbandono scolastico sono 146. Inoltre, l'incidenza della popolazione anziana sul totale residenti (Venezia più del 27%, Spinea e Mirano sopra il 20% -cfr. 1.1-) accresce il bisogno di servizi dedicati, per far fronte a situazioni crescenti di fragilità e di disabilità. La dotazione di alloggi totali ERP nell'Area urbana è così ripartita: 105 a Marcon, 145 a Mirano, 108 a Quarto d'Altino, 81 a Salzano, 304 a Spinea, 5.161 a Venezia (dati Ater 2015). In molti casi, si tratta di patrimonio abitativo datato, a bassa efficienza energetica. In base ai dati forniti dai comuni dell'Area urbana, le domande di accesso ad alloggi ERP registrate sono 63 a Marcon (2015); 131 a Mirano (2013), 625 la quota parte relativa a soggetti che vivono in condizioni di sovraffollamento abitativo a Venezia (191+ nuclei familiari) e 2.619 le domande ERP inevase in graduatoria (2016), sempre a Venezia.</p> <p>Nell'Area urbana, in base ai dati Ater (ottobre 2016), vi sono circa 100 alloggi sfitti su cui intervenire, per i quali non sono state individuate altre forme di finanziamento: 6 a Mirano, 2 a Spinea, 85 a Venezia, 1 in ciascuno degli altri comuni.</p>	

### **1.2.3 Obiettivo Tematico 9**

*Descrizione sintetica della situazione attuale con riferimento ai seguenti aspetti: contesto istituzionale - ruoli e responsabilità delle diverse agenzie/enti; politiche e strumenti di pianificazione esistenti pertinenti per questo settore (locali, regionali e nazionali) tenendo conto delle scelte di delimitazione urbana e della scelte delle sub-aree e/o fasce di popolazione marginali*

### **1. Contesto istituzionale**

Il settore dei servizi socio assistenziali, sanitari e benefici è gestito in maggioranza da enti pubblici; la programmazione di questi servizi è definita dai Piani di Zona, approvato dal Comitato dei Sindaci di Distretto – ex Conferenza dei Sindaci dell'Azienda Ulss 12 Veneziana.

I soggetti titolari sono: Comuni, Province, Comunità Montane, amministrazioni periferiche dello Stato (scuola, giustizia, lavoro) IPAB. La Regione definisce le linee guida e le approva.

Le ATER operano nel settore dell'edilizia sociale residenziale.

Si richiama l'Accordo di programma per la Gestione associata delle funzioni sociali tra i comuni di Cavallino Treporti, Marcon, Quarto d'Altino e Venezia, sottoscritto nel 2013 dai Sindaci dei 4 comuni del Piano di Zona ULSS 12 (oggi ULSS 3 Serenissima) 2011-2015. Definisce l'integrazione operativa in materia di minori, famiglia, immigrazione, anziani, disabili, salute mentale, dipendenze e marginalità. Nell'ambito di tale accordo è stato implementato il RUI per il 2015.

### **2. Strategie**

Le strategie locali sono definite dai Piani di Zona 2011-2015 delle rispettive Aziende ULSS (oggi riaccorpate nella ULSS 3 Serenissima) che individuano le priorità di intervento e sottolineano la necessità di: promuovere soluzioni abitative protette in alternativa all'istituzionalizzazione (Disabilità); offrire agli anziani un contesto protetto in cui vivere come a casa propria (Persone Anziane); sperimentare offerte abitative flessibili innovative (Immigrazione); percorsi di inclusione sociale per persone in situazione di povertà e marginalità estrema (marginalità).

L'obiettivo è offrire ai cittadini livelli di servizio a seconda delle richieste e delle potenzialità, attraverso percorsi di aiuto e sostegno, comprendenti anche l'inserimento abitativo. Il contrasto al disagio abitativo è un importante focus di lavoro. La strategia inclusiva si propone di sostenere la riqualificazione del tessuto cittadino attraverso un lavoro sulla consapevolezza dei residenti e sulle opportunità di convivenza civile e di contenimento della marginalità sociale.

Le strategie del POR FESR Asse 6 OT 9 trovano sinergia con il PON Inclusione, che prevede l'estensione del Sostegno per l'Inclusione attiva (SIA), misura di contrasto alla povertà assoluta attuata in via sperimentale nelle 12 città più popolate d'Italia, tra cui Venezia.

Il PON Metro con l'Asse 3 "Servizi per l'inclusione sociale" finanzia interventi complementari a quelli finanziati nel presente OT. In particolare, è prevista l'Attivazione di un servizio di "Agenzia di coesione sociale" con funzioni di primo contatto, diagnosi multidimensionale e orientamento per trovare una soluzione "adatta" alle esigenze specifiche (abitative, sociali, giuridiche, linguistiche, ecc) espresse dai gruppi target come "one stop shop". Con l'Asse 1 del PON Metro, inoltre, si prevede un sistema informativo integrato per costruire una banca dati unica delle prestazioni erogate dai comuni, nonché il potenziamento del sistema di gestione dell'anagrafe inquilini pubblici, integrato con dati Agenzia Entrate.

### *Analisi SWOT*

	Punti di forza		Punti di debolezza
1	Presenza di Piani di azione integrati per inclusione sociale;	1	Impoverimento progressivo delle famiglie; disoccupazione; gravi fenomeni di

	AdP Gestione associata funzioni sociali (Cavallino Treporti, Marcon, Quarto d'Altino e Venezia)		marginalizzazione per alcune zone e fasce di popolazione urbana
2	Esperienze positive nel campo delle politiche sociali; livello specializzato di servizi offerti nel capoluogo veneziano	2	Aumento di sfratti per morosità
3	Presenza di un buon tessuto di realtà associative e cooperative nel campo del sociale	3	Fragilità dell'anziano e della persona con disabilità
4	Disponibilità di alloggi ERP di proprietà dei comuni e di ATER	4	Patrimonio di alloggi ERP datato e a bassa efficienza energetica
	Opportunità		Minacce
1	Contributo delle seconde generazioni (nati stranieri) sulla crescita del capitale umano e sociale (cfr. 1.1)	1	Peggioramento situazione economica; aumento persone senza dimora e famiglie in condizioni di disagio abitativo
2	Soluzioni abitative protette in alternativa all'istituzionalizzazione (fragilità e disabilità); possibilità offerte da soluzioni abitative flessibili innovative	2	Riduzione dei finanziamenti pubblici a sostegno delle politiche sociali, legata al momento storico e alla contrazione della spesa pubblica
3	Sinergia con il PON Metro e PON Inclusione	3	Peggioramento delle condizioni sicurezza e di degrado in alcune aree urbane
4		4	Aumento dei flussi migratori dai paesi del sud del mondo che comporta necessità di nuovi servizi e di nuove forme di integrazione

### 1.3 Quadro riassuntivo dei principali problemi e fabbisogni dell'area

*Elenco dei fabbisogni dell'area emersi dall'analisi di contesto nei tre OT dell'Asse SUS che si intendono affrontare con la presente Strategia.*

OT 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• migliori livelli di interattività nell'offerta di servizi della PA verso i cittadini</li> <li>• maggiore interoperabilità dei sistemi</li> <li>• maggiore sensibilizzazione dei cittadini all'utilizzo dell'e-government</li> </ul>
OT 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• riduzione dell'inquinamento atmosferico grazie al rinnovo mezzi rotabili del TPL</li> <li>• riduzione dell'utilizzo del mezzo privato a favore del mezzo pubblico</li> <li>• decongestione del traffico pendolare e commerciale, quest'ultima generata dai poli logistici</li> <li>• miglioramento gestione flussi e del sistema viario</li> <li>• miglioramento del servizio su alcune tratte suburbane e radiali di accesso a Mestre e Venezia</li> </ul>
OT 9	<ul style="list-style-type: none"> <li>• necessità di frenare i fenomeni di marginalizzazione per determinate fasce di popolazione in difficoltà</li> <li>• contrasto del fenomeno degli sfratti per morosità subiti dalle famiglie indigenti</li> <li>• aumento dei servizi alla persona anziana e con disabilità</li> <li>• necessità di aumentare lo scarso numero di alloggi ERP disponibili per famiglie aventi diritto, in quanto datati e a bassa efficienza energetica</li> <li>• necessità di far fronte a fabbisogni inevasi, soprattutto per le fasce di popolazione deboli</li> </ul>

- necessità di aumentare la disponibilità di alloggi per progetti finalizzati al recupero dell'autonomia abitativa dei soggetti senza fissa dimora

## 1.4 Scelte riguardanti l'individuazione dell'ambito territoriale di intervento e dei destinatari della SISUS

### 1.4.1 Scelta della delimitazione territoriale dell'Area urbana

*Descrizione della motivazione della delimitazione dell'Area urbana e del come l'analisi di contesto effettuata abbia condotto alla scelta e all'esclusione dei Comuni dell'hinterland, illustrando l'omogeneità dell'Area sotto il profilo sostanziale*

L'Area urbana selezionata sulla scorta dell'analisi di contesto preliminare è costituita dai comuni di Venezia, Marcon, Mirano, Quarto d'Altino, Salzano, Spinea, un'area con 357.766 residenti (Istat, 2014), su una superficie di 547,55 Km<sup>2</sup> compresa la laguna.

La logica sottesa alla delimitazione dell'area è stata quella di individuare comuni contigui che condividano con Venezia le medesime dinamiche e che necessitino di affrontare le sfide con approccio strategico condiviso, in relazione alla presenza di zone urbane disagiate e marginali dal punto di vista socioeconomico, e con problemi di connessione con i centri di erogazione dei servizi.

I criteri di cui si è tenuto conto sono:

1. presenza di forme consolidate di accordi sovracomunali nella gestione dei servizi sociali;
2. relazioni con il comune capoluogo per dinamiche (e sfide) di tipo demografico e sociale;
3. relazioni con il comune capoluogo per mobilità sistematica per studio e/o lavoro (sfide sociali ed ambientali);
4. criticità/carenze nelle connessioni con il comune capoluogo e/o con le polarità di erogazione di servizi di area vasta (sfide sociali ed ambientali), da affrontare anche con sistemi di innovazione digitale;
5. presenza di zone urbane disagiate e marginali dal punto di vista socioeconomico (sfide sociali ed economiche);
6. presenza di alloggi, di proprietà dei comuni o di proprietà Ater, da recuperare (sfide demografiche, ambientali e climatiche);
7. presenza di edifici pubblici per interventi di innovazione sociale da destinare a fasce deboli della popolazione, nonché di edifici da ristrutturare per i senza fissa dimora (sfide sociali e climatiche).

Sulla base di tali criteri sono stati selezionati i 5 comuni tra i 16 dell'area eleggibile, che rispondessero in maniera adeguata ai criteri su enunciati:

- Marcon e Quarto d'Altino, di prima cintura, partecipano all'Accordo di programma per la Gestione associata delle funzioni sociali, nell'area ULSS 12 veneziana, e presentano difficoltà di connessione con le polarità di erogazione dei servizi nel comune capoluogo. La scelta di non ricomprendere il Comune di Cavallino-Treporti, nonostante le forti relazioni con Venezia, attiene a valutazioni circa l'elevato ricorso ad altri mezzi di trasporto, che non rientrano tra gli interventi ammissibili per quanto concerne l'Azione 4.6.2 relativa al rinnovo del materiale rotabile. Per questo comune, i collegamenti su Venezia con Tpl su gomma interessano una quota residua dei flussi di pendolarismo, essendo prevalenti gli spostamenti via acqua. Marcon e Quarto d'Altino presentano gravitazione sul comune capoluogo superiore alla media d'area e ricorrono per lo più ai mezzi propri: rispetto a tale modalità, un intervento di miglioramento delle connessioni con Tpl può costituire una risposta concreta in termini di mobilità sostenibile e facilitare i collegamenti con Favaro Veneto, dove è presente il Distretto sociosanitario;

- sul versante ovest, Spinea, Mirano e Salzano sono 3 dei 7 comuni che partecipano al Piano di Zona

dell'ULSS 13 Miranese (oggi ULSS 3 Serenissima), tutti parte dell'Unione dei Comuni del Miranese. Spinea rappresenta indubbiamente una estensione urbana del comune capoluogo, che intrattiene forti relazioni con Venezia e che ha assorbito nei decenni una domanda abitativa non soddisfatta nel comune capoluogo. Insieme a Mirano, è collocato sulla direttrice viaria Miranese, una delle arterie radiali di immissione su Venezia maggiormente congestionate, sia dal punto di vista veicolare che per frequenza/corse di Tpl. La rilevazione dei passaggi verso Venezia (ACTV, 2011) ha evidenziato su questo asse il maggior numero di utenza. Le valutazioni circa la rispondenza del servizio alla domanda di mobilità indicano che le linee che connettono tale direttrice con Venezia (via Mestre o Marghera) hanno sicuramente margine per essere potenziate in termini di miglioramento della flotta. Inoltre, sempre in questa area, Salzano presenta problemi di collegamento verso Venezia, con necessità di interscambio a Mirano, e di accesso alle polarità di erogazione dei servizi.

Per tutti i 5 comuni dell'Area urbana delimitata, inoltre, è stata verificata la possibilità di rispondere efficacemente all'obiettivo dell'Asse 6, ovvero riconnettere il tessuto urbano migliorando la qualità della vita dei cittadini nelle zone marginali tramite un insieme di poche azioni integrate riguardanti, nel caso di Venezia, la mobilità urbana sostenibile e l'inclusione sociale (OT4/OT9). Le azioni PON Metro Asse 1 opereranno in sinergia con il POR FESR. Le azioni OT 9 POR FESR non inserite nei Piani di zona, saranno recepite dai nuovi Piani.

#### ***1.4.2 Localizzazione e descrizione delle aree urbane marginali/degradate e fasce svantaggiate di popolazione destinatarie delle azioni***

*Descrizione degli elementi che hanno portato alla definizione e individuazione delle aree marginali, degradate e svantaggiate e di fasce di popolazione svantaggiata sotto il profilo socio-economico e/o con maggior problemi di connessione ai centri di erogazione dei servizi.*

***Si veda mappa allegata contenente la localizzazione delle suddette aree.***

Aree marginali individuate	<p>L'individuazione delle aree degradate è stata effettuata sulla base degli indici di disagio sociale (IDS) e di disagio edilizio (IDE) proposti dal Ministero Infrastrutture per il Piano nazionale per la riqualificazione sociale e culturale delle aree urbane degradate (DPCM 15/10/2015). Ai fini del Piano, per area urbana degradata si intende un territorio che presenti valori per entrambi gli indici pari o superiori all'unità.</p> <p>L'IDS risulta dalla media ponderata degli scostamenti dai rispettivi valori medi nazionali degli indicatori relativi ai tassi di: occupazione, disoccupazione, concentrazione giovanile, scolarizzazione. L'IDE compara la conservazione degli edifici dell'area urbana degradata con il valore nazionale, dove il coefficiente di ponderazione corrisponde alla quota nazionale degli edifici residenziali con stato di conservazione "pessimo" o "mediocre". Tutti i dati sono di fonte censuaria 2011.</p> <p>Nella mappa allegata sono localizzate alcune aree degradate a partire dalla tematizzazione delle sezioni censuarie secondo il valore dell'IDS (più significativo dell'IDE). La tematizzazione rappresenta valori negativi, che descrivono situazioni di disagio sociale, con le tonalità tendenti al rosso; le tonalità tendenti al verde intenso rappresentano condizioni sociali migliori rispetto alla media.</p> <p>Nella mappa cartografica sono state prese in esame solo le sezioni che ricadono</p>
----------------------------	--

	<p>all'interno dei centri abitati per due precise considerazioni: in primo luogo nel bando si parla di "aree urbane"; in secondo luogo, le sezioni di censimento extra urbane presentano superfici molto estese con bassa densità di popolazione: visualizzando l'indice su tutta l'estensione, la percezione del valore viene falsata rendendo predominanti quelle di dimensioni ampie rispetto alle sezioni urbane, di limitata dimensione, ma più densamente abitate. Per questi motivi, sono rappresentate in mappa solo le sezioni dei centri abitati delimitati dai Piani di Coordinamento Provinciali, secondo la definizione del Codice della strada, ai quali sono stati aggiunti i centri pedonali della Venezia insulare.</p> <p>Ne è derivata una prima individuazione, incrociata con la presenza di alloggi ERP sfitti in gestione ATER, che necessitano di interventi di recupero.</p> <p>Ai fini dell'integrazione tra OT, le valutazioni sulle connessioni tra aree marginali e centri di erogazione dei servizi hanno evidenziato situazioni di criticità sia sul versante est (Quarto d'Altino e Marcon) che sui comuni ad ovest di Venezia. Ad est i collegamenti tra i comuni e il centro di Favaro Veneto, sede del Distretto sociosanitario, sono complicate, per Quarto d'Altino, da un interscambio mezzi e dalla necessità di doppio titolo di viaggio.</p> <p>Ad ovest, la presenza di più linee TPL connette i comuni sulla direttrice Miranese (con maggior problematicità per Salzano) con Venezia (via Mestre o via Marghera), e hanno margine per essere potenziate, migliorando la flotta di collegamento urbano e suburbano con i comuni dell'Area urbana (si veda mappa allegata con aree marginali e linee di intervento TPL).</p>
Popolazione destinataria	<p>La Strategia intende perseguire il miglioramento della vivibilità e sostenibilità nei comuni dell'Area urbana di Venezia e considera come popolazione destinataria le fasce sociali escluse e marginali sotto il profilo socio-economico e con limitazioni di accesso ai servizi pubblici, individuate in due principali macro gruppi, con specifico riferimento all'OT9. La realizzazione di un Sistema Informativo delle prestazioni sociali (incluse quelle abitative) prevista nell'ambito del PON Metro, quale strumento di lavoro dell'Agenzia per la coesione sociale, consentirà la messa a disposizione di una cartella individuale per ciascun assistito, alimentata e integrata da diversi servizi, a vantaggio del servizio erogato al cittadino.</p> <p>Famiglie con particolari fragilità socio-economiche in condizioni di disagio abitativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- persone con requisiti per l'accesso all'edilizia residenziale pubblica (ERP), secondo quanto stabilito dalla LR Veneto n. 10/96, art. 2, ovvero cittadini con residenza anagrafica o attività lavorativa nei comuni dell'Area urbana di Venezia, con reddito annuo complessivo del nucleo familiare in misura non superiore al limite per l'accesso stabilito dalla Giunta regionale per un nucleo familiare di due componenti e vigente al momento della scadenza del bando di concorso;</li> <li>- persone che rappresentano le cosiddette nuove forme di marginalità sociale, ovvero: fasce deboli della popolazione, famiglie in disagio economico e sociale,</li> </ul>

monogenitoriali, anziani fragili, soggetti adulti in situazione svantaggio quale disoccupazione, esperienza di detenzione, carceraria, disabilità fisica o motoria; adulti giovani (18-35) disoccupati/inoccupati, e con presenza disabilità in famiglia e di anziani svantaggiati all'interno del nucleo familiare.

