

OSSERVAZIONI AL PIANO STRATEGICO DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA

Osservazione 1 – I confini della città metropolitana

Visto che il Piano Strategico della Città Metropolitana di Venezia non assume una posizione definita in merito ai confini della città metropolitana limitandosi a presentare le diverse ipotesi che hanno animato il dibattito di questi anni.

Ritenuto che l'area oggi compresa tra le province di Padova, Treviso e Venezia costituisca il naturale perimetro, avuto riguardo ai flussi di spostamento casa-lavoro e casa-studio nonché alle relazioni economico sociali di questi territori, dell'area metropolitana

Considerato che la legge 56/2014 (cosiddetta riforma Delrio) prevede la possibilità di allargare i confini oltre i limiti delle ex province

Si propone che al capitolo 1 paragrafo 1.1 si indichi la PATREVE come dimensione ottimale della città metropolitana cassando qualsiasi altra ipotesi di dimensionamento prospettata nel documento.

Osservazione 2 – La dignità della mobilità

Considerato che la mobilità del territorio metropolitano risulta ancora oggi caratterizzata da una scarsa accessibilità da molte delle aree periferiche a quelle centrali, da rotture di carico dei principali vettori del TPL, dalla mancanza in molti situazioni dell'offerta di trasporto

Si propone, al capitolo 1 paragrafo 4 nonché al capitolo 2 paragrafo 4, di inserire tra gli obiettivi prioritari, accanto alla bigliettazione unica (proposta che compare nel piano regionale dei trasporti datato 1995), la necessità di predisporre un piano che assicuri un collegamento di TPL in grado di connettere in modo rapido ed efficiente tutti i comuni dell'area metropolitana ai poli di maggiore attrattività.

Osservazione 3 – Collegamento ferroviario tra aeroporto e la stazione AV di Mestre

Considerato la necessità di predisporre un collegamento ferroviario tra l'aeroporto Marco Polo di Venezia e la stazione di Mestre, così come indicato dal documento

Visto che l'unica progettazione oggi esistente, fatta da RFI agli inizi degli anni 2000, riguarda il collegamento dell'aeroporto con SFMR, progetto ridimensionato dalla Regione Veneto

Considerato che nel corso degli ultimi anni l'Amministrazione Comunale di Venezia ha oscillato tra posizioni diverse sul ruolo della stazione in aeroporto, talora ipotizzando che quest'ultima dovesse diventare una stazione per l'AV

Ritenuto opportuno adottare una soluzione in linea con altre infrastrutture italiane e europee che collegano gli aeroporti con navette ferroviarie

Si propone, al capitolo 5 paragrafo 2, di indicare come obiettivo strategico il mantenimento della stazione di Mestre come nodo AV di riferimento per l'area metropolitana e il collegamento con l'infrastruttura aeroportuale attraverso una navetta ferroviaria, riducendo l'invasività del precedente progetto presentato da RFI

Osservazione 4 – Inserimento linea di programma su politiche sociali ed integrazione socio-sanitarie metropolitane.

Considerato che le politiche sociali e di assistenza alla persona in una società complessa come la nostra assumono un rilievo determinante per la qualità di vita delle persone, avuto riguardo anche al particolare quadro demografico dell'area metropolitana di Venezia,

Premesso che la Regione Veneto ha scelto fin da primo Piano Socio-Sanitario l'integrazione dei livelli sociale e sanitario come leva essenziale dei servizi alla persona, e che per quanto riguarda in particolare l'ambito sociale sussiste una competenza piena da parte delle Amministrazioni comunali, che molte volte ricorrono alla delega all'azienda ULSS di riferimento,

si propone l'inserimento di una nuova linea di programma articolata secondo le seguenti linee di indirizzo:

“Le politiche per la persone e l'integrazione socio-sanitaria”

la Città metropolitana esercita un ruolo forte di sperimentazione di forme innovative di gestione dei servizi sociali, favorendo la possibilità dei Comuni di incrementare il livello dei medesimi. Obiettivo strategico in tale senso è la determinazione dei livelli essenziali di assistenza sociale metropolitani (LEAS o LIVEAS) che la Regione non ha mai fissato disattendendo quanto previsto dalla legge 328/2000, attraverso un processo partecipativo e cooperativo con i 44 Comuni dell'area metropolitana. Inoltre, la Città Metropolitana intende promuovere l'esercizio associato di funzione delle politiche sociali (su base distrettuale) favorendo la condivisione di modelli di gestione già introdotti in alcune realtà, in particolare nell'ambito dell'assistenza domiciliare e domiciliare integrata e delle politiche per le nuove marginalità e fragilità.

Nel campo delle politiche socio-sanitarie la Città Metropolitana ritiene necessario un cambio dell'attuale governance del sistema come riorganizzato dalla legge regionale 19/2016. In particolare la Città Metropolitana interverrà presso la Regione Veneto per superare l'attuale frammentazione in due aziende ulss del territorio metropolitano e creare un'unica realtà a scala metropolitana. Assieme alla ridefinizione degli ambiti ulss la Città metropolitana assume come strategico il riequilibrio del fondo regionale sanitario che oggi penalizza le realtà dell'ulss serenissima e di quella del Veneto

orientale assicurando inoltre gli investimenti sulle strutture ospedaliere *spoke* della rete (come Dolo e Mirano, San Dona' di Piave e Portogruaro) e su quelle distrettuali. In questo senso è altresì necessario che la Città metropolitana di Venezia chieda alla Regione Veneto di recedere dai contratti di finanzia dell'ospedale dell'angelo di Mestre e del padiglione Jona dell'ospedale civile di Venezia ai fini di liberare risorse per i servizi sociosanitari territoriali ovvero, in alternativa, si chieda alla

Regione Veneto di scorporare le rate di ammortamento della finanzia di progetto dal bilancio dell'ulss 3 Serenissima destinando le risorse recuperate ai presidi ospedalieri di rete.