Senza fissa dimora nel percorso verso l'autonomia:

- a connotare tale situazione è la presenza di un bisogno indifferibile e urgente, ossia tale da compromettere, se non soddisfatto, la sopravvivenza della persona secondo standard di dignità minimi. La condizione stessa di persona senza dimora presenta in sé le caratteristiche di situazione connotata da indifferibilità e urgenza del bisogno; ciò in quanto, come è noto, l'esposizione prolungata alla vita in strada o in sistemazioni abitative inadeguate, comporta conseguenze difficilmente reversibili nella vita delle persone, con un forte impatto anche in termini di costi sociali. Qualunque persona senza dimora che chiede aiuto è di per sé portatrice di un bisogno indifferibile e urgente, determinato dall'esigenza di essere collocata quanto prima in una sistemazione alloggiativa adeguata, dalla quale ripartire per la realizzazione di un percorso personalizzato di inclusione sociale. Abitare significa infatti avere un alloggio o uno spazio adeguato a soddisfare i bisogni dell'individuo e della sua famiglia; la casa garantisce il mantenimento della privacy e la possibilità di godere di relazioni sociali; la persona o la famiglia che occupa la casa deve poterne disporre in modo esclusivo, avere sicurezza di occupazione e un titolo legale di godimento. Proprio l'esclusione da uno o più di questi domini configura le diverse forme di povertà abitativa che connotano la *homelessness*. (da "Linee di indirizzo nazionali per il contrasto alla grave emarginazione adulta in Italia" approvate dalla Conferenza Unificata, Novembre 2015).

## 2. DESCRIZIONE DELLA STRATEGIA

### 2.1 Descrizione generale della Strategia

*Descrizione riassuntiva della Strategia, che contenga: l'obiettivo o la visione strategica generale e le principali aspirazioni della Strategia in un'idea-guida; la descrizione di come la Strategia contribuirà al miglioramento delle condizioni economiche, ambientali, climatiche, sociali e demografiche dell'Area, come emerso dall'analisi di contesto; all'interno di questa strategia più ampia, descrizione della strategia integrata degli OT sostenuti dal POR FESR, enunciando sinteticamente le azioni, come verrà perseguita l'integrazione tra le stesse e la complementarietà della Strategia con le altre politiche.*

Obiettivo della strategia è perseguire il miglioramento duraturo della vivibilità e della sostenibilità nell'Area urbana, con attenzione alle zone urbane e alle fasce di popolazione disagiate e marginali sotto il profilo socioeconomico, e con maggiori problemi di connessione ai centri di erogazione dei servizi, ricompattando il tessuto urbano attraverso soluzioni sostenibili, inclusive e smart. Essa è parte integrante della strategia delineata per il PON Metro 2014-2020, costruita a partire da un'idea di sviluppo tendenziale centrata sulla dimensione metropolitana di città plurale, solidale e sostenibile maturata sin dal Piano Strategico 2004, sostenuta e ripresa dai documenti di programmazione che ad esso si richiamano (PAT, PUMAV, PAES), infine confermata dal Documento del Sindaco per il Piano degli Interventi, illustrato al Consiglio Comunale il 15/6/2016.

La città è impegnata nel ricostruire la sua capacità di resilienza territoriale e sociale rinforzando i fattori che la costituiscono e le relazioni che li legano, con l'attivazione della cittadinanza che vive, lavora e studia nel territorio metropolitano. A titolo di esempio, si sottolinea l'investimento nella pianificazione della mobilità e il coordinamento con la pianificazione territoriale. I piani disegnano un futuro di sostenibilità ambientale, per la migrazione dei sistemi di mobilità individuali verso quelli collettivi, per l'utilizzo di tecnologie rispettose dell'ambiente, per il recupero e la valorizzazione delle aree naturali. I processi di miglioramento socioeconomico e di rigenerazione urbana e territoriale riguardano i temi ambiente/energia, cultura, mobilità, produzione (materiale e immateriale), residenzialità e turismo.

L'impegno si concentra su un'offerta residenziale ampia, diversificata e adeguata alle esigenze di comunità urbane complesse e frastagliate; sull'adeguamento della qualità degli spazi pubblici che devono essere connessi, accessibili, sicuri e flessibili; sul miglioramento della rete della mobilità pubblica per diminuire il carico ambientale degli spostamenti e offrire a tutti libertà di movimento e accesso alle opportunità che la città offre; infine sul mantenimento e sviluppo di un welfare a servizi diversificati che svolgano un ruolo positivo anche nella determinazione dei processi economici.

La proprietà di una rete a larga banda consente all'Amministrazione cittadina di sviluppare e fornire servizi innovativi ai residenti, a chi lavora, studia o visita Venezia.

## 2.2 Descrizione degli obiettivi specifici della Strategia

<i>Elenco degli obiettivi specifici della Strategia. Elenco delle Azioni e/o sub-azioni dell'Asse 6 – SUS che verranno attivate</i>				
	Fabbisogno	Obiettivo specifico POR	Obiettivo specifico SISUS	Azione POR FESR corrispondente
<i>OT 2- Asse 1 PON Metro</i>	Migliori livelli di interattività nell'offerta di servizi della PA verso i cittadini; maggiore interoperabilità dei sistemi; maggiore sensibilizzazione dei cittadini all'utilizzo dell'e-government.	Obiettivo specifico 1.1 PON METRO Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili	Sviluppare e fornire servizi innovativi ai residenti, a chi lavora, studia o visita Venezia.	Nel caso di Venezia, le azioni dell'OT2 - Agenda digitale non sono finanziate dal POR FESR Veneto 2014-2020 ma dal PON METRO 2014-2020, Asse 1.
OT 4	Riduzione dell'inquinamento atmosferico grazie al rinnovo mezzi rotabili del TPL; riduzione dell'utilizzo del mezzo privato a favore del mezzo pubblico; decongestione del traffico pendolare e commerciale; miglioramento gestione flussi e del sistema viario; miglioramento del servizio su alcune tratte suburbane e radiali di accesso a Mestre e Venezia.	Obiettivo specifico 4.6 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane	Investire nella pianificazione della mobilità e nel coordinamento con la pianificazione territoriale: un futuro di sostenibilità ambientale, per la migrazione dei sistemi di mobilità individuali verso quelli collettivi, per l'utilizzo di tecnologie più rispettose dell'ambiente.	<i>Azione 4.6.2.</i> Rinnovo del materiale rotabile
OT 9	necessità di frenare i fenomeni di marginalizzazione per determinate fasce di popolazione in difficoltà; contrasto del fenomeno degli	Obiettivo specifico 9.4 Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio	Favorire processi di miglioramento socio-economico e di rigenerazione urbana e territoriale: offerta residenziale ampia, diversificata e adeguata alle	Azione 9.4.1. Interventi di potenziamento del patrimonio pubblico esistente e di recupero di alloggi di proprietà pubblica per incrementare la

	<p>sfratti per morosità subiti dalle famiglie indigenti;  necessità di aumentare lo scarso numero di alloggi ERP disponibili per famiglie aventi diritto, in quanto datati e a bassa efficienza energetica;  necessità di far fronte a fabbisogni inevasi, soprattutto per le fasce di popolazione deboli;  aumento dei servizi alla persona anziana e con disabilità.</p>	<p>abitativo</p>	<p>esigenze di comunità urbane sempre più complesse e frastagliate sia per composizione dei nuclei famigliari che per possibilità economica.</p>	<p>disponibilità di alloggi sociali e servizi abitativi per categorie (persone e nuclei familiari) fragili per ragioni economiche e sociali. Interventi infrastrutturali finalizzati alla sperimentazione di modelli innovativi sociali e abitativi per categorie molto fragili. Si intendono attivare entrambi i macrointerventi</p>
	<p>Necessità di aumentare la disponibilità di alloggi per progetti finalizzati al recupero dell'autonomia abitativa dei soggetti senza fissa dimora.</p>	<p><i>Obiettivo specifico 9.5</i>  Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora.</p>	<p>Mantenimento e sviluppo di un welfare a servizi diversificati che svolgano un ruolo positivo anche nella determinazione dei processi economici</p>	<p>Azione 9.5.8  Finanziamento nelle principali aree urbane e nei sistemi urbani di interventi infrastrutturali nell'ambito di progetti mirati per il potenziamento della rete dei servizi per il pronto intervento sociale per i senza dimora e per il potenziamento delle strutture abitative e socio sanitarie nell'ambito di progetti integrati di sostegno alle persone senza dimora nel percorso verso l'autonomia</p>

**2.3 Contestualizzazione delle azioni finanziate dall'Asse 6 - SUS del POR FESR rispetto alla strategia generale relativa alle cinque sfide: economica, ambientale, climatica, sociale, demografica per l'Area urbana interessata.**

Sfida Area urbana	Descrizione	Azione/i finanziata dall'Asse SUS	Altre azioni che verranno attivate tramite altre forme di finanziamento (altre strategie e/o fondi, strumenti di pianificazione, politiche ordinarie, altri fondi)
Sfida economica	<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</p>	<p>Azione 4.6.2. Azione 9.4.1.</p>	<p>Azioni di sostegno all'economia locale programmate dai Comuni dell'Area urbana nell'ambito dei piani e dei DUP, quali: sostegno al commercio e all'artigianato locale, promozione e sostenibilità del turismo, organizzazione eventi culturali, potenziamento di reti per l'adeguamento alle nuove tecnologie, digitalizzazione dei servizi a cittadini e imprese.</p> <p>Partecipazione a bandi nazionali e regionali.</p> <p>Impulso alla ricerca di fondi europei Azioni finanziate nell'ambito del PON Metro per garantire soluzioni abitative alle famiglie e ai nuclei più svantaggiati che, anche per effetto della crisi, non riescono ad accedere al libero mercato .</p> <p>Interventi infrastrutturali di interconnessione e completamento di alcuni tratti della rete di piste ciclabili esistenti, di costruzione del centro di interscambio di P.le Cialdini 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.</p>

	<p>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>Contrastare gli effetti della crisi economica che ha avuto impatti sul tessuto produttivo e affrontare il futuro della zona industriale di Marghera, che coinvolge anche i comuni circostanti</p>		
Sfida ambientale	<p>Migliorare la qualità insediativa e annullare il consumo di suolo; bonificare le zone industriali; ridurre gli impatti della mobilità urbana, di terra e di acqua Porto Marghera, caratterizzata da un forte squilibrio ambientale, obbliga ad affrontare con urgenza, serietà e puntualità il tema del rischio industriale. 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</p>	<p>Azione 4.6.2. Azione 9.4.1.</p>	<p>Attuazione di interventi di mobilità sostenibile nell'ambito del PUMAV: potenziamento del servizio TPL; la promozione dell'uso della bicicletta e la realizzazione di nuove piste ciclabili, del car sharing e car pooling, di veicoli a basse emissioni inquinanti. Promozione della mobilità su rotaia e miglioramento dell'intermodalità gomma-treno nei comuni serviti dal SFMR, realizzazione di nuovi percorsi pedonali.</p> <p>Progetti di potenziamento della rete ecologica di terra e di acqua.</p> <p>Politiche per la riduzione del conferimento di rifiuti in discarica o inceneritore, aumento della filiera del riciclo e riuso.</p> <p>Attuazione degli Accordi per la bonifica della zona industriale di Porto Marghera.</p> <p>Realizzazione, nell'ambito del PON Metro, di un sistema di infomobilità e di sistemi di trasporto intelligente; gestione del traffico che garantisca</p>

	<p>traffico.</p> <p>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</p>		<p>migliori servizi per la mobilità per le imprese e i lavoratori e che rendano i tempi degli spostamenti più certi.</p> <p>Completamento, nell'ambito del PON Metro, di percorsi ciclabili e realizzazione di opere complementari di collegamento con la rete ciclabile esistente.</p>
Sfida climatica	<p>Affrontare i cambiamenti climatici in termini di <i>mitigazione</i> (riduzione emissioni) e di <i>adattamento</i> (misure per affrontarne gli impatti).</p> <p>Affrontare in maniera consapevole l'accelerarsi delle modifiche ambientali prodotte dai cambiamenti climatici in atto, quantificarne gli effetti e i potenziali impatti sul territorio.</p>	<p>Azione 4.6.2.</p> <p>Azione 9.4.1.</p>	<p>Applicazione dei contenuti dei PAES nei comuni dotati di questo strumento attraverso l'attuazione degli interventi previsti finalizzati alla riduzione delle emissioni di gas climalteranti, controlli sulla qualità dell'aria urbana.</p> <p>Realizzazione di interventi di adattamento soprattutto attraverso il miglioramento dell'assetto idraulico del territorio e della dotazione naturalistica delle aree urbane.</p> <p>Incentivazione all'utilizzo del trasporto pubblico, e alla conseguente riduzione del traffico privato e relative emissioni.</p> <p>Ripristino, nell'ambito del PON Metro, di alloggi ERP comunali liberi o che si renderanno liberi nel corso di validità del programma, nonché di immobili pubblici comunali compatibili con l'uso abitativo, con efficientamento energetico.</p>
Sfida sociale	<p>Contenere le forme di disagio e di povertà, di emersione di nuovi bisogni sociali.</p> <p>Le sfide principali riguardano almeno due questioni. La prima riguarda il sistema assistenziale,</p>	<p>Azione 4.6.2.</p> <p>Azione 9.4.1.</p> <p>Azione 9.5.8.</p>	<p>Integrazione con Asse 3 e 4 PON Metro (fondi FSE e FESR) per attività di gestione dei servizi e di supporto all'uscita dalla marginalità a livello metropolitano.</p> <p>Nell'ambito del PON Metro:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- creazione dell'Agenzia per la coesione sociale, porta di accesso per</li> </ul>

	<p>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>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> <p>Il contrasto al disagio abitativo è un altro importante <i>focus</i> di lavoro.</p>		<p>la rete integrata dei servizi, punto di riferimento unico per il disagio abitativo e la povertà;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- assegnazione di alloggi temporanei, a rotazione, a famiglie monoparentali;</li> <li>- sviluppo di iniziativa rivolte alle persone con disabilità per favorire l'inclusione attiva;</li> <li>- percorsi di accompagnamento alla casa per comunità emarginate;</li> <li>- servizi a bassa soglia (pronto intervento sociale e interventi per l'inclusione sociale) per inclusione dei senza dimora o assimilati;</li> <li>- progetti di innovazione sociale e di welfare di comunità.</li> </ul> <p>Integrazione con PON Inclusione attraverso interventi di attuazione del Sostegno per l'inclusione attiva (SIA). Integrazione con iniziative intraprese nell'ambito dei Piani di zona ULSS 3 Serenissima</p>
Sfida demografica	<p>Ridurre gli impatti derivanti dalle modifiche delle caratteristiche demografiche sulla coesione territoriale, sulla erogazione di servizi pubblici, sul mercato del lavoro e abitativo, e sul sistema della mobilità.</p>	Azione 9.4.1.	<p>Servizi di welfare per la protezione di fasce deboli della popolazione, potenziamento servizi educativi, culturali e sportivi, destinati soprattutto alle fasce giovanili.</p> <p>Recupero e ristrutturazione del patrimonio residenziale pubblico e attuazione di interventi di edilizia sociale per garantire l'accesso alla casa a giovani i difficoltà e a segmenti deboli della popolazione.</p>

## 2.4 Rispetto dei principi orizzontali

*Descrizione di come la Strategia contribuirà allo sviluppo sostenibile e alla promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente*

La Strategia intende perseguire l'obiettivo generale del miglioramento della sostenibilità nell'Area urbana, contribuendo allo sviluppo duraturo del territorio attraverso interventi volti al raggiungimento della piena sostenibilità ambientale dell'area, prediligendo interventi di:

- adozione di tecniche progettuali e costruttive volte a favorire l'efficientamento energetico degli alloggi ERP interessati dagli interventi di recupero, e conseguente beneficio economico derivante dalla minore spesa per il consumo energetico da parte degli inquilini;
- potenziamento del TPL, e conseguente disincentivazione del mezzo privato, contribuendo alla riduzione dell'inquinamento, in accordo con le politiche dell'accesso all'abitazione da parte delle fasce sociali escluse e marginali;
- incentivazione al cambiamento tecnologico, con particolare riguardo alla diffusione di carburanti alternativi, in relazione all'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO2 e PM10 nelle aree urbane e suburbane.

*Descrizione di come la Strategia contribuirà alla promozione della parità fra uomini e donne*

L'Autorità Urbana si impegna ad adottare tutte le misure necessarie per prevenire qualsiasi discriminazione fondata su sesso durante le fasi di elaborazione della presente Strategia, nella fase di selezione delle operazioni e nella conseguente fase di accesso alle infrastrutture e ai servizi erogati relativamente all'OT2, OT4 e OT9.

L'Autorità Urbana si impegna altresì affinché gli interventi individuati nell'Area urbana, rispondano a una logica di integrazione dei principi di parità tra uomini e donne, da perseguire nell'attuazione di tutti gli interventi individuati nell'ambito della SISUS.

*Descrizione di come la Strategia contribuirà al principio della Non discriminazione*

L'Autorità Urbana si impegna ad adottare tutte le misure necessarie per prevenire qualsiasi discriminazione fondata su razza e origine etnica, religione e convinzioni personali, disabilità, età o orientamento sessuale durante le fasi di elaborazione della presente Strategia, nella fase di selezione delle operazioni e nella conseguente fase di accesso alle infrastrutture e ai servizi erogati relativamente all'OT2, OT4 e OT9.

Particolare attenzione viene posta rispetto ai *target group* individuati dal Programma, ai disabili per l'accesso ai mezzi pubblici del sistema del TPL e alle famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo, nonché ai senza fissa dimora nell'accesso alle strutture pubbliche individuate. Nella fase di selezione dei destinatari degli interventi relativi all'OT9, l'Autorità Urbana considererà una serie di criteri per garantire l'accesso alle persone con reali e comprovate necessità socio-economiche ed abitative.

## 2.5 Quadro finanziario generale della Strategia

Si richiede la compilazione della seguente tabella, indicando il budget previsto per azione/sub-azione. Se già disponibili i dati relativi ad eventuali interventi all'interno di ciascuna azione/sub-azione, indicarne il budget specifico.

Azione	Intervento (se disponibile)	Cofinanziamento POR FESR	Co-finanziamento	Totale per Azione/sub-azione
Azione 2.2.2	/	0 €	0 €	0 €
Azione 4.6.2	Rinnovo del materiale rotabile*: - bus 12 mt gasolio Euro IV - bus 12 mt metano - bus 18 metri gasolio Euro IV - bus 18 metri metano	3.760.000 € 1.386.000 € 900.000 € 674.000 € 800.000 €	3.550.000 € 924.000 € 600.000 € 976.000 € 1.050.000 €	7.310.000 € 2.310.000 € 1.500.000 € 1.650.000 € 1.850.000 €
Azione 4.6.3	/	0 €	0 €	0 €
Azione 9.4.1 Sub-azione 1	Edilizia residenziale pubblica - di cui ATER** - di cui Comuni***	3.642.000 € 3.482.000 € 160.000 €	0 € 0 € 0 €	3.642.000 € 3.482.000 € 160.000 €
Azione 9.4.1 Sub-azione 2	Co-housing****	1.810.000 €	0 €	1.810.000 €
Azione 9.5.8	Struttura senza dimora Ve centro storico***** Struttura senza dimora Ve terraferma*****	900.000 € 416.000 €	476.600 € 186.000 €	1.978.600 €

\* Importi al netto di IVA, pari al 22% per fornitori di bus con sede di produzione in Italia, tra quanti iscritti nel sistema di qualificazione del gruppo nel quale rientra l'azienda di trasporto TPL di Venezia.

In un solo caso, tra quanti iscritti nel sistema di qualificazione del gruppo nel quale rientra l'azienda di trasporto TPL, il fornitore ha sede in un paese europeo; in tal caso la fattura è senza IVA.

\*\* Importi IVA compresa. Importo stimato per lavori al netto di IVA € 2.658.000; IVA (10%) sui lavori pari a € 265.800. Importo oneri di progettazione e spese generali, ai sensi della DGR 897/2002 aggiornata con DGR 4078/2006 non soggetto ad IVA in caso di progettazione tutta interna; IVA al 22% in caso di eventuale ricorso a incarichi professionali esterni, anche per fasi parziali.

\*\*\* Importi IVA compresa. Importo stimato lavori al netto di IVA € 145.454; importo stimato IVA (10%) € 14.546.

\*\*\*\* Importi IVA compresa. Importo stimato intervento al netto di IVA € 1.636.000; importo stimato IVA (10% su lavori + 22% spese tecniche) € 174.000.

\*\*\*\*\* Importi IVA compresa. Importo stimato totale intervento al netto di IVA € 1.141.000; IVA (10%) sui lavori pari a € 114.000. Importo spese tecniche non soggetto a IVA in caso di progettazione tutta interna; IVA al 22% in caso di eventuale ricorso a incarichi professionali esterni, anche per fasi parziali.

\*\*\*\*\* Importi IVA compresa. Importo stimato totale intervento al netto di IVA € 544.000; importo stimato IVA (10% su lavori + 22% spese tecniche) € 58.000.

## 2.6 Cronoprogramma procedurale e finanziario delle fasi attuative

Si veda l'Allegato A5

### 2.7 Indicatori e monitoraggio

#### 2.7.1 Indicatori di risultato

<i>Indicare l'indicatore di risultato dell'azione</i>							
Azione POR FESR	Indicatore di risultato POR FESR	Indicatore di risultato per l'Area urbana	Unità di misura	Valore base per l'Area urbana (indicare anno di riferimento)	Valore target per l'Area urbana (2023)	Fonte di dati	Periodicità dell'informazione
4.6.2	Concentrazione di PM10 nell'aria nei comuni capoluogo di provincia	Concentrazione di PM10 nell'aria nei comuni dell'Area urbana	Giorni (superamento del limite)	66 (peggiore valore registrato, centraline Malcontenta e Via Beccaria, 2014)	46 (migliore valore centralina Parco Bissuola, 2014)	ARPAV	annuale
	Passeggeri trasportati dal TPL nei Comuni capoluogo di provincia	Passeggeri trasportati dal TPL nei Comuni dell'Area urbana (rilievo giornaliero invernale feriale)	Passeggeri per abitante	706,79 (Solo comune capoluogo – Fonte dati DPS-ISTAT, 2013)	718,37 (percentuale di crescita 2013-2023 calcolata secondo la metodologia utilizzata per POR FESR. L'incremento risulta pari al 1,64%)	ISTAT,	annuale
9.4.1	Persone che vivono in situazioni di sovraffollamento abitativo, in abitazioni prive di alcuni servizi e con problemi strutturali	Persone che vivono in situazioni di sovraffollamento abitativo, in abitazioni prive di alcuni servizi e con problemi strutturali, comuni dell'Area urbana	Percentuale su popolazione totale Area urbana	7,71 (come da Programma)	Riduzione incidenza % 2013-2023 come da Programma- 2,72 %	ISTAT Indagine EU SILC	annuale
9.5.8	Persone senza fissa dimora	Persone senza fissa dimora, comuni dell'Area urbana	Numero persone	351 (dati Comuni, 2015 o 2016)	316	Comuni Area urbana	annuale

### 2.7.2 Indicatori di realizzazione (output)

Indicare l'indicatore di realizzazione dell'azione e il contributo della stessa all'indicatore di realizzazione dell'azione POR FESR							
Azione POR FESR	Indicatore di realizzazione Azione POR FESR	Unità di misura	Valore target POR FESR	Valore target per l'Area urbana al 2018 (solo per azioni 4.6.2 e 9.4.1)	Valore target per l'Area urbana al 2023	Fonte di dati	Periodicità dell'informazione
4.6.2	Unità beni acquistati ad alimentazione elettrica, ibrida o euro VI	Beni acquistati	57 (22 al 2018)	5	27	Soggetto beneficiario	Annuale 2017-2023
9.4.1 Sub 1 e Sub-2	Abitazioni ripristinate in aree urbane	unità abitative	370 (105 al 2018)	21	77 (sub 1: 66 alloggi; sub 2: 11 unità abitative)	Soggetti beneficiari	Annuale 2017-2023
9.5.8	Strutture per l'alloggio temporaneo per senza dimora create in aree urbane	strutture	12	-	2	Soggetti beneficiari	Annuale 2017-2023

### 2.7.3 Analisi del rischio

Descrizione del tipo di rischio legato a questa azione	Classificazione rischio	Misure per ridurre la probabilità e l'impatto del rischio
Azione 4.6.2 "Rinnovo materiale rotabile"		
1) Rischio operativo: in relazione alla possibile mancata disponibilità finanziaria del soggetto beneficiario per il co-finanziamento previsto per l'acquisto dei mezzi	Basso ( <i>in relazione alla probabilità che l'evento si verifichi data la "dimensione finanziaria" dell'azienda potenziale beneficiaria</i> )	Accertamento dei requisiti di natura economico-finanziaria del beneficiario in fase di selezione delle operazioni Preventiva valutazione – con il potenziale beneficiario – della disponibilità della necessaria quota di co-finanziamento, in relazione ai costi di mercato ed eventuale conseguente

		previsione di acquisizione dei mezzi in più lotti.
2) Rischio operativo: Mancato rispetto dei target temporali in relazione alla complessità dei tempi per la realizzazione della gara e l'acquisizione dei mezzi da parte dell'azienda beneficiaria.	Medio ( <i>in relazione alla probabilità che l'evento si verifichi e in considerazione del numero dei mezzi da acquistare</i> )	Attenta definizione – in accordo con il potenziale beneficiario – del cronoprogramma; Preventiva definizione dei tempi massimi di istruttoria per la selezione dell'operazione
3) Rischio legale: applicazione non puntuale delle norme in materia di aiuti di Stato	Medio ( <i>in relazione alle competenze presenti nel personale dell'OI</i> )	Rilevazione dei fabbisogni formativi personale OI e definizione di un programma formativo
Azione 9.4.1 “Interventi di potenziamento del patrimonio pubblico esistente e di recupero di alloggi di proprietà pubblica per incrementare la disponibilità di alloggi sociali e servizi abitativi per categorie (persone e nuclei familiari) fragili per ragioni economiche e sociali. Interventi infrastrutturali finalizzati alla sperimentazione di modelli innovativi sociali abitativi per categorie molto fragili”		
1) Rischio operativo: mancata disponibilità degli immobili su cui si è deciso di intervenire (causa occupazioni illegittime di alloggi sfitti);	Medio ( <i>in relazione alla probabilità che l'evento si verifichi rispetto al numero di edifici interessati dagli interventi</i> )	Obbligo del beneficiario di una verifica preventiva della disponibilità degli edifici da ristrutturare; Previsione di una “quota di riserva” di alloggi sfitti su cui intervenire, aggiuntiva rispetto a quella prevista dalla strategia, in ciascun comune dell'Area urbana.

<p>2) Rischio operativo: mancata disponibilità degli immobili su cui si è deciso di intervenire (causa cambiamento scelte politiche delle amministrazioni coinvolte, ad esempio in caso di nuove elezioni amministrative)</p>	<p>Basso <i>(in relazione alla probabilità che l'evento si verifichi e all'impatto del singolo intervento sulla strategia complessiva dell'area)</i></p>	<p>Costituzione di apposita Cabina di regia partecipata dalle amministrazioni coinvolte (prevista dall'Accordo di Programma sottoscritto da tutti i sindaci dell'Area urbana). Presenza nelle Commissioni di selezione delle operazioni di rappresentanti delle amministrazioni.</p>
<p>3) Rischio operativo: Scarsa capacità amministrativa, organizzativa e economico - finanziaria del Beneficiario rispetto alle attività da realizzare nell'ambito del progetto affidato (alloggi e co-housing)</p>	<p>Basso <i>(in relazione alla tipologia di possibili beneficiari – enti pubblici – comuni e Ater)</i></p>	<p>Accertamento preventivo della capacità amministrativa ed organizzativa, nonché economico - finanziaria dei beneficiari. Supporto delle expertise presenti nei corrispondenti uffici dell'OI</p>
<p>4) Rischio comportamentale: Corruzione del personale dell'OI</p>	<p>Basso <i>(in relazione alla tipologia dei potenziali beneficiari)</i></p>	<p>Puntuale applicazione del Piano Triennale Anticorruzione del Comune di Venezia</p>
<p>5) Rischio comportamentale: Corruzione del personale dell'ente beneficiario</p>	<p>Medio <i>(in relazione alla necessità di procedere ad appalti per l'attuazione delle operazioni)</i></p>	<p>Verifica dell'esistenza del Piano Triennale Anticorruzione dell'ente beneficiario, preliminare alla selezione delle operazioni</p>
<p>Azione 9.5.8 Finanziamento nelle principali Aree urbane e nei sistemi urbani di interventi infrastrutturali nell'ambito di progetti mirati per il potenziamento della rete di servizi per il pronto intervento sociale per i senza dimora e per il potenziamento delle strutture abitative e socio sanitarie nell'ambito di progetti integrati di sostegno alle persone senza dimora nel percorso verso l'autonomia</p>		

1) Rischio operativo: in relazione alla possibile mancata disponibilità finanziaria del soggetto beneficiario per il co-finanziamento previsto per l'acquisto dei mezzi	Basso ( <i>in relazione alla probabilità che l'evento si verifichi data la "dimensione finanziaria" dell'azienda potenziale beneficiaria</i> )	Accertamento dei requisiti di natura economico-finanziaria del beneficiario in fase di selezione delle operazioni Preventiva valutazione – con il potenziale beneficiario – della disponibilità della necessaria quota di co-finanziamento, in relazione ai costi di mercato ed eventuale conseguente previsione di acquisizione dei mezzi in più lotti.
2) Rischio operativo: effetto NIMBY - opposizione di comitati/associazioni/residenti delle aree limitrofe all'utilizzo di immobili per finalità sociale	Basso ( <i>un relazione al numero di interventi previsti e all'importo complessivo disponibile</i> )	Attivazione tavoli di confronto con il partenariato economico e sociale per la condivisione di tutte le fasi di realizzazione l'intervento e la definizione delle modalità di gestione
3) Rischio operativo: mancata disponibilità degli immobili su cui si è deciso di intervenire (causa cambiamento scelte politiche delle amministrazioni pubbliche coinvolte, ad esempio in caso di nuove elezioni amministrative);	Basso ( <i>in relazione alla probabilità che l'evento si verifichi e all'impatto del singolo intervento sulla strategia complessiva dell'area</i> )	Costituzione di apposita Cabina di regia partecipata dalle amministrazioni coinvolte (prevista dall'Accordo di Programma sottoscritto da tutti i Sindaci dell'Area urbana). Presenza nella commissione di selezione delle operazioni di rappresentanti delle amministrazioni.
4) Rischio operativo: Scarsa capacità amministrativa, organizzativa e economico - finanziaria del Beneficiario rispetto alle attività da realizzare nell'ambito del progetto affidato (alloggi e co-housing)	Basso ( <i>in relazione alla tipologia di possibili beneficiari – enti pubblici – comuni e Ater</i> )	Accertamento preventivo della capacità amministrativa ed organizzativa, nonché economico - finanziaria dei Beneficiari. Messa a disposizione per eventuale supporto delle expertise presenti nei corrispondenti uffici dell'OI
5) Rischio comportamentale: Corruzione del personale dell'OI	Basso ( <i>in relazione alla tipologia dei potenziali beneficiari</i> )	Puntuale applicazione del Piano Triennale Anticorruzione del Comune di Venezia e codice di condotta dei dipendenti
6) Rischio comportamentale: Corruzione del personale dell'ente beneficiario	Medio ( <i>in relazione alla necessità di procedere ad appalti per l'attuazione delle operazioni</i> )	Verifica dell'esistenza del Piano Triennale Anticorruzione dell'ente beneficiario preliminare alla selezione delle operazioni

### 3. INTEGRAZIONE E COMPLEMENTARIETÀ DELLA STRATEGIA

#### 3.1 Modalità di integrazione tra le azioni della Strategia

*Elenco degli elementi che garantiscono l'integrazione tra le differenti azioni della presente Strategia e concorrono a creare una Strategia globale, coerente e integrata volta al perseguimento dell'obiettivo generale/idea-guida.*

Azione	Azione/i con la quale verrà integrata	Descrizione della modalità di integrazione
Azione 1.1.1 - Asse 1 PON Metro	9.4.1 – 9.5.8	La costruzione di data base interoperabili fra vari erogatori dei servizi garantirà il miglioramento dell'efficacia delle politiche e l'accesso alle informazioni da parte dei cittadini utenti
Azione 4.6.2	9.4.1 – 9.5.8	Il miglioramento del parco mezzi impiegato nel collegamento con le aree marginali dell'Area urbana aumenterà l'attrattiva del trasporto pubblico locale migliorando l'accessibilità delle aree stesse e favorirà le fasce di popolazione più svantaggiate, come da mappa delle aree marginali/degradate e da mappe delle linee TPL, fornite ad integrazione della SISUS (si veda mappa allegata con aree marginali e linee di intervento TPL).
Azione 9.4.1	4.6.2	La localizzazione degli alloggi ERP nei comuni di cintura avrà assicurato l'accesso ai servizi delle aree centrali grazie ad un maggior comfort del servizio di trasporto pubblico come da mappa delle aree marginali/degradate e da mappe delle linee TPL, fornite ad integrazione della SISUS (si veda mappa allegata con aree marginali e linee di intervento TPL).
Azione 9.5.8	Azione 1.1.1 - Asse 1 PON Metro	I servizi dedicati ai cittadini senza fissa dimora conseguiranno maggiore efficacia ed equità di trattamento grazie alla condivisione dei dati fra gli operatori dei diversi comuni dell'Area urbana in modo da evitare duplicazioni e sovrapposizioni; i soggetti bisognosi potranno essere raggiunti in maniera più tempestiva grazie ad un sistema di localizzazione dei casi presenti nel territorio

#### 3.2 Complementarietà e coerenza con le altre politiche urbane e con gli strumenti di programmazione esistenti

##### 3.2.1 Complementarietà e coerenza con Piani di Mobilità e del Traffico delle Azioni OT4

*Con riferimento all'OT4, descrizione della coerenza delle Azioni in materia di TPL con i Piani Locali di mobilità e Traffico.*

Le azioni finanziate dal POR FESR, nell'ambito dell'OT4, trovano coerenza con il Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta del Comune di Venezia approvato nel 2010, che si riferisce ad un'area di studio che, oltre il territorio comunale, comprende altri 8 Comuni limitrofi: Dolo, Marcon, Martellago, Mira, Mirano, Mogliano Veneto, Quarto d'Altino e Spinea. Sulla base dei Piani Regolatori di questi otto Comuni, il PUMAV individua le tendenze di crescita relative alla popolazione ed alle attività produttive, ipotizzando uno sviluppo della domanda di mobilità superiore tra il 10 ed il 20% rispetto ai dati di analisi. Obiettivo del piano è l'affermazione del trasporto pubblico quale condizione per la possibilità di conseguire gli obiettivi di riduzione del traffico, dell'inquinamento e del consumo energetico.

### ***3.2.2 Complementarietà e coerenza con i Piani d'Azione Integrati locali delle Azioni OT9***

*Con riferimento all'OT9, descrizione del modo in cui le Azioni previste per i soggetti e comunità emarginate sono o saranno inserite nei Piani d'Azione Integrati locali.*

La pianificazione Socio-Sanitaria prevede che nel corso del 2017 si approvi la programmazione per l'anno 2017 o nell'ambito di una proroga della Regione Veneto della programmazione 2011-2016 o nell'ambito della nuova programmazione 2017-2021. Le azioni previste nell'OT9 saranno pertanto inserite nella programmazione locale nell'ambito delle aree di programma relative ai target specifici per l'ULSS 3 Serenissima, ove previste.