Inoltre, la Città Metropolitana d'intesa con la Regione Veneto, le aziende ulss e i medici di base condivide una piano strategico di ricognizione del fabbisogno di personale medico e infermieristico per la sanità metropolitana nei prossimi 10-20 anni.

Nella prospettiva della *wise city*, la città metropolitana promuove l'integrazione delle basi dati dei medici di famiglia con quelle epidemiologiche Regionale e le anagrafi locali, per creare una anagrafe epidemiologica su scala metropolitana.

Osservazione 5 – Sviluppo della Zona Logistica Semplificata

Considerato che il Piano Strategico considera all'interno della linea di programma 9 l'istituzione di una Zona Economica Speciale a Porto Marghera

Preso atto che la legge di bilancio per l'anno 2018 aveva previsto l'istituzione di una Zona Logistica Semplificata e che mancano ad oggi i decreti di attuazione della medesima

Ritenuto che, nelle more di una futura e auspicata creazione di una ZES per Porto Marghera, sia comunque necessario dare attuazione ad uno strumento oggi esistente e in grado di corrispondere ad alcune delle aspettative del mondo economico

Si propone, al capitolo 6 paragrafo 9, di inserire tra le linee di programma come obiettivo il completamento del processo costitutivo della ZLS per Porto Marghera.

Osservazione 6 – Organizzazione del Personale della Città metropolitana

Considerato che il Piano strategico introduce il ricorso all'esternalizzazione delle risorse umane dell'Ente, prevedendo il ricorso ai contratti di formazione lavoro per "reclutare i candidati migliori con procedimenti commisurati ai profili necessari e innovativi"

Ritenuto che tale previsione costituisca un grave pregiudizio per il personale della Città metropolitana di Venezia che ha maturato competenze specifiche e professionalità elevate nelle funzioni d'istituto e delegate



VENEZIA

Preso atto che la legislazione in materia di pubblico impiego prevede la possibilità per le Amministrazioni pubbliche la possibilità di riservare al proprio personale quote dei contingenti per i quali si deve ricorrere alle procedure concorsuali

Si propone al capitolo 6 di espungere il riferimento ai contratti di formazione lavoro e di introdurre il principio secondo cui la Città metropolitana si avvarrà di quanto previsto oggi dalla legislazione e

dal Contratto collettivo nazionale del lavoro per valorizzare le risorse interne e assicurare l'assunzione di nuovo personale con procedure in grado di garantire stabilità e continuità

Osservazione 7 – messa in sicurezza della strada statale 309 “Romea”

Considerato che al capitolo 2 paragrafo 4 si citano tra le opere infrastrutturali da completare la “nuova strada romea” approvata dal CIPE nel 2013 e il collegamento dell'autostrada Nogara-Mare con la “Roma commerciale”

Premesso che successivamente alla delibera CIPE ANAS ha predisposto un piano di adeguamento e messa in sicurezza della strada statale 309 “Romea” e che risulta oggi accantonata l'ipotesi progettuale della “nuova Romea”

Ritenuto inopportuno prevedere nel documento di piano previsioni di nuove opere infrastrutturali impattanti sul territorio meridionale della Città metropolitana

Si propone di stralciare dal documento ogni riferimento alla cosiddetta “nuova Romea” individuando come prioritario l'intervento di adeguamento e messa in sicurezza dell'attuale strada statale 309 implementando il piano di interventi già messo a punto da ANAS

Osservazione 8 – collegamento ferroviario Venezia-Trieste

Considerato che il capitolo 6 paragrafo 6 del documento di piano individua tra le linee di programma strategiche l'alta velocità sulla linea ferroviaria Venezia-Trieste

Preso atto che l'originario progetto del 2014 di collegamento dell'Alta velocità Venezia-Trieste prevedeva un tracciato invasivo e impattante sul territorio, contro il quale si espressero le autonomie locali del territorio;

Considerato che nel 2015 le Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, d'intesa con RFI, ritennero inopportuna la prosecuzione del progetto di Alta Velocità sulla linea Venezia-Trieste convenendo sull'opportunità di adeguare e potenziare la linea esistente attraverso una serie di interventi di ammodernamento tecnologico,

si chiede di stralciare dal documento di piano il riferimento al progetto di alta velocità Venezia-Trieste sostituendolo con l'adeguamento tecnologico e il potenziamento della linea Venezia-Trieste ai fini della sua velocizzazione.

Osservazione 9 – Comitatore per Venezia

Premesso che al capitolo 2 paragrafo 4 si afferma che “Il “Comitatone” del 7 novembre 2017 ha di fatto posto una pietra miliare sull’assetto infrastrutturale futuro che interesserà il traffico delle grandi navi in laguna”,

Considerato che la seduta di cui trattasi si era tenuta senza la partecipazione dei rappresentanti istituzionali dei Ministeri dell’Ambiente né tanto meno della stessa Presidenza del Consiglio dei Ministri, e che già allora erano state rilevate eccezioni sulla sua regolarità

preso atto altresì che lo stesso verbale della seduta del 7 novembre 2017 non costituiva vincolo tanto da concludersi con un generico invito e rinvio a successive determinazioni ministeriali

Ritenuto che ogni intervento di ridefinizione dei terminal passeggeri del porto di Venezia non debba pregiudicare l’attività del porto commerciale;

si propone di stralciare il riferimento al carattere epocale della seduta del 7 novembre, che ha costituito piuttosto un passaggio di natura interlocutoria, impegnando invece la Città metropolitana a chiedere i necessari atti formali e istituzionali volti ad estromettere le grandi navi dal bacino di san Marco e dal canale della Giudecca.