Il Comitato dei Sindaci di Distretto – ex Conferenza dei Sindaci dell'Azienda Ulss 12 Veneziana, intende proporre la proroga del vigente Accordo di Programma per la “Gestione associata delle funzioni sociali tra i comuni di Venezia, Marcon, Cavallino-Treporti e Quarto D'Altino” a tutto il 2017 per poter definire un nuovo Accordo di Programma (2018-2020) che consolidi ulteriormente la gestione associata delle funzioni sociali.

### 3.2.3 Complementarietà e coerenza con altri ulteriori strumenti di pianificazione a livello intercomunale utili ai fini della SISUS

<p><i>Indicare la complementarietà e la coerenza della Strategia con gli strumenti di pianificazione esistenti relativi all'Agenda digitale (OT2)</i></p> <p>Le linee dettate dalla pianificazione promossa da AGID (con la strategia per la crescita digitale 2014-2020 elaborata nel 2014), dalla Regione del Veneto (con le Linee guida per l'Agenda digitale del Veneto e la Smart specialisation Strategy) e dalle stesse scelte operative del Comune di Venezia (si vedano tutte le azioni dell'Asse1 del PON Metro e altre iniziative quali i protocolli d'intesa con AgID e con le Università veneziane per progetti strategici e per sperimentazione di azioni, piattaforme e programmi di accelerazione) prevedono l'offerta di servizi integrati in rete, accessibili anche da dispositivi mobili, la creazione di piattaforme abilitanti integrate e condivise e la promozione degli open data, configurando così una strategia complessiva e organica per lo sviluppo della smart city.</p>
<p><i>Indicare la complementarietà e la coerenza della Strategia con altri strumenti di pianificazione relativi alla tutela dell'atmosfera, dell'ambiente, relativi all'energia, con i piani urbanistici, con i piani assetto del territorio, con gli strumenti di piani urbanistici attuativi pertinenti all'edilizia residenziale pubblica, ecc.</i></p> <p>La Strategia è coerente con gli obiettivi degli strumenti di pianificazione generale (PAT e PRG vigenti) dei comuni dell'Area urbana, volti al riordino e riqualificazione urbanistica ed ambientale, la riorganizzazione dei servizi, nonché la rivitalizzazione del tessuto socioeconomico dei territori. Tutti i comuni prevedono, nei propri piani territoriali, lo sviluppo di politiche per la residenza in aiuto alle fasce svantaggiate della popolazione, con una preponderanza nel comune capoluogo, alle quali contribuiscono gli interventi previsti.</p> <p>La Strategia è altresì in linea con gli obiettivi dei Piani d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) dei comuni (escluso il comune di Marcon, che ne è sprovvisto) e del Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Venezia. I comuni che hanno adottato i rispettivi PAES potranno inserirvi gli interventi previsti come ulteriori contributi al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2.</p>

### 3.2.4 Complementarietà e coerenza della SISUS con il PON Città Metropolitane (da compilare solo per l'Area urbana di Venezia)

OT	Titolo azione PON METRO	Descrizione azione	Budget	Specificazione come verrà garantita la complementarietà dell'azione PON METRO in oggetto con le azioni POR FESR.
2	1.1.1 Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city	Realizzazione di sistemi tecnologici e gestionali per rendere disponibili servizi pienamente interattivi in 7 aree tematiche (assistenza e sostegno sociale; edilizia; cultura e tempo libero; lavoro e formazione; tributi locali; ambiente e territorio; lavori pubblici) al fine di integrare i processi informativi tra	6.425.686,80	L'azione del PON Metro sarà realizzata con una pluralità di interventi (per i quali è prevista l'estensione a livello metropolitano, con priorità ai comuni dell'Area urbana di Venezia) che riguardano la realizzazione di piattaforme per servizi informativi e transattivi relativi tra l'altro alle prestazioni sociali, al traffico, al decoro e alla sicurezza urbana.  La complementarietà e la coerenza si fondano quindi sul fatto di intervenire sulle medesime aree tematiche su cui

		enti dell'area metropolitana		<p>interviene l'Asse 6 del POR FESR Veneto , senza duplicazione di interventi (che si evita, per il principio di demarcazione, in quanto l'Asse 6 del POR Veneto non finanzia analoghi interventi nell'Area urbana di Venezia).</p> <p>In particolare, l'integrazione tra OT2 (PON Metro) e OT 9 (POR FESR SUS) avverrà attraverso la linea di intervento "Piattaforma per le prestazioni sociali", composta da due operazioni (Anagrafe delle prestazioni sociali-Sistema unico delle prestazioni sociali e Sportello unico prestazioni sociali) che consentiranno la realizzazione di un Sistema Informativo delle prestazioni sociali con la creazione di una cartella individuale per ciascun assistito, integrata dai diversi servizi, finalizzato a migliorare il servizio erogato al cittadino.</p> <p>Inoltre, attraverso l'operazione "App mobile per la segnalazione georeferenziata di operatori qualificati" i soggetti bisognosi potranno essere raggiunti in maniera più tempestiva grazie ad un sistema di localizzazione dei casi presenti nel territorio.</p>
4	2.2.1 Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti	Ottimizzazione gestionale e operativa nell'ambito delle attività connesse alla regolazione del traffico e della mobilità, attraverso l'acquisizione e messa in esercizio di sistemi tecnologici e gestionali	6.500.000,00	<p>La strategia delineata nell'ambito del PON Metro riconosce l'importanza, per lo sviluppo urbano, della pianificazione della mobilità e il suo coordinamento con la pianificazione territoriale, che favoriscano un futuro di sostenibilità ambientale, per la migrazione dei sistemi di mobilità individuali verso quelli collettivi, per l'utilizzo di tecnologie più rispettose dell'ambiente. Il PON METRO interviene quindi per migliorare le infrastrutture di controllo del traffico e della sicurezza urbana, mentre attraverso i fondi del l'Asse 6 del POR FESR Veneto si renderanno disponibili nuovi mezzi di trasporto</p>

				pubblico per favorire l'utilizzo, nelle aree e lungo le direttrici individuate, del servizio di TPL e agevolare la mobilità di fasce deboli di popolazione.
4	2.2.3 Mobilità lenta	Realizzazione di opere pubbliche, l'acquisto e installazione di beni e impianti tecnologici finalizzati a consentire la mobilità pedonale e ciclabile	2.000.000,00	Gli interventi finanziati dal PON METRO sono finalizzati alla ricucitura di percorsi pedonali e ciclabili già esistenti, favorendone la connessione con la rete del trasporto pubblico locale: la complementarità è assicurata dalla connessione dei percorsi a mobilità lenta con quelli del trasporto pubblico locale, su cui saranno utilizzati i nuovi mezzi di cui si prevede l'acquisto con i fondi dell'Asse 6 POR FESR Veneto.
4	2.2.4 Corsie protette per il TPL e nodi di interscambio modale	Realizzazione di opere pubbliche, l'acquisto e installazione di beni e impianti tecnologici finalizzati alla creazione o al potenziamento di corsie preferenziali protette per il TPL e nodi di interscambio modale	1.500.000,00	L'operazione prevista nell'ambito di questa Azione è finalizzata a integrare il sistema di trasporto pubblico locale con quello privato, qualificandolo anche dal punto di vista della sostenibilità, della sicurezza, della fruizione e della accessibilità, mediante opportuni interventi sulle infrastrutture. Si prevede la progettazione e realizzazione di moduli di "stallo intelligente" replicabili nelle aree di interscambio (autobus/tram/treni/piste ciclabili) con servizi di bike sharing, charging hub, accoglienza, servizi dedicati ai pendolari (con particolare riferimento alle madri lavoratrici), infomobilità, servizi per bambini, e videosorveglianza. L'azione è quindi sinergica con le precedenti e, per le medesime motivazioni già illustrate, con quella prevista dall'Asse 6 del POR FESR Veneto.

9	3.2.1. Percorsi di accompagnamento alla casa per le comunità emarginate	Interventi integrati dedicati a individui e nuclei familiari appartenenti alle comunità Rom, Sinti e Camminanti (RSC) e finalizzate all'accompagnamento all'abitare e alla piena integrazione nella comunità più ampia di residenti, nella prospettiva di una progressiva riduzione del numero di famiglie presenti nei campi	530.000,00	Si prevede 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, attività di sostegno all'inserimento scolastico dei bambini e ragazzi Rom, Sinti e Caminanti della città, così come previsto dal Progetto nazionale RSC. La strategia di intervento è sinergica e complementare con l'azione 4.1.1. e con quanto previsto dalla strategia dell'Asse 6 del POR FESR, assicurando i servizi necessari per l'integrazione delle famiglie a cui sarà destinata una quota degli alloggi ristrutturati. Sono previsti, inoltre, specifici interventi di comunità al fine di favorire l'integrazione con le comunità in cui le famiglie andranno ad inserirsi.
9	3.2.2 Servizi a bassa soglia per l'inclusione dei senza dimora o assimilati (stranieri in emergenza abitativa estrema)	Attivazione e/o rafforzamento della rete di servizi a bassa soglia e di pronto intervento sociale dedicati agli individui senza dimora nell'ambito di strategie integrate di azione locale	2.899.384,57	Le attività previste dall'Autorità Urbana di Venezia rivolte al territorio del Comitato dei Sindaci di Distretto – ex Conferenza dei Sindaci dell'Azienda Ulss 12 Veneziana, comprendono l'attivazione di un servizio di pronto intervento finalizzato a mettere tempestivamente in sicurezza le situazioni di marginalità più urgenti. Il progetto si rivolge a persone non residenti e non stabilmente dimoranti. L'obiettivo è quello di intercettare nei tempi più brevi possibili le richieste di aiuto, dare una prima risposta che assicuri le necessità vitali alle persone e, al contempo, garantire ai servizi di riferimento il tempo necessario per esaminare le situazioni in base alle competenze di legge. Sono inoltre previste forme di sostegno più

				<p>complesse in grado di assicurare la fuoriuscita durevole dei soggetti senza dimora da tale condizione. Le azioni sono sinergiche con quelle previste dall'azione 9.5.8 dell'Asse 6 del POR FESR Veneto, relativamente al territorio interessato.</p>
9	3.3.1. Sostegno all'attivazione e di nuovi servizi in aree degradate	Servizi di prossimità e animazione territoriale rivolti ai cittadini di quartieri e aree urbane ad elevata criticità socioeconomica	2.399.000,00	<p>La strategia del Comune di Venezia favorisce l'attivazione di servizi di prossimità e animazione in aree di particolare criticità (es. degrado socio-economico, o fisico tale da limitare le opportunità di relazione), attivando la società civile nell'ideazione e realizzazione dei progetti., con il duplice obiettivo di promuovere il coinvolgimento attivo e responsabile della cittadinanza e di favorire l'inclusione sociale di persone che presentano particolari condizioni di disagio. Anche la strategia sottesa a queste azioni è coerente con la Sisus proposta in quanto 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>
9	4.1.1 Realizzazione e recupero di alloggi	Realizzazione di opere pubbliche (insieme all'acquisto e installazione di beni, forniture e impianti tecnologici connessi ai lavori) finalizzate alla creazione o recupero di alloggi da destinare all'assegnazione a individui e famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche	5.963928,63	<p>Gli interventi infrastrutturali previsti da questa azione del PON METRO riguardano, per la città di Venezia, solo alloggi di proprietà del Comune da destinare ad edilizia sociale. La complementarietà con la SISUS, i cui interventi saranno rivolti a destinatari finali appartenenti alle medesime fasce sociali, è determinata dal fatto che questa si concentrerà esclusivamente su interventi su immobili di proprietà ATER (o altri enti pubblici) o di</p>

				<p>proprietà di altri comuni parte dell'Area urbana.</p> <p>Per entrambi i programmi gli interventi considereranno la necessità di realizzare il necessario efficientamento energetico degli edifici interessati.</p>
9	4.2.1 Recupero di immobili inutilizzati e definizione di spazi attrezzati da adibire a servizi di valenza sociale	Realizzazione di opere pubbliche e l'acquisto e installazione di beni, forniture e impianti tecnologici finalizzati alla creazione o recupero di strutture esistenti da destinare all'attivazione di nuovi servizi e ad ospitare le attività promosse nell'ambito dell'Azione 3.3.1 dedicata a economia e attivazione sociale	4.500.000,00	<p>La strategia di Venezia fa riferimento alla necessità dell'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. Sono previsti inoltre interventi di ristrutturazione/efficientamento energetico di immobili di proprietà comunale destinati a servizi sportivi per i quali si rendono necessari interventi di manutenzione, considerando quanto lo sport sia leva di promozione sociale e quanto luoghi attrezzati per tale attività contribuiscono alla rivitalizzazione di quelle aree di città che li comprendono. Tali azioni concorrono alla realizzazione degli obiettivi fissati con la SISUS volti a sostenere il miglioramento del tessuto urbano nelle aree marginali e periferiche.</p>

## 4. APPROCCIO ATTUATIVO, METODOLOGICO, ORGANIZZATIVO E PROCEDURALE DELLA STRATEGIA

### 4.1 Organizzazione dell’Autorità Urbana

#### 4.1.1 Identificazione della struttura amministrativa del Comune capoluogo che espletterà le funzioni di Autorità Urbana

Denominazione struttura	
Atto formale che incarica la struttura	<p>DGC n. 5 del 19/01/2016 che individua il Settore Sviluppo Economico, Politiche Comunitarie e Processi Partecipativi (ora Settore Ricerca Fonti di Finanziamento e Politiche Comunitarie) quale l'Organismo Intermedio PON Metro 2014-2020 e del POR Veneto FESR 2014-2020-Asse 6 SUS per l'esercizio delle funzioni delegate;</p> <p>DGC n. 187 del 29/06/2016 - operativa dal 1° settembre 2016 modificata da DGC n. 278 del 27/09/2016: approva la nuova macrostruttura organizzativa del Comune di Venezia, la microstruttura ed il relativo funzionigramma e attribuisce le competenze al Settore Ricerca Fonti di Finanziamento e Politiche Comunitarie, della Direzione Finanziaria, quale Organismo Intermedio per il PON Metro 2014-2020 e del POR Veneto FESR 2014-2020-Asse 6 SUS.</p> <p><b>Si veda Allegato DGC n. 5 del 19/01/2016</b></p> <p><b>Si veda Allegato DGC n. 187 del 29/06/2016</b></p> <p><b>Si veda Allegato DGC n. 278 del 27/09/2016</b></p>
Organigramma e collocazione nella struttura comunale	<p>Si allega l'organigramma della struttura amministrativa del Comune di Venezia, Organismo Intermedio PON Metro e POR FESR Asse 6 – SUS, che mostra la collocazione della Struttura incaricata all'interno di tale amministrazione comunale e seleziona le Direzioni e i Settori che saranno coinvolti nell'attuazione strategia.</p> <p>Si allega inoltre il Modello Organizzativo e di funzionamento O.I. del Comune di Venezia, predisposto su richiesta dell'AdG PON Metro, approvato con disposizione del Segretario Generale PG n. 592941 del 22 dicembre 2016.</p> <p><b>Si veda Allegato Organigramma della struttura amministrativa del Comune di Venezia</b></p> <p><b>Si veda Allegato PON Città Metropolitane 2014-2020 - Modello Organizzativo e di funzionamento dell'O.I. Comune di Venezia – dicembre 2016.</b></p>
Referente (nome e ruolo del Dirigente incaricato):	<p>Paola Ravenna, Dirigente del Settore Ricerca Fonti di Finanziamento e Politiche Comunitarie – Direzione Finanziaria.</p> <p>Con disposizione prot. n. 0408425 del 1 settembre 2016 il Sindaco ha assegnato l’incarico di Dirigente responsabile del Settore Ricerca Fonti di Finanziamento e Politiche Comunitarie, presso la Direzione Finanziaria, alla dott.ssa Paola Ravenna, ai sensi del comma 2 dell'art. 24 del vigente Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi, confermandone le</p>

	funzioni di responsabile dell'OI del PON Metro di Venezia e del POR FESR.
Indirizzo	San Marco, 4299/A - 30124 - Venezia
Numero di telefono	041.2747817
Indirizzo email	paola.ravenna@comune.venezia.it
PEC	protocollo@pec.comune.venezia.it

#### **4.1.2 Descrizione struttura organizzativa dell'Autorità Urbana**

*Si descriva la struttura organizzativa, funzionale e gestionale dell'Autorità Urbana. Indicare, ad esempio: le modalità con cui esercitano le funzioni delegate (selezione delle operazioni); le modalità con cui garantiscono la separazione delle stesse dalle funzioni legate al ruolo di beneficiario delle operazioni; le modalità con cui tale struttura si rapporta con le altre strutture comunali coinvolte nell'attuazione della Strategia.*

Il Comune di Venezia sta completando la riorganizzazione della propria struttura organizzativa anche alla luce delle competenze derivanti dal conferimento della delega da parte delle Autorità di Gestione, nazionale e regionale, dei programmi operativi cui è interessato.

La struttura che svolge i compiti di Organismo Intermedio è identificata (sulla base delle disposizioni di cui al punto 4.1.1) nel Settore Ricerca Fonti di Finanziamento e Politiche Comunitarie della Direzione Finanziaria. Il Settore ha 3 servizi, di cui uno responsabile dell'Organismo Intermedio PON Metro e POR FESR SUS, in assegnazione. Il Dirigente ha funzioni di direzione, programmazione e coordinamento delle attività e cura il rapporto tra Autorità Urbana, Comuni dell'Area urbana e AdG. Le altre figure professionali coinvolte sono quelle riportate nella sezione 4.1.3, con relativo funzionigramma. Oltre ai componenti interni, collaborano a tempo pieno, nelle more del perfezionamento della riorganizzazione, competenze di altri Settori, indicate. Nel Settore è presente, inoltre, una Unità rendicontazione e Controllo, che collabora con i tre Servizi, composta da professionalità amministrative e tecniche adeguate. Infine, nell'estate 2016, si è proceduto ad un bando di mobilità interno per il reperimento di ulteriori competenze specialistiche, che troverà compimento nell'ambito del processo di riorganizzazione che si concluderà entro fine 2016.

L'Autorità Urbana si avvale anche della collaborazione delle competenze tecniche delle Direzioni responsabili dei settori di intervento relativi agli obiettivi tematici dell'Asse 6:

- per l'OT 4: Direzione Sviluppo del Territorio e Città sostenibile, ed in particolare il Settore Pianificazione, Mobilità e Infrastrutture;
- per l'OT 9, la Direzione Coesione Sociale Servizi alla Persona e Benessere di Comunità, ed in particolare il Settore Servizi per la Coesione sociale e il Settore Servizi alla Persona.

L'Autorità Urbana si avvale, infine, del supporto della Direzione Avvocatura civica e della Direzione Amministrativa e Affari Istituzionali per la gestione degli adempimenti connessi con la prevenzione dei fenomeni corruttivi e delle frodi.

Il modello organizzativo per il Sistema di gestione e controllo sarà quello già in uso per il PON Metro. Il personale del Servizio OI procederà alla selezione delle operazioni attraverso Commissioni nominate dal Dirigente responsabile, estese a componenti dei comuni dell'Area urbana non coinvolti nell'attuazione degli interventi, designati dalle rispettive amministrazioni. Potrà essere richiesta la partecipazione di esperti di altre Direzioni e Settori, nominati dai rispetti Direttori o Dirigenti, là dove ritenuto necessario.

La separazione delle funzioni delegate all'Autorità Urbana di Venezia è garantita anche in ragione del fatto che il Comune di Venezia non risulta beneficiario di nessuna Azione e che i componenti della Commissione non saranno quindi direttamente coinvolti nell'attuazione degli interventi.

#### 4.1.3 Elenco personale della struttura organizzativa interna all'Autorità Urbana\*

N° persone	Settore/servizi di appartenenza	Incarico/funzioni	Tipologia contrattuale	Profilo professionale	Categoria	% lavorati va
1	Settore Ricerca Fonti di Finanziamento e Politiche Comunitarie	Responsabile Autorità Urbana. Coordinamento delle funzioni dell'Autorità Urbana	T. Indeterminato	Dirigente	Dirigente	15
1	Settore Ricerca Fonti di Finanziamento e Politiche Comunitarie	Elaborazione, verifica e valutazione degli esiti della strategia di intervento	T. Indeterminato	Funzionario amministrati vo	D6 giuridico	20
1	Settore Ricerca Fonti di Finanziamento e Politiche Comunitarie	Project Manager Responsabile Sistema gestione e controllo	T. Indeterminato	Istruttore direttivo amministrati vo	D2	20
1	Settore Ricerca Fonti di Finanziamento e Politiche Comunitarie	Project officer – coordinamento attuazione singole operazioni POR FESR-Asse 6	T. Determinato	Istruttore	C1	100
1	Settore Programmazione e gestione degli Eventi e Tutela delle Tradizioni	Coordinamento amministrativo, definizione e controllo procedure; rapporti con il partenariato	T. Indeterminato	Funzionario amministrati vo	D5 giuridico	20
1	Settore Programmazione e gestione degli Eventi e Tutela delle Tradizioni	Informazione e comunicazione e rapporti con il partenariato; referente ambientale	T. Indeterminato	Istruttore tecnico direttivo	D2	20
1	Settore Programmazione e gestione degli Eventi e Tutela delle Tradizioni	Informazione e comunicazione e rapporti con il partenariato, collaborazione definizione e verifica strategia	T. Indeterminato	Istruttore tecnico	C1	20

\* Per dettagli si rimanda ad allegato "PON Città Metropolitane 2014-2020 Modello Organizzativo e di funzionamento dell'Organismo Intermedio Comune di Venezia" - Versione 1.0 dicembre 2016

## 4.2 Descrizione delle modalità attuative delle singole azioni della SISUS

### OT 2 – Azione Asse 1 PON METRO

#### 4.2.1 Descrizione Azione

Obiettivo specifico	Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili (obiettivo specifico 1.1 PON METRO)
Azione	1.1.1 Adozione di tecnologie per migliorare i servizi della smart city
Budget dell’Azione	0 € a valere sul POR FESR Asse 6 Per l’Area urbana di Venezia, in base al principio di demarcazione, l’Azione è non è finanziata dal POR FESR Asse 6 in quanto finanziata dal PON Metro 2014-2020. Per dettaglio operazioni Asse 1, si rimanda a Piano Operativo approvato con DGC 181/2016 <b>Si veda allegato DGC 181 del 29/06/2016</b>
<i>Descrizione sintetica dell’Azione</i>	
Si rimanda a sezione 3.2.4	
<i>Interventi che comporranno l’Azione, come da Piano Operativo PON Metro del Comune di Venezia. Si citano, a titolo esemplificativo, alcuni interventi che potranno trovare una prima applicazione nei Comuni dell’Area urbana, tra quelli previsti dal PON Metro, Asse I</i>	
<i>Intervento 1</i>	ANAGRAFE DELLE PRESTAZIONI SOCIALI - Sistema unico delle prestazioni sociali (VE1.1.1.j), prevede la realizzazione di un sistema informativo riguardante le prestazioni sociali e quelle indirizzate al disagio abitativo, erogate dai Comuni e rivolte ai cittadini.
<i>Intervento 2</i>	SPORTELLINO UNICO PRESTAZIONI SOCIALI (VE1.1.1.k), consiste nella realizzazione di una piattaforma di interfaccia web per la gestione dello Sportello Unico Prestazioni Sociali dell’Agenzia per la Coesione Sociale, quale punto di accesso unico distribuito sul territorio a cui i cittadini/assistiti/utenti potranno far riferimento per problemi di natura sociale.
<i>Intervento 3</i>	APP MOBILE PER LA SEGNALAZIONE GEOREFERENZIATA DI EVENTI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA URBANA (cod. VE1.1.1.f) consiste nella realizzazione di una App mobile dedicata agli operatori ecologici, autisti di autobus, funzionari comunali, operatori di cooperative di assistenza e agenti della Polizia Municipale per effettuare segnalazioni georeferenziate, precise ed in tempo reale su accadimenti quali a titolo esemplificativo: decoro urbano, mappatura del degrado e del disagio sociale, abusivismo, malfunzionamento di mezzi pubblici, etc.
<i>Intervento 4</i>	IRIS2 (cod. VE1.1.1.i) riguarda l’estensione dell’attuale sistema di comunicazione IRIS (Internet Reporting Information System) verso un sistema interattivo (push & pull) in modalità georiferita per tutte le informazioni e la gestione di interventi relativi a manutenzioni, traffico, lavori, blocchi stradali, decoro urbano.
<i>Intervento 5</i>	PIATTAFORMA CzRM MULTICANALE (cod. VE1.1.1.g), riguarda la realizzazione di una piattaforma multicanale dedicata a city users per l’erogazione centralizzata da un single point of access (coinvolgendo anche i P3@ in qualità di interfaccia verso utenti non esperti) di tutti i servizi metropolitani includendo servizi informativi e servizi dispositivi-transattivi.

<i>Descrizione di come l’Azione contribuirà all’obiettivo generale della SISUS</i>
Si rimanda a sezione 3.2.4
<i>Descrizione di come l’Azione contribuirà al relativo obiettivo specifico</i>
Si rimanda a sezione 3.2.4

#### **4.2.2 Beneficiari delle operazioni**

Beneficiari	Nell’ambito del PON METRO il Piano Operativo di Venezia (approvato con DGC n. 181 del 29/06/2016) identifica come soggetto competente per l’attuazione delle operazioni VENIS spa, società strumentale <i>in house</i> del Comune di Venezia
-------------	--

#### **4.2.3 Localizzazione delle operazioni**

Comuni dell’Area urbana in cui viene attivata l’Azione	<input checked="" type="checkbox"/> Tutti i comuni
	<input type="checkbox"/> Comune capoluogo
	<input type="checkbox"/> Comune 1
	<input type="checkbox"/> Comune 2
	<input type="checkbox"/> Comune 3
	<input type="checkbox"/> Comune 4
Aree marginali/svantaggiate destinatarie	Aree marginali/svantaggiate nei comuni dell’Area urbana, come da mappa allegata alla presente SISUS, con linee di intervento TPL.

#### **4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili**

<i>Modalità attuative</i>
<input type="checkbox"/> A titolarità dell’Autorità Urbana <input type="checkbox"/> A regia dell’Autorità Urbana
<i>Tipologie di intervento</i>
Come da PON Metro 2014-2020
<i>Indicare le tipologie di spese ammissibili</i>
Come da PON Metro 2014-2020

#### **4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni**

<i>Proposta di criteri di valutazione</i>	
Relativi al potenziale beneficiario	Applicazione Criteri di selezione approvati dal CdS del PON Metro nella seduta del 25/05/2016
Relativi alla proposta progettuale	Applicazione Criteri di selezione approvati dal CdS del PON Metro nella seduta del 25/05/2016

Applicazione dei principi trasversali	Applicazione Criteri di selezione approvati dal CdS del PON Metro nella seduta del 25/05/2016
---------------------------------------	---

## OT 4 – Azione 4.6.2 Rinnovo del materiale rotabile

### 4.2.1 Descrizione Azione

Obiettivo specifico	Investire nella pianificazione della mobilità e nel coordinamento con la pianificazione territoriale: un futuro di sostenibilità ambientale, per la migrazione dei sistemi di mobilità individuali verso quelli collettivi, per l'utilizzo di tecnologie più rispettose dell'ambiente
Azione	4.6.2 Rinnovo del materiale rotabile
Budget dell'Azione	3.760.000 €

#### *Descrizione sintetica dell'Azione*

L'azione si concretizza nella sostituzione di materiale rotabile obsoleto attraverso l'acquisto di autobus di ultima generazione, rinnovando il parco veicolare in dotazione al servizio TPL nell'Area urbana di Venezia in esercizio sulle tratte servite da mezzi sub-urbani che effettuano servizio integrato all'urbano. In particolare, il rinnovo del materiale rotabile è finalizzato alla riduzione dell'inquinamento, con effetti concreti sulla diminuzione di CO2 e di PM10 nelle aree urbane e suburbane. La sostituzione sarà concentrata e funzionale alle linee di esercizio in grado di connettere le aree urbane marginali con i centri di erogazione di servizi, per favorire le fasce di popolazione svantaggiate, migliorando la qualità della vita della popolazione urbana, in tutti i comuni dell'Area urbana di Venezia, in base alle linee di esercizio specificate nella sezione 4.2.3.

Il crono programma degli interventi consente di raggiungere i target fisici intermedi (5 unità beni acquistati ad alimentazione elettrica, ibrida o euro IV nell'Area urbana di Venezia) per l'Azione 4.6.2.

#### *Indicare gli interventi che comporranno l'Azione e descriverli brevemente, indicando il budget orientativo per ciascun intervento*

<i>Intervento 1</i>	L'intervento consiste nell'acquisto di 11 mezzi, della tipologia Bus 12 m a gasolio Euro VI, dal costo medio di € 210.000,00. Investimento previsto € 2.310.000,00; quota co-finanziata € 1.386.000,00.
<i>Intervento 2</i>	L'intervento consiste nell'acquisto di 6 mezzi, della tipologia Bus 12 m a metano, dal costo medio di € 250.000,00. Investimento previsto € 1.500.000,00; quota co-finanziata € 900.000,00.
<i>Intervento 3</i>	L'intervento consiste nell'acquisto di 5 mezzi, della tipologia Bus 18 m a gasolio Euro VI, dal costo medio di € 330.000,00. Investimento previsto € 1.650.000,00; quota co-finanziata € 674.000,00.
<i>Intervento 4</i>	L'intervento consiste nell'acquisto di 5 mezzi, della tipologia Bus 18 m a metano, dal costo medio di € 370.000,00. Investimento previsto € 1.850.000,00; quota co-finanziata € 800.000,00.

#### *Descrizione di come l'Azione contribuirà all'obiettivo generale della SISUS*

L'azione si inserisce nell'obiettivo generale della SISUS in quanto finalizzata al miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale e alla migrazione dai sistemi di mobilità individuali verso quelli collettivi: attraverso il rinnovo del parco veicolare a maggior impatto inquinante, l'azione agisce positivamente anche in termini di sostenibilità ambientale. Essa è parte integrante delle iniziative volte a fronteggiare le sfide ambientali e climatiche rilevate nell'Area urbana, coerentemente con quanto previsto dal Piano

Urbano della Mobilità di Area Vasta del Comune di Venezia che, tra le misure di riduzione degli inquinanti nell'atmosfera derivanti dal settore dei trasporti, prevede il potenziamento mirato del trasporto pubblico e l'incentivazione al cambiamento tecnologico, con particolare riguardo alla diffusione di carburanti alternativi, con effetti di miglioramento dell'inquinamento dell'aria.

*Descrizione di come l'Azione contribuirà al relativo obiettivo specifico*

L'obiettivo specifico della SISUS assume l'investimento nella pianificazione della mobilità e nel coordinamento con la pianificazione territoriale per un futuro di sostenibilità ambientale quale sfida da affrontare anche attraverso gli interventi previsti dall'Azione 4.6.2, ad integrazione di quanto previsto dall'Asse 2 del PON METRO, destinato alla sostenibilità dei servizi pubblici della mobilità urbana.

L'analisi SWOT ha evidenziato per l'Area urbana di Venezia una serie di punti di debolezza relativi all'OT4 che generano impatti negativi non solo a livello ambientale ma anche sul sistema della mobilità tra comuni dell'area e, in generale, sulla qualità della vita dei residenti. Dispersione abitativa, carenza di servizio TPL su alcune tratte suburbane e su alcune radiali di accesso al capoluogo e ai principali poli di erogazione dei servizi, elevati flussi di pendolarismo, ricorso prevalente all'auto privata per gli spostamenti sono tutti elementi che causano congestione del sistema viario e accrescono le difficoltà nella gestione dei flussi.

Il rinnovo del parco veicolare del TPL che sarà possibile nell'ambito di questa Azione, oltre alla riduzione dell'inquinamento, con effetti concreti sulla diminuzione di CO2 e di PM 10 nelle aree urbane e suburbane, consentirà di conseguire obiettivi di miglioramento sotto il profilo dell'apprezzamento qualitativo del servizio da parte dell'utenza in ragione del fatto che verranno immessi in servizio mezzi più moderni, confortevoli e più accessibili anche per fasce deboli di utilizzatori.

**4.2.2 Beneficiari delle operazioni**

Beneficiari	Beneficiario dell'operazione sarà l'Azienda titolare del contratto di servizio per la gestione dei servizi minimi, operante nel territorio dei comuni dell'Area urbana, stipulato con l'Ente affidante.  Il beneficiario, titolare della proprietà dei mezzi di trasporto, garantirà il co-finanziamento per l'acquisto del nuovo materiale rotabile, secondo le quote riportate nella sezione 2.5 Quadro Finanziario.
-------------	--

**4.2.3 Localizzazione delle operazioni**

Comuni dell'Area urbana in cui viene attivata l'Azione	<input checked="" type="checkbox"/> Tutti i comuni
	<input type="checkbox"/> Comune capoluogo
	<input type="checkbox"/> Comune 1
	<input type="checkbox"/> Comune 2
	<input type="checkbox"/> Comune 3
	<input type="checkbox"/> Comune 4
Aree marginali/svantaggiate destinatarie	Le aree marginali/svantaggiate destinatarie degli interventi sono quelle individuate sulla base degli indici IDS e rappresentate nella mappa allegata alla presente SISUS, con linee di intervento

	<p>TPL.</p> <p>In particolare, attraverso la sostituzione di mezzi del servizio TPL con classe di omologazione Euro 2 o inferiore, il rinnovo del parco veicolare TPL verrà impiegato, nell'ambito del bacino di trasporto relativo ai comuni dell'Area urbana, sulla dorsale di connessione Venezia - Miranese (attuali linee 6 e 7) e, previo interscambio, con Salzano (4E+11E ridenominate a seguito riorganizzazione del servizio, a far data dal 9 gennaio 2017, in HE) nonché sulle direttrici Venezia - Marcon (linea 9) e Quarto d'Altino (14E).</p> <p>Di seguito il dettaglio delle linee interessate dalla sostituzione dei mezzi rotabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 7DE Mirano-Spinea-Venezia</li> <li>- 6UM Spinea-Venezia</li> <li>- 7UM Spinea-Mestre centro</li> <li>- 7UM Spinea-Venezia</li> <li>- 7E Mirano-Spinea-Venezia</li> <li>- 9 Marcon-Mestre centro</li> <li>- 14E Casale sul Sile-Quarto d'Altino-Marcon-Mogliano Veneto</li> <li>- HE Noale-Salzano-Mirano-Martellago</li> </ul>
--	---

#### ***4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili***

<i>Modalità attuative</i>	
<input type="checkbox"/> A titolarità dell'Autorità Urbana <input checked="" type="checkbox"/> A regia dell'Autorità Urbana	
<i>Tipologie di intervento</i>	
<p>Acquisto di materiale rotabile nuovo, per veicoli di categoria M2 o M3 aventi classe di omologazione Euro 6 o EEV alimentati con carburanti non convenzionale e/o a basso impatto ambientale, oppure di mezzi elettrici o ibridi, secondo il dettaglio per interventi sopra riportato.</p> <p>L'acquisto di materiale rotabile sarà assoggettato al vincolo di destinazione e alle condizioni previste dall'art. 18 della l.r. Veneto 25/1998 e dalle deliberazioni di Giunta Regionale attuative.</p> <p>L'acquisto e la circolazione di mezzi nuovi, più moderni e confortevoli, garantirà un miglioramento dell'accessibilità anche a fasce deboli di utilizzatori.</p>	
<i>Indicare le tipologie di spese ammissibili</i>	
Spese riferite all'acquisto di mezzi da impiegare nel TPL.	

#### ***4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni***

<i>Proposta di criteri di valutazione</i>	
Relativi al potenziale beneficiario	<ul style="list-style-type: none"> <li>- caratteristiche e tipologia del soggetto beneficiario</li> <li>- capacità amministrativa, finanziaria e operativa</li> </ul>
Relativi alla proposta progettuale	<p>a) caratteristiche di fattibilità, sostenibilità economica e finanziaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sostenibilità economica, finanziaria e capacità di governance e di</li> </ul>

	<p>controllo dell'intervento</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- adeguatezza dei sistemi di monitoraggio e valutazione dei risultati</li> <li>- grado di misurabilità degli impatti degli interventi</li> <li>- investimento in autofinanziamento</li> </ul> <p>b) qualità della proposta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- livello di integrazione con misure complementari mirate allo shift modale verso il trasporto collettivo e la mobilità condivisa</li> <li>- contributo del progetto alla riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti</li> </ul> <p>b) elementi di complementarità e comunicazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- presenza di elementi di complementarità con altri strumenti di programmazione (es. PON)</li> <li>- complementarità con altre azioni previste dal programma</li> <li>- presenza di azioni di comunicazione a favore degli utenti finali per la conoscenza del sistema/servizio</li> </ul>
Applicazione dei principi trasversali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promozione della parità tra uomini e donne</li> <li>- applicazione di principi di non discriminazione</li> <li>- coerenza con il principio di sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente</li> </ul>

**OT 9 – Azione 9.4.1 Sub-azione 1: ‘Edilizia residenziale pubblica’, interventi infrastrutturali di manutenzione straordinaria, recupero edilizio compreso l’efficientamento energetico di edifici di edilizia residenziali pubblica esistenti**

**4.2.1 Descrizione Azione**

Obiettivo specifico	Favorire processi di miglioramento socio-economico e di rigenerazione urbana e territoriale: 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
Azione	<p>9.4.1 Interventi di potenziamento del patrimonio pubblico esistente e di recupero di alloggi di proprietà pubblica per incrementare la disponibilità di alloggi sociali e servizi abitativi per categorie (persone e nuclei familiari) fragili per ragioni economiche e sociali. Interventi infrastrutturali finalizzati alla sperimentazione di modelli innovativi sociali abitativi per categorie molto fragili.</p> <p>Sub-azione 1: Interventi infrastrutturali su edifici di edilizia residenziale pubblica esistenti</p>
Budget dell’Azione	3.642.000 €
<i>Descrizione sintetica dell’Azione</i>	
<p>L'azione prevede il recupero del patrimonio immobiliare esistente, sfitto, destinato all'edilizia residenziale pubblica finalizzato alla tutela del diritto alla casa per i cittadini a basso reddito che non hanno accesso né agli alloggi sul libero mercato né a quelli a canone agevolato, attraverso interventi di manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo e di ristrutturazione edilizia.</p> <p>L'azione contempla l'adozione di tecniche costruttive volte a favorire il risparmio e l'efficientamento</p>	

energetico, con l'utilizzo di materiali e tecnologie necessari a migliorare il livello energetico degli alloggi, fino al raggiungimento del miglior standard energetico disponibile per la tipologia di edifici interessati dagli interventi. Obiettivo dell'azione è quello di rispondere al fabbisogno abitativo proveniente da fasce deboli della popolazione, riducendo la tensione abitativa nei comuni dell'Area urbana di Venezia.

Il crono programma degli interventi (1 e 2) consente di raggiungere i target fisici intermedi (21 alloggi ripristinati nell'Area urbana di Venezia) per l'Azione 9.4.1.

*Indicare gli interventi che comporranno l'Azione e descriverli brevemente, indicando il budget orientativo per ciascun intervento*

<i>Intervento 1</i>	Ristrutturazione con efficientamento energetico di 60 alloggi ERP di proprietà ATER, nei comuni dell'Area urbana (49 Venezia – 11 altri comuni) per un importo complessivo di 3.482.000 euro (vedi prospetto allegato per ripartizione importi per comune). Si sottolinea quanto evidenziato nella sezione 2.7.3. in relazione all'analisi del rischio relativa all'attuazione dell'azione 9.4.1.
<i>Intervento 2</i>	Ristrutturazione con efficientamento energetico di alloggio ERP di proprietà del comune di Mirano per un importo complessivo di 50.000 euro. Si sottolinea quanto evidenziato nella sezione 2.7.3. in relazione all'analisi del rischio relativa all'attuazione dell'azione 9.4.1.
<i>Intervento 3</i>	Ristrutturazione con efficientamento energetico di 2 alloggi ERP di proprietà del comune di Quarto d'Altino per un importo complessivo di 60.000 euro. Si sottolinea quanto evidenziato nella sezione 2.7.3. in relazione all'analisi del rischio relativa all'attuazione dell'azione 9.4.1.
<i>Intervento 4</i>	Ristrutturazione con efficientamento energetico di 3 alloggi ERP di proprietà del comune di Spinea per un importo complessivo di 50.000 euro. Si sottolinea quanto evidenziato nella sezione 2.7.3. in relazione all'analisi del rischio relativa all'attuazione dell'azione 9.4.1.

*Descrizione di come l'Azione contribuirà all'obiettivo generale della SISUS*

L'azione è coerente con l'obiettivo generale della SISUS, parte integrante della strategia del PON Metro, la quale contempla, tra le iniziative per far fronte alle sfide demografiche, interventi di ripristino del patrimonio immobiliare da destinare all'ERP e all'edilizia sociale. L'azione è coerente anche dal punto di vista delle sfide climatiche cui la SISUS cerca di far fronte: il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile di Venezia ha evidenziato, rispetto al patrimonio esistente, una proporzione quasi paritaria tra le emissioni dovute all'edilizia residenziale e quelle dell'edilizia commerciale. Ne deriva una necessità di azioni che permettano una riqualificazione di entrambi i settori: una quota maggioritaria delle emissioni è infatti imputabile all'edilizia in terraferma, edificata tra il 1946 ed il 1970.

*Descrizione di come l'Azione contribuirà al relativo obiettivo specifico*

Obiettivo specifico della SISUS è quello di favorire processi di miglioramento socio-economico e di rigenerazione urbana e territoriale agendo 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.

L'Azione contribuirà al raggiungimento di questo obiettivo intervenendo nel recupero del patrimonio immobiliare pubblico a destinazione residenziale attualmente sfitto, con la duplice finalità di:

- rispondere ad un fabbisogno abitativo inevaso, presente in tutti i comuni dell'Area urbana come descritto nella sezione 1.2.3, al fine di ridurre la percentuale di famiglie in condizioni di disagio abitativo;
- diminuire, in linea con le previsioni del PAES, le emissioni di CO2 dovute all'edilizia residenziale, intervenendo contestualmente alle attività di ristrutturazione degli alloggi sfitti con azioni di

efficientamento energetico.

L'analisi SWOT relativa all'OT9 ha evidenziato, tra i punti di debolezza, un aumento di sfratti per morosità, dovuti ad un impoverimento delle famiglie, e un patrimonio abitativo ERP datato e a bassa efficienza energetica: l'Azione interviene per contrastare entrambi questi elementi, immettendo nuovo patrimonio residenziale, efficiente dal punto di vista energetico, nel mercato delle locazioni, finalizzato a garantire servizi abitativi destinati a categorie fragili (persone e nuclei familiari) per ragioni economiche e sociali, individuati secondo i criteri della L.R. Veneto n. 10/1996.

#### 4.2.2 Beneficiari delle operazioni

Beneficiari	Secondo quanto previsto dal Programma, l'Azione verrà realizzata valorizzando il patrimonio immobiliare esistente di proprietà o in gestione alle Aziende Territoriali per l'Edilizia Residenziale (ATER). Altri beneficiari: Comuni
-------------	---

#### 4.2.3 Localizzazione delle operazioni

Comuni dell'Area urbana in cui viene attivata l'Azione	<input checked="" type="checkbox"/> Tutti i comuni
	<input type="checkbox"/> Comune capoluogo
	<input type="checkbox"/> Comune 1
	<input type="checkbox"/> Comune 2
	<input type="checkbox"/> Comune 3
	<input type="checkbox"/> Comune 4
<input type="checkbox"/> Comune 5	
Aree marginali/svantaggiate destinatarie	Aree marginali/svantaggiate nei comuni dell'Area urbana, come da mappa allegata alla presente SISUS, con linee di intervento TPL. Le fasce di popolazione destinatarie degli interventi sono quelle descritte nella sezione 1.4.2.

#### 4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili

<i>Modalità attuative</i>
<input type="checkbox"/> A titolarità dell'Autorità Urbana <input checked="" type="checkbox"/> A regia dell'Autorità Urbana
<i>Tipologie di intervento</i>
Interventi di cui al DPR n. 380/2001: interventi di manutenzione straordinaria, interventi di restauro e risanamento conservativo, interventi di ristrutturazione edilizia rivolti alla riqualificazione degli immobili esistenti. Negli interventi sono compresi quelli rivolti all'adeguamento normativo in termini di: - igiene edilizia; - benessere degli utenti; - sicurezza statica; - sicurezza impianti; - accessibilità;

- risparmio energetico.
<i>Indicare le tipologie di spese ammissibili</i>
Le spese ammissibili sono quelle in conformità alla DGR Veneto n. 897/2002 modificata con DGR n. 4078/2016, riconducibili al “Costo totale dell'intervento”.

#### **4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni**

<i>Proposta di criteri di valutazione</i>	
Relativi al potenziale beneficiario	- capacità amministrativa, finanziaria, operativa
Relativi alla proposta progettuale	a) caratteristiche di fattibilità, sostenibilità economica e finanziaria della proposta: - sostenibilità economica, finanziaria e capacità di governance e di controllo dell'intervento - livello della progettazione b) qualità della proposta progettuale: - qualità della riqualificazione di immobili esistenti: innovatività nelle modalità di recupero; elementi tecnologici di risparmio energetico - rilevanza dell'intervento rispetto ai temi della sostenibilità e del risparmio energetico - soluzioni tecnologiche di un sistema domotico per ospiti anziani e disabili - abbattimento barriere architettoniche
Applicazione dei principi trasversali	- promozione della parità tra uomini e donne - applicazione di principi di non discriminazione - coerenza con il principio di sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente

### **OT 9 – Azione 9.4.1 Sub-azione 2: ‘Co-housing’, interventi infrastrutturali di recupero di edifici esistenti di proprietà pubblica che prevedano ristrutturazione, riqualificazione energetica ambientale, compreso l’efficientamento energetico.**

#### **4.2.1 Descrizione Azione**

Obiettivo specifico	Favorire processi di miglioramento socio-economico e di rigenerazione urbana e territoriale: 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.
Azione	9.4.1 Interventi di potenziamento del patrimonio pubblico esistente e di recupero di alloggi di proprietà pubblica per incrementare la disponibilità di alloggi sociali e servizi abitativi per categorie (persone e nuclei familiari) fragili per ragioni economiche e sociali. Interventi infrastrutturali finalizzati alla sperimentazione di modelli innovativi sociali abitativi per categorie molto fragili. Sub-azione 2: Co-housing
Budget dell’Azione	1.810.000 €

*Descrizione sintetica dell'Azione*

L'Azione prevede il recupero di un complesso edilizio [ omissis ] da adibire a co-housing, che garantisce la presenza, con continuità, di un referente diurno.

Il modello di co-residenza permette a famiglie e persone con difficoltà temporanee di avere accesso ad una comunità di vicinato, dove coesistono spazi privati e spazi comuni, attraverso un processo di programmazione partecipata. Verrà favorita la condivisione di un progetto residenziale destinato a soggetti diversi, in situazioni di disagio. L'edificio è di interesse culturale ai sensi del D. lgs. n.42/2004 ed è tutelato dalla Soprintendenza BB.AA. Il budget è funzionale alla realizzazione delle unità abitative e degli spazi comuni, coperti e scoperti, secondo il modello di co-housing.

Destinatari dell'operazione saranno, in base alle indicazioni della L. 328/2000, 3 categorie di soggetti molto fragili, non in grado di accedere ad alloggi di libero mercato: famiglie monogenitoriali come ambito di tutela del minore, anziani fragili, adulti giovani da 18 a 35 anni disoccupati/inoccupati nonostante reiterate ricerche (NEET) e/o con presenza di disabilità in famiglia o di anziani svantaggiati all'interno del nucleo familiare.

Gli interventi di recupero saranno legati a interventi di progettualità sociale per l'accompagnamento delle persone e delle famiglie, attraverso un percorso di durata pluriennale di superamento delle difficoltà, con il supporto di un'equipe multidisciplinare e un referente/tutor.

*Indicare gli interventi che comporranno l'Azione e descriverli brevemente, indicando il budget orientativo per ciascun intervento*

*Intervento 1*

[ omissis ]

L'intervento consiste nel recupero di un immobile [ omissis ], da destinare ad abitazione collettiva, ricavando [ omissis ] unità abitative e spazi comuni.

Il budget previsto è di 1.810.000 euro, di cui 1.320.000 per unità abitative, 490.000 per spazi comuni.

Si specifica che la ripartizione degli importi indicati è orientativa e sarà definita solo una volta selezionata l'operazione e reso disponibile il quadro economico relativo ai costi di ristrutturazione dell'immobile, vincolato ai sensi del D.lgs 42/2004.

Ai fini della valutazione dei maggiori costi di ristrutturazione di immobili nel centro storico di Venezia, e quindi anche dell'incidenza dei costi per la realizzazione di spazi comuni funzionali alle unità abitative, è stata inviata (PEC 24954 del 16/01/2017) da parte della Dirigente responsabile dell'OI di Venezia, una nota tecnica relativa al prezziario Opere Pubbliche in uso in Comune di Venezia (composto da voci di costo distinte tra terraferma e Venezia centro storico) che riporta una tabella comparativa delle differenze percentuali dei prezzi attinenti alle diverse categorie di opere, con le quote di aumento (minime, medie e massime) per interventi nel centro storico rispetto alla terraferma. Tali maggiori costi si riversano su tutti gli interventi di ristrutturazione degli edifici, con quote significativamente superiori rispetto alla terraferma, in particolare per quanto riguarda il recupero degli edifici di interesse storico.

In relazione alla stima dell'incidenza dei maggiori costi per l'intervento in oggetto si rimanda alla nota allegata (PG/2017/128309).

*Descrizione di come l'Azione contribuirà all'obiettivo generale della SISUS*

L'azione contribuisce all'obiettivo generale della SISUS proponendo un modello di co-residenza finalizzata a ritrovare dimensioni perdute di socialità, di aiuto reciproco, di buon vicinato e contemporaneamente ridurre la complessità della vita, lo stress e i costi di gestione delle attività quotidiane, contrastando, nel caso specifico delle persone anziane, l'isolamento e la non auto-sufficienza. Essa contribuisce a far fronte ad una delle sfide sociali individuate dalla strategia, laddove è previsto che una particolare attenzione va rivolta anche alla condizione di fragilità, per la quale è necessario pensare a forme di sostegno non solo a domicilio, ma anche prevedendo forme innovative di residenzialità.

*Descrizione di come l'Azione contribuirà al relativo obiettivo specifico*

Obiettivo specifico della SISUS è quello di favorire processi di miglioramento socio-economico e di rigenerazione urbana e territoriale agendo 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.

L'Azione contribuirà al raggiungimento di questo obiettivo intervenendo nel recupero del immobili di proprietà di Istituzioni pubbliche da adibire a co-housing, legati ad interventi di progettualità sociale per l'accompagnamento delle persone e delle famiglie, attraverso un percorso di durata pluriennale di superamento delle difficoltà. Il modello di co-housing pone tra i suoi obiettivi non solo la risposta quantitativa al bisogno di casa ma anche la fornitura di servizi sociali necessari per accrescere la qualità degli interventi e rispondere alle complesse e diversificate esigenze dell'abitare, ovvero partecipazione, qualità della vita, rigenerazione di comunità solidali e ogni azione che aiuti il singolo o la famiglia a fronteggiare situazioni di criticità. Tali interventi saranno legati a interventi di progettualità sociale, per l'accompagnamento delle persone e delle famiglie nel percorso di superamento delle difficoltà.

Gli interventi sugli immobili di proprietà di enti pubblici completano il percorso iniziato dalla Regione del Veneto attraverso la DGR 1462/2013.

Il criterio metodologico per la strutturazione degli interventi finanziati col FESR è quello dell'inserimento degli stessi in Piani di Azione integrati locali.

#### **4.2.2 Beneficiari delle operazioni**

Beneficiari	Altri enti pubblici (come da decisioni relative alle modifiche del POR FESR Veneto 2014-20202 approvate dal Comitato di Sorveglianza il 15 dicembre 2016)
-------------	---

#### **4.2.3 Localizzazione delle operazioni**

Comuni dell'Area urbana in cui viene attivata l'Azione	<input type="checkbox"/> Tutti i comuni
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune capoluogo
	<input type="checkbox"/> Comune 1
	<input type="checkbox"/> Comune 2
	<input type="checkbox"/> Comune 3
	<input type="checkbox"/> Comune 4
<input type="checkbox"/> Comune 5	
Aree marginali/svantaggiate destinatarie	Aree marginali/svantaggiate nei comuni dell'Area urbana, come da mappa allegata alla presente SISUS. Le fasce di popolazione destinatarie degli interventi sono quelle descritte nella sezione 1.4.2.

#### 4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili

<i>Modalità attuative</i>	
<input type="checkbox"/> A titolarità dell'Autorità Urbana <input checked="" type="checkbox"/> A regia dell'Autorità Urbana	
<i>Tipologie di intervento</i>	
<p>Interventi di cui al DPR n. 380/2001: interventi di manutenzione straordinaria, interventi di restauro e risanamento conservativo, interventi di ristrutturazione edilizia rivolti alla riqualificazione degli immobili esistenti.</p> <p>Negli interventi sono compresi quelli rivolti all'adeguamento normativo in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- igiene edilizia;</li> <li>- benessere degli utenti;</li> <li>- sicurezza statica;</li> <li>- sicurezza impianti;</li> <li>- accessibilità;</li> <li>- risparmio energetico.</li> </ul>	
<i>Indicare le tipologie di spese ammissibili</i>	
<p>Le spese ammissibili sono quelle in conformità alla DGR Veneto n. 897/2002 modificata con DGR n. 4078/2016, riconducibili al "Costo totale dell'intervento" riferite a ciascuna unità abitativa recuperata, oltre ai costi relativi agli spazi comuni e scoperti, destinati all'uso comune, che connotano i complessi residenziali destinati al co-housing.</p>	

#### 4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni

<i>Proposta di criteri di valutazione</i>	
Relativi al potenziale beneficiario	<ul style="list-style-type: none"> <li>- tipologia del soggetto rispetto alle finalità dell'Azione</li> <li>- capacità amministrativa, finanziaria, operativa</li> </ul>
Relativi alla proposta progettuale	<p>a) caratteristiche di fattibilità, sostenibilità economica e finanziaria della proposta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sostenibilità economica, finanziaria e capacità di governance e di controllo dell'intervento</li> <li>- livello della progettazione</li> </ul> <p>b) qualità della proposta progettuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- qualità della riqualificazione di immobili esistenti: innovatività nelle modalità di recupero; elementi tecnologici di risparmio energetico</li> <li>- rilevanza dell'intervento rispetto ai temi della sostenibilità e del risparmio energetico</li> <li>- soluzioni tecnologiche di un sistema domotico per ospiti anziani e disabili</li> </ul>
Applicazione dei principi trasversali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promozione della parità tra uomini e donne</li> <li>- applicazione di principi di non discriminazione</li> <li>- coerenza con il principio di sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità</li> </ul>

**OT 9 – Azione 9.5.8: Ristrutturazione/riorganizzazione edifici pubblici per potenziare i servizi di pronto intervento e delle strutture abitative e socio sanitarie a sostegno dei senza fissa dimora.**

**4.2.1 Descrizione Azione**

Obiettivo specifico	Mantenimento e sviluppo di un welfare a servizi diversificati che svolgano un ruolo positivo anche nella determinazione dei processi economici
Azione	9.5.8 Finanziamento nelle principali aree urbane e nei sistemi urbani di interventi infrastrutturali nell'ambito di progetti mirati per il potenziamento della rete dei servizi per il pronto intervento sociale per i senza dimora e per il potenziamento delle strutture abitative e socio sanitarie nell'ambito dei progetti integrati di sostegno alle persone senza dimora nel percorso verso l'autonomia
Budget dell'Azione	1.316.000 €
<i>Descrizione sintetica dell'Azione</i>	
<p>L'Azione prevede il recupero di due strutture destinate ai senza fissa dimora, con l'obiettivo di ridurre il numero attraverso il potenziamento dell'assistenza abitativa e residenziale, secondo un processo di superamento del dormitorio come risposta esaustiva.</p> <p>Gli interventi saranno finalizzati a creare un contesto residenziale rispettoso dell'individuo e di sostegno nella gestione della vita quotidiana.</p> <p>L'obiettivo finale è quello dell'uscita dalla condizione di marginalità estrema, aiutando la persona senza dimora, una volta approdata all'autonomia, a gestire la quotidianità al di fuori delle strutture di accoglienza.</p>	
Indicare gli interventi che comporranno l'Azione e descriverli brevemente, indicando il budget orientativo per ciascun intervento	
<i>Intervento 1</i>	<p>[ omissis ]</p> <p>L'intervento consiste nella ristrutturazione di un immobile [ omissis ] finalizzato alla creazione di [ omissis ] unità abitative per i senza dimora, nel percorso di accoglienza ed accompagnamento per la soddisfazione dei bisogni primari e per l'housing sociale, affrontando anche la tappa 3.</p> <p>Il costo stimato è di circa 1.380.000 €, di cui 900.000 come quota di finanziamento regionale. Si specifica che il costo stimato è orientativo e sarà definito solo una volta selezionata l'operazione e reso disponibile il quadro economico relativo ai costi di ristrutturazione dell'immobile, vincolato ai sensi del D.lgs 42/2004.</p> <p>Ai fini della valutazione dei maggiori costi di ristrutturazione di immobili nel centro storico di Venezia, e quindi anche dell'incidenza dei costi per la realizzazione di spazi comuni funzionali alle unità abitative, è stata inviata (PEC 24954 del 16/01/2017) da parte della Dirigente responsabile dell'OI di Venezia, una nota tecnica relativa al prezzario Opere Pubbliche in uso in Comune di Venezia (composto da voci di costo distinte tra terraferma e Venezia centro storico) che riporta una tabella comparativa delle differenze percentuali dei prezzi attinenti alle diverse categorie di opere, con le</p>

	<p>quote di aumento (minime, medie e massime) per interventi nel centro storico rispetto alla terraferma. Tali maggiori costi si riversano su tutti gli interventi di ristrutturazione degli edifici, con quote significativamente superiori rispetto alla terraferma, in particolare per quanto riguarda il recupero degli edifici di interesse storico.</p> <p>La quota FESR di copertura degli importi concorre fino ad un massimo di 900.000 €.</p> <p>In relazione alla stima dell'incidenza dei maggiori costi relativi all'intervento in oggetto si rimanda alla nota allegata (PG/2017/128325).</p>
<i>Intervento 2</i>	<p>[ omissis ]</p> <p>L'intervento consiste nella ristrutturazione di un immobile destinato ai senza dimora in [ omissis ], che affronterà anche la tappa 1, per fornire una risposta a persone in condizione di bisogno, che necessitano anche di un aiuto e che consenta loro un percorso verso il recupero dell'autonomia individuale, per soluzioni diverse dalla marginalità, superando il concetto di dormitorio inteso come spazio istituzionalmente dedicato al ricovero dei senza fissa dimora. L'intervento, oltre a prevedere interventi di riqualificazione energetica, sarà orientato a rivedere l'organizzazione degli spazi, con attenzione alla creazione di spazi privati. E' prevista la trasformazione delle originarie 10 camerate con creazione di circa 35 stanze e rifunzionalizzazione delle 4 stanze attualmente disponibili. Oltre al recupero degli spazi fisici si prevede di mettere in campo una serie di servizi di accompagnamento con funzioni di supporto alla persona, secondo dinamiche relazionali del tipo adulto-adulto. È inoltre previsto il supporto da parte di una équipe che si avvalga di volta in volta di figure multiprofessionali in grado di fornire livelli di assistenza differenziati secondo le esigenze personali, volti al reintegro del soggetto preso in carico nelle reti sociali e relazionali, al reinserimento lavorativo e contribuendo al bisogno di richiesta di accesso a contributi e/o servizi.</p> <p>Il costo stimato è di circa 600.000 €. Si specifica che il costo stimato sarà definito solo una volta selezionata l'operazione e reso disponibile il quadro economico relativo ai costi di ristrutturazione dell'immobile.</p> <p>La quota FESR di copertura degli importi concorre fino ad un massimo di 416.000 €.</p>

<i>Descrizione di come l'Azione contribuirà all'obiettivo generale della SISUS</i>	
<p>L'azione risponde all'obiettivo generale della SISUS laddove prevede che, in relazione alle sfide sociali tipiche dei grandi agglomerati urbani, e secondo quanto previsto dalle diverse linee dei Piani di zona, venga attuata 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, 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>	
<i>Descrizione di come l'Azione contribuirà al relativo obiettivo specifico</i>	
<p>L'Azione concorre fattivamente al raggiungimento dell'obiettivo specifico della SISUS, laddove prevede la riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora.</p>	

Il contrasto al disagio abitativo è un importante *focus* di lavoro della Strategia, finalizzato a 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.

Gli alloggi protetti, laddove accompagnano l’inserimento abitativo con il supporto psico-sociale, possono 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.

#### 4.2.2 Beneficiari delle operazioni

Beneficiari	Intervento 1 Altri Enti pubblici. Intervento 2 Enti a totale partecipazione pubblica.
-------------	--

#### 4.2.3 Localizzazione delle operazioni

Comuni dell’Area urbana in cui viene attivata l’Azione	<input type="checkbox"/> Tutti i comuni
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune capoluogo
	<input type="checkbox"/> Comune 1
	<input type="checkbox"/> Comune 2
	<input type="checkbox"/> Comune 3
	<input type="checkbox"/> Comune 4
Aree marginali/svantaggiate destinatarie	Aree marginali/svantaggiate nei comuni dell’Area urbana, come da mappa allegata alla presente SISUS, con linee di intervento TPL.

#### 4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili

<i>Modalità attuative</i>
<input type="checkbox"/> A titolarità dell’Autorità Urbana <input checked="" type="checkbox"/> A regia dell’Autorità Urbana
<i>Tipologie di intervento</i>
Ristrutturazione edilizia e interventi di riqualificazione di immobili esistenti per il potenziamento di strutture di accoglienza e soddisfazione dei bisogni primari e per mini abitazioni, nonché di housing sociale. Negli interventi sono compresi quelli rivolti all’adeguamento normativo in termini di: <ul style="list-style-type: none"> <li>- igiene edilizia;</li> <li>- benessere degli utenti;</li> <li>- sicurezza statica;</li> <li>- sicurezza impianti;</li> <li>- accessibilità;</li> </ul>

- risparmio energetico.
<i>Indicare le tipologie di spese ammissibili</i>
Le spese ammissibili sono quelle in conformità alla DGR Veneto n. 897/2002 modificata con DGR n. 4078/2016, riconducibili al “Costo totale dell'intervento” relativi a ciascuna mini-abitazione recuperata, oltre ai costi relativi agli spazi comuni e scoperti, destinati all'uso comune.

#### **4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni**

<i>Proposta di criteri di valutazione</i>	
Relativi al potenziale beneficiario	- tipologia del soggetto rispetto alle finalità dell'Azione - capacità amministrativa, finanziaria, operativa
Relativi alla proposta progettuale	a) caratteristiche di fattibilità, sostenibilità economica e finanziaria della proposta: - sostenibilità economica, finanziaria e capacità di governance e di controllo dell'intervento - livello della progettazione b) qualità della proposta progettuale: - qualità della riqualificazione di immobili esistenti: innovatività nelle modalità di recupero; elementi tecnologici di risparmio energetico - rilevanza dell'intervento rispetto ai temi della sostenibilità e del risparmio energetico c) impatto del progetto - numero di alloggi resi disponibili e/o numero di spazi ricettivi di accoglienza temporanea, attrezzata ecc.
Applicazione dei principi trasversali	- promozione della parità tra uomini e donne - applicazione di principi di non discriminazione - coerenza con il principio di sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente

## 5. SISTEMA DI GOVERNANCE DELLA STRATEGIA

### 5.1 Governance istituzionale dell'Area urbana e modalità di coordinamento tra i Comuni dell'Area e altri attori coinvolti nella pianificazione e nell'attuazione della SISUS

*Elenco delle modalità operative con cui si intende organizzare la pianificazione e l'attuazione della SISUS, l'organizzazione delle relazioni tra tutti gli attori dell'Area urbana coinvolti nella pianificazione e attuazione della SISUS e delle singole azioni.*

Le linee guida predisposte dalla Commissione sullo Sviluppo Urbano Sostenibile Integrato raccomandano che la Strategia dimostri come i cittadini, la società civile, gli altri livelli di governance saranno coinvolti nell'attuazione della strategia. L'implementazione della SISUS rappresenta un impegno collettivo, dal momento che il metodo di coinvolgimento aumenta la possibilità di un approccio integrato e la possibilità di una sua efficace attuazione. Nel caso della Autorità Urbana di Venezia è utile sottolineare la complementarietà tra la Strategia del PON Metro e la Strategia prevista dall'Asse 6 del POR FESR Veneto: in sede di consultazione del partenariato locale sono state evidenziate sinergie, vincoli e opportunità derivanti dall'attuazione di entrambi i programmi, nel rispetto del principio di demarcazione.

Le modalità operative individuate per la pianificazione e l'attuazione della Strategia si articolano in due fasi distinte, tra loro complementari.

#### *FASE I - Elaborazione della Strategia*

Obiettivo: coinvolgimento del partenariato istituzionale per mettere a punto e condividere la SISUS e le relative opportunità di finanziamento, nonché le sue modalità di attuazione.

Soggetti coinvolti: enti di diritto pubblico, con particolare attenzione ai soggetti attivi in diversi ambiti quali servizi ambientali, mobilità e trasporti, servizi socio assistenziali, sanitari e benefici, mondo dell'istruzione, formazione e ricerca.

Come: sono stati organizzati momenti e tavoli di confronto con gli attori del partenariato urbano, articolati in una fase di informazione e seguiti da momenti di ascolto dei soggetti coinvolti, attraverso modalità strutturate di coinvolgimento e condivisione. Le istanze raccolte hanno contribuito a definire l'albero dei problemi e i fabbisogni di intervento, e contestualmente si sono rivelate utili a valutare le scelte ipotizzate, in funzione dei bisogni delle aree e delle fasce di popolazione destinatarie degli interventi.

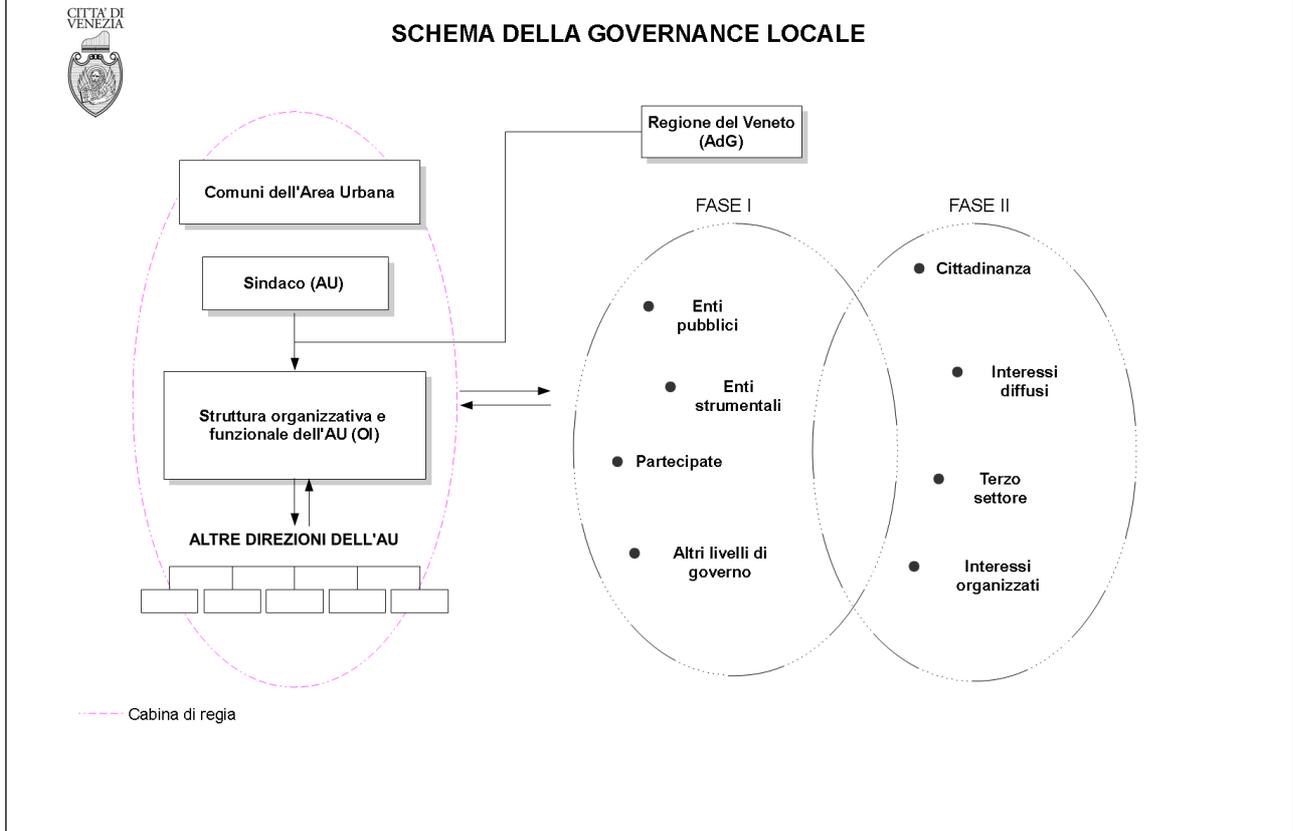
#### *FASE II – Attuazione della Strategia*

Obiettivo: coinvolgimento delle categorie economiche e sociali (associazioni d'impresa, parti sociali, categorie professionali, ecc.) e della cittadinanza, per ricevere indicazioni sulle criticità maggiormente avvertite nel territorio ed eventuali indicazioni sulla messa a punto degli interventi, in coerenza con gli obiettivi delineati dalla SISUS.

Chi coinvolgere: stakeholder, associazioni del territorio, attori del terzo settore, cittadinanza.

Come: per assicurarsi di coinvolgere il più ampio numero di soggetti interessati alla realizzazione degli interventi, si intende organizzare uno o più incontri pubblici sul territorio dell'Area urbana. Il coinvolgimento sarà strutturato secondo modalità e tecniche differenziate a seconda del target coinvolto

e del grado di partecipazione richiesto dall'attuazione dei singoli interventi relativi ai diversi OT. Si valuterà, nel caso, anche l'attivazione di forme di consultazione on-line, previa verifica della sostenibilità economica delle ipotesi prospettate. Di seguito il modello di governance adottato dalla Strategia.



## 5.2 Modalità di coordinamento e coinvolgimento del partenariato urbano nell'elaborazione e attuazione della SISUS

### 5.2.1 Mappatura del partenariato urbano e strumenti di consultazione e coinvolgimento

*Criteri di individuazione ed elenco degli stakeholder individuati come rilevanti nell'elaborazione della SISUS (attori istituzionali e/o altri enti pubblici non coinvolti direttamente nell'attuazione della Strategia); attori della società civile, del settore no-profit; rappresentanze imprenditoriali o categorie professionali; ogni altro soggetto attivo e/o rilevante nelle materie dello sviluppo urbano sostenibile.*

L'analisi delle forme di governo nell'area metropolitana di Venezia evidenzia un significativo sistema di interrelazioni di natura amministrativa, economica e sociale. OCSE (2015) rileva per Venezia una forte frammentazione, attori pubblici con giurisdizione sullo stesso territorio, con mandati concorrenti e, a volte, con funzioni sovrapposte: Stato (ed enti pubblici quali il Porto), Regione, tre Province ed enti pubblici locali con specifiche funzioni (società, aziende regionali, consorzi), la Città Metropolitana di Venezia.

Sul piano istituzionale, a livello degli enti locali di governo del territorio si trovano una serie di accordi già esistenti, ad esempio nella gestione associata di servizi tra comuni e forme di associazionismo tra gli stessi (es. l'Unione dei Comuni del Miranese e quella dei Comuni della Riviera del Brenta). Ulteriore conferma della trasversalità dei fenomeni rispetto ai confini amministrativi è data dall'esistenza di società di servizi (gestione sistema idrico, sistema dei trasporti, raccolta e gestione dei rifiuti) che agiscono nell'entroterra veneziano.

L'individuazione degli stakeholder rilevanti nell'elaborazione della SISUS ha considerato da un lato i

soggetti gestori dei servizi pubblici, dall'altro le categorie socioeconomiche correlate agli obiettivi tematici dell'Asse 6 SUS. In questo quadro è pacifico considerare i 5 comuni del partenariato dell'Area urbana di Venezia come i principali attori del sistema territoriale di riferimento. A questi si aggiungono le forme di collaborazione o di associazionismo oggi esistenti, quali ad esempio, oltre le Unioni di comuni, 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 (oggi Comitato dei Sindaci di Distretto – ex Conferenza dei Sindaci dell'Azienda Ulss 12 Veneziana).

Si evidenzia l'importanza del ruolo del tavolo cittadino dei servizi delle persone senza dimora promosso dal Comune di Venezia e che coinvolge gli operatori interessati da un fenomeno a scala metropolitana.

Attori rilevanti nello specifico su OT 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regione del Veneto</li> <li>• Città Metropolitana di Venezia</li> <li>• Università Cà Foscari Venezia</li> <li>• Le Calamite</li> <li>• VEGA</li> <li>• VENIS</li> </ul>
Attori rilevanti nello specifico su OT 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veneto strade SpA</li> <li>• Ente di governo del Trasporto Pubblico Locale del Bacino Territoriale Ottimale Omogeneo di Venezia</li> <li>• AVM S.p.A. (Actv SpA)</li> <li>• ARPAV</li> </ul> <p>Associazioni consumatori</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ADOC Veneto</li> <li>• ADICONSUM Veneto</li> <li>• FEDERCONSUMATORI Veneto</li> <li>• LEGA CONSUMATORI Veneto</li> <li>• UNIONE NAZIONALE CONSUMATORI Veneto</li> <li>• ADICO</li> </ul> <p>Associazioni ambientaliste</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• LEGAMBIENTE</li> <li>• FIAB - Amici della Bicicletta di Mestre</li> <li>• ASSOCIAZIONE CULTURALE L'AMBIENTE</li> <li>• ASSOCIAZIONE CULTURALE VENEZIAMBIENTE</li> <li>• ASSOCIAZIONE WWF VENEZIA E MIRANESE</li> <li>• C.O.C.I.T. - COORDINAMENTO CONTRO L'INQUINAMENTO DA TANGENZIALE</li> <li>• PER IL BOSCO DI MESTRE</li> </ul> <p>Associazioni portatori handicap e disabilità</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Associazione Venezia-Mestre per la Lotta contro l'Epilessia</li> <li>• A.F.A.L. - Associazione Famiglie Audiolesi O.N.L.U.S.</li> <li>• A.I.A.S. - Associazione Italiana Assistenza Spastici</li> <li>• A.I.D. - Associazione Italiana Dislessia Onlus</li> <li>• A.I.L. - Associazione Italiana contro le Leucemia - Linfomi e Mieloma - Sezione di Venezia</li> <li>• A.I.P.D. - Associazione Italiana Persone Down</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A.I.S.M. - Associazione Italiana Sclerosi Multipla Onlus</li> <li>• A.N.F.F.A.S. MESTRE - ONLUS Associazione Nazionale Famiglie di Disabili Intellettivi e Relazionali</li> <li>• A.N.F.F.A.S. VENEZIA ONLUS - Associazione Nazionale Famiglie di Persone Disabili Intellettivi e Relazionali</li> <li>• A.N.G.L.A.T. - Associazione Nazionale Guida Legislazione (handicappati) Trasporti</li> <li>• A.N.G.S.A. Venezia Onlus, Associazione Nazionale Genitori Soggetti Autistici</li> <li>• A.N.I.C.I. - Associazione Nazionale Invalidi Civili e Cittadini Anziani</li> <li>• A.N.M.I.C. - Associazione Nazionale Mutilati Invalidi Civili</li> <li>• A.N.M.I.L. - Associazione Nazionale Mutilati e Invalidi del Lavoro</li> <li>• A.P.V.HA. - Associazione Provinciale Veneta Handicappati</li> <li>• A.VE.I.S. Associazione Veneziani Incontinenti Stomizzati</li> <li>• Aidel 22 - Associazione Italiana delezione del cromosoma 22</li> <li>• ENS - Ente Nazionale Sordi</li> <li>• LAGEV - Libera Associazione Genitori ed Emofilici del Veneto</li> <li>• P.A. - Parkinsoniani Associati Mestre Venezia Provincia</li> <li>• RP Triveneto Onlus Associazione per la retinite pigmentosa e l'ipovisione del triveneto Federata a Retina Italia</li> <li>• U.I.C. - Unione Italiana Ciechi Onlus</li> <li>• U.I.L.D.M. - Unione Italiana Lotta alla Distrofia Muscolare ONLUS</li> <li>• UNIAMO - Federazione Italiana Malattie Rare</li> </ul>
Attori rilevanti nello specifico su OT 9	<p>Aziende ULSS e ospedaliere</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Azienda Ulss Veneto Orientale n.10</li> <li>• Azienda Ulss 3 Serenissima</li> </ul> <p>Istituti Pubblici di Assistenza e Beneficenza</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I.R.E. Venezia, Antica Scuola dei Battuti - Ente per la gestione di servizi alla persona</li> <li>• I.P.A.B. Istituzione Veneziana</li> <li>• I.P.A.B. Opera Pia Istituti Riuniti Patronato di Castello e Carlo Coletti,</li> <li>• I.P.A.B. Opere Riunite Buon Pastore</li> </ul> <p>Associazioni di volontariato</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Goccia di Luce</li> <li>• Cerchio della vita</li> <li>• Progetto Senza Dimora</li> <li>• Gruppo Volontari Stazione di Mestre</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Associazione San Vincenzo Mestrina</li> <li>• Avvocato di Strada</li> <li>• Consorzio Gaetano Zorzetto</li> <li>• Centro Don Vecchi</li> <li>• Consorzio Cooperative Sociali Insieme</li> <li>• Ambulatorio Emergency Marghera</li> <li>• Casa dell'Ospitalità</li> <li>• Croce Rossa Italiana</li> <li>• Croce Verde Mestre Volontari del Soccorso di Venezia Terraferma</li> <li>• Istituzione Veneziana</li> <li>• Centro Servizi Volontariato</li> <li>• Gruppo Crescere</li> <li>• A.I.S.S.P. - Lo Specchio</li> <li>• A.S.I.A. - Attività di Sostegno Invalidi e Anziani</li> <li>• A.V.A.P.O. Mestre ONLUS - Associazione Volontari Assistenza Pazienti Oncologici</li> <li>• A.V.A.P.O Venezia ONLUS - Associazione Volontari Assistenza Pazienti Oncologici</li> <li>• A.V.E.L.L. - Associazione Veneta Linfomi e Leucemie onlus</li> <li>• A.V.U.L.S.S. Associazione per il Volontariato Socio Sanitario</li> <li>• A.G.A.P.E.</li> <li>• A.N.I.E.P. - Associazione nazionale per la promozione e la difesa dei diritti civili e sociali degli handicappati</li> <li>• Associazione Alzheimer Venezia onlus</li> <li>• Associazione Amici Insieme</li> <li>• Associazione Italiana Non Udente Onlus</li> <li>• Associazione Psiche 2000</li> <li>• Associazione S. Vincenzo - Gruppo Volontari Ospedalieri</li> <li>• Care &amp; Share Italia ONLUS</li> <li>• Caritas Diocesana di Venezia</li> <li>• C.I.F. - Centro Italiano Femminile</li> <li>• Fondazione Groggia</li> <li>• Gruppo Arcobaleno</li> <li>• Kòros</li> <li>• Lega Stella d'Argento Sezione Auser</li> <li>• Società Benefica Fogher</li> </ul> <p>Cooperative sociali</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• COOPERATIVA VILLAGGIO GLOBALE</li> <li>• Gea Coop</li> <li>• Olivotti</li> <li>• Aclicoop</li> <li>• Primavera</li> <li>• Red carpet for all</li> </ul> <p>Ordini professionali</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordine Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori di Venezia</li> </ul>
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordine Degli Ingegneri della Provincia di Venezia</li> <li>• Collegio Geometri e Geometri Laureati della Provincia di Venezia</li> </ul> <p>Associazioni di categoria</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ance Venezia</li> </ul> <p>Associazioni sindacali inquilini</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CONFEDILIZIA - ASSOCIAZIONE DELLA PROPRIETA' EDILIZIA DELLA PROVINCIA DI VENEZIA</li> <li>• U.P.P.I. - SINDACATO UNIONE PICCOLI PROPRIETARI IMMOBILIARI</li> <li>• A.S.P.P.I. - ASSOCIAZIONE SINDACALE PICCOLI PROPRIETARI IMMOBILIARI</li> <li>• S.U.N.I.A.</li> <li>• S.I.C.E.T.</li> <li>• U.N.I.A.T.</li> </ul> <p>Altre Associazioni</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ASSOCIAZIONE GARANZIA CIVICA</li> <li>• LA FAMIGLIA BIGENITORIALE DI VENEZIA</li> <li>• REBIENNALE ONLUS</li> <li>• COOP. EDILIZIA ABITARE VENEZIA</li> <li>• A.S.P.P.I. ASSOCIAZIONE SINDACALE PICCOLI PROPRIETARI IMMOBILIARI</li> <li>• ASSOCIAZIONE INCOMUNE</li> <li>• SLAI COBAS</li> <li>• UNIONE INQUILINI</li> <li>• BIOARCHITETTURA VENETO</li> <li>• U.P.P.I. UNIONE PICCOLI PROPRIETARI IMMOBILIARI</li> <li>• ASSOCASA</li> <li>• CIRCOLO CITTADINO I GIOVANI VENEZIANI</li> <li>• ASSEMBLEA SOCIALE PER LA CASA</li> </ul>
--	--

*Descrizione delle iniziative e degli strumenti impiegati per il coinvolgimento del partenariato urbano nella costruzione e co-progettazione della Strategia. Indicare modalità, date e partecipanti.*

Oltre a numerosi contatti di natura tecnica, sono stati organizzati alcuni incontri, sotto elencati, con l'obiettivo di:

- disseminare la conoscenza rispetto al Programma;
- dare conto delle opportunità offerte ai beneficiari potenziali ed effettivi e migliorare la conoscenza e la partecipazione da parte di tutti i soggetti coinvolti;
- rafforzare l'impegno congiunto.

L'analisi SWOT è frutto del lavoro congiunto con alcuni attori del territorio, oltre che con i comuni dell'Area urbana. Si intende dare continuità al coinvolgimento del partenariato attraverso la costituzione di incontri strutturati e periodici per la verifica della SISUS.

**Riepilogo incontri**

28/10/2016 - tavolo degli stakeholder dell'Area urbana

Partecipanti: attori dell'Area urbana relativamente ai 3 OT (25 università/enti/associazioni/soggetti terzo settore rappresentati), tecnici comuni Area urbana, Città metropolitana di Venezia

24/10/2016 – Conferenza di Servizi tra tutti i comuni dell'Area urbana di Venezia (convocazione PEC 466761 Comune di Venezia del 6/10/2016): perfezionamento degli interventi della SISUS (OT2, OT4, OT9) e definizione contenuti Accordo di Programma

Partecipanti: rappresentanze politiche e referenti tecnici dei comuni dell'Area urbana di Venezia, Città metropolitana di Venezia

12/10/2016 - incontro su OT2, estensione ai comuni dell'Area urbana di Venezia operazioni PON Metro

Partecipanti: Comune di Venezia, Venis SpA

3/10/2016 - Incontro su OT9, individuazione alloggi ERP azione 9.4.1

Partecipanti: Comune di Venezia, Ater

16/9/2016 - Verifica raccolta dati, problemi e fabbisogni; modalità di condivisione della strategia, criteri di selezione delle operazioni; individuazione interventi OT9

Partecipanti: rappresentanze tecniche comuni dell'Area urbana di Venezia di Venezia

18/5/2016 - presentazione pubblica SUS Asse 6 - prime ipotesi di intervento

Partecipanti: rappresentanze politiche e tecniche comuni dell'Area urbana di Venezia, Città Metropolitana di Venezia

1/4/2016 - incontro su OT4 e OT9

Partecipanti: Comune di Venezia, Ater

30/11/2015 - incontro OT4

Partecipanti: Comune di Venezia, Ente Governo TPL, Città Metropolitana di Venezia, AVM/ACTV

### **5.2.2 Attività di comunicazione e disseminazione**

*Descrizione delle attività di comunicazione e disseminazione che si intendono avviare per diffondere gli obiettivi e i risultati della SISUS presso i soggetti interessati e la cittadinanza urbana*

La comunicazione consente la condivisione delle informazioni necessarie agli attori dell'arena decisionale, pubblici e privati, per poter operare assieme, ma soprattutto consente la condivisione di punti di vista, obiettivi e visioni sulla base delle quali è possibile organizzare l'azione comune. Attraverso la comunicazione la Pubblica amministrazione indirizza un preciso messaggio a chi riceve (cittadinanza, stakeholder, altri soggetti pubblici, ecc.) e ne valuta con attenzione le possibili risposte.

Una attività informativa corretta e completa sulle opportunità derivanti dall'Asse 6 del POR FESR può accrescere il grado di sensibilizzazione dei destinatari e stimolare una migliore partecipazione degli attori locali, riguardo ai problemi che interessano gli ambiti di interventi correlati ai temi dell'Agenda Urbana.

In coerenza con quanto previsto nella Strategia di Comunicazione del POR FESR 2014-2020, approvata dal Comitato di Sorveglianza nella riunione tenutasi a Venezia il 3 febbraio 2016 (DGR n. 357 del 24/03/2016), stanti gli obiettivi generali di pubblicità intorno al Programma, le attività di informazione e comunicazione esterna che l'Area urbana di Venezia intende mettere in campo hanno principalmente lo scopo di comunicare:

- l'avvio;
- l'implementazione della strategia;
- i risultati ottenuti dalla stessa.

I destinatari delle azioni di comunicazione saranno:

- beneficiari potenziali ed effettivi, AVM, ATER; soggetti del privato sociale dell'Area urbana;

- fruitori del Programma, cittadini residenti e utilizzatori delle città, pendolari, turisti e visitatori occasionali, studenti, pensionati, popolazione dei quartieri in disagio;
- opinione pubblica, target in cui confluiscono i soggetti sopra citati;
- moltiplicatori di Informazione, quali:
  - partenariato socio-economico e ambientale (associazioni datoriali, di categoria, terzo settore, ecc.);
  - partenariato istituzionale (città metropolitana, comuni, altri enti pubblici);
  - partenariato della comunicazione;
  - media locali.

Di seguito una tabella di riepilogo con le azioni che si intende realizzare.

AMBITI AZIONI	DESCRIZIONE	TARGET	IPOTESI TEMPORALE
Comunicazione digitale	Creazione di una sezione dedicata al POR FESR Asse 6 sul sito web del Comune di Venezia	Beneficiari potenziali, beneficiari effettivi, cittadini e fruitori del Programma, moltiplicatori di informazione	Dicembre 2016
	Utilizzo di canali social media del Comune per promuovere il Programma	Beneficiari potenziali, beneficiari effettivi, cittadini e fruitori del Programma, moltiplicatori di informazione	Gennaio 2017
Eventi	Realizzazione di 1 evento pubblico per presentare il POR FESR	Beneficiari potenziali, beneficiari effettivi, cittadini e fruitori del Programma, moltiplicatori di informazione	Gennaio 2017
	Realizzazione di incontri di ascolto e coinvolgimento di stakeholder funzionali alla attuazione della strategia	Beneficiari potenziali, beneficiari effettivi, cittadini e fruitori del Programma, moltiplicatori di informazione	Attività continuativa
Informazione per i media	Ordinaria attività di sala stampa	Beneficiari potenziali, cittadini e fruitori del Programma, opinione pubblica, moltiplicatori di informazione	Attività continuativa
Networking	Attività di coordinamento con i responsabili della comunicazione dei comuni della Città metropolitana – sportelli URP ed Europe Direct	Cittadini e fruitori del Programma	Gennaio 2017

## **RIEPILOGO DOCUMENTAZIONE DA ALLEGARE AL PRESENTE SCHEMA DI STRATEGIA**

- Mappa delle aree marginali/degradate con mappatura georeferenziata degli interventi OT 9 e corrispondenza con linee TPL di intervento
- Documentazione relativa all'organizzazione dell'Autorità Urbana: atto di incarico e organigramma della struttura amministrativa del Comune Autorità Urbana
- Cronoprogramma (Allegato A5)
- Altri documenti eventuali (riepilogo):
  - indicatori statistici;
  - il pendolarismo nei Comuni dell'Au;
  - locandina Tavolo stakeholder;
  - strategia PON Metro 2014-2020;
  - PON Metro 2014-2020 Modello Organizzativo Organismo Intermedio, dicembre 2016.
  - DGC 181 del 29/06/2016 – Programma Operativo Città Metropolitane 2014-2020 – Approvazione del Piano Operativo degli interventi ai sensi dell'art. 5 della convenzione per la delega da parte dell'Agenzia di coesione territoriale delle funzioni di Organismo Intermedio al Comune di Venezia approvata con DGC n. 93 del 11 aprile 2016;
  - DGC 187 del 29/06/2017 – Struttura organizzativa del Comune di Venezia – Riorganizzazione;
  - DGC 278 del 27/09/2016 – Riorganizzazione del Comune di Venezia – Attuazione seconda fase;
  - azione 9.4.1 – sub azione 1 – Elenco interventi completo degli indirizzi degli edifici interessati;
  - azione 9.4.1 sub azione 1 – Tabella importi per comune;
  - azione 9.4.1 sub azione 2 – Nota maggiori costi (PG/2017/128309);
  - azione 9.5.8 Intervento 1 – Nota maggiori costi (PG/2017/128325).

Luogo e data: Venezia, 4 aprile 2017

Nome e cognome del legale rappresentante:  
Luigi Brugnaro

Ente rappresentato: Comune di Venezia

*Il presente documento viene sottoscritto con firma digitale*