

NA DEFR 2021-2023 – Proposta emendamenti

Soggetto Proponente: Comitato Unitario Permanente ordini e collegi professionali del Veneto - CUP VENETO

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
Missione 8 – Programma 08.01 pag. 168	Vedi pag. 3 contributo FOIV	
Missione 8 – Programma 08.02 pag. 168	Vedi pag. 3 contributo FOIV	
Missione 9 – Programma 09.02 pag. 176	Vedi pag. 4 contributo FOIV	
Missione 10 – Programma 10.01 – pag. 186	Vedi pag. 6 contributo FOIV	
Missione 10 – Programma 10.02 – pag. 187	Vedi pag. 7 contributo FOIV	
Missione 10 – Programma 10.03 – pag. 188	Vedi pag. 7 contributo FOIV	
Missione 10 – Programma 10.04 – pag. 188	Vedi pag. 8 contributo FOIV	
Missione 17 pag. 237	Vedi pag. 9 contributo FOIV	
Missione 13 – Programma 13.01 – pag. 206	Vedi pag. 2 contributo OPV	
Missione 13 – Programma 13.01 – pag. 206	Vedi pag. 2 contributo OPV	

NA DEFR 2021-2023 – Proposta emendamenti

Soggetto Proponente: Comitato Unitario
Permanente ordini e collegi professionali del
Veneto - CUP VENETO

ORDINE DEI CONSULENTI DEL LAVORO DI VENEZIA

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
MISSIONE 14		
Pag. 210	Questa base normativa, declinata in una serie di documenti strategici che saranno oggetto di prossima revisione ed aggiornamento, diviene il baricentro della <i>governance</i> della ripresa post emergenziale del sistema Veneto, che potrà riposizionarsi puntando su un'innovazione attuata con forti sinergie e unità d'intenti tra imprese, professionisti ed Enti di ricerca, opportunamente organizzati in network. - consolidare la collaborazione tra il mondo della Ricerca e il mondo delle imprese e delle professioni - favorire la ricerca e l'innovazione nelle imprese e professioni sia consolidando i diversi strumenti 	

Pag. 211	- favorire le aggregazioni di imprese e professionisti e rafforzare le reti innovative regionali e i distretti industriali; - promuovere i cluster tecnologici nazionali e le attività collaborative con i soggetti della ricerca; - favorire i processi di riorganizzazione e ristrutturazione aziendale; - promuovere la nascita di nuove imprese e il consolidamento delle start up; - promuovere gli investimenti delle PMI esistenti, con particolare riferimento alle imprese e professionisti a prevalente o totale partecipazione femminile; - favorire l'accesso al credito delle PMI. Sotto il profilo della semplificazione amministrativa, la Regione proseguirà nella sua azione di informazione, snellimento e semplificazione e riduzione degli adempimenti burocratici in capo alle imprese, professionisti e cittadini.	
Pag. 212	Al fine di sostenere i servizi innovativi diretti alle imprese e alla cittadinanza, la strategia regionale si orienterà inoltre alla realizzazione di servizi di <i>e-Government</i> interoperabili, integrati (<i>joined-up services</i>), progettati con cittadini, imprese e professionisti, e di soluzioni integrate per le <i>smart cities and communities</i>.	

Pag. 213	Interventi a supporto delle imprese e professionisti colpite dall'emergenza Covid-19. Promuovere le attività commerciali principalmente all'interno dei distretti del commercio e nelle città. Aggiungere: promuovere e sostenere lo sviluppo delle attività professionali connessi all'emergenza: servizi sanitari, economici, tecnici	
Pag.214	A tal fine saranno introdotte, anche mediante interventi straordinari, nuove iniziative e saranno implementate strumentazioni già esistenti per sostenere le imprese e le professioni venute nelle nuove sfide poste dall'attuale situazione emergenziale Potenziare il sistema delle garanzie pubbliche a supporto dell'attività imprenditoriale e professionale con interventi di garanzia diretta, controgaranzia e riassicurazione (Azione 3.6.1);	

Pag. 215	La Regione proseguirà, inoltre, in coordinamento con l'amministrazione statale, nell'attività di riduzione del peso della burocrazia sui cittadini, professionisti e le imprese. Le finalità sono quelle di introdurre la riduzione di tempi e costi delle procedure complesse, predisporre modulistiche standardizzate per le procedure di maggiore impatto sulle attività di impresa; introdurre semplificazioni significative di natura amministrativa e normativa, rafforzare le capacità di cooperazione inter-istituzionale; incrementare la digitalizzazione, favorendo la collaborazione tra pubbliche amministrazioni e l'accesso telematico delle imprese agli uffici della Pubblica Amministrazione, in coordinamento con gli intermediari telematici (commercialisti/consulenti del lavoro/avvocati/notai) e le le professioni dell'area sanitari e tecnica.	
Pag. 216	Promuove le eccellenze regionali, rendere conosciuti i sistemi produttivi ed il Veneto nel suo complesso, anche in funzione dell'attrazione degli investimenti esteri in Veneto. Aggiungere: Favorire la digitalizzazione del comparto dei servizi professionali avanzati	
Pag. 217	statale, nell'attività di riduzione del peso della burocrazia sui cittadini, i professionisti le imprese, con l'obiettivo di consentire la riduzione di tempi e costi delle procedure complesse,	
Pag. 219	sostenere, mediante il finanziamento di progetti di ricerca e sviluppo, attuati in sinergia tra imprese, professionisti ed organismi di ricerca tramite lo strumento della Rete Innovativa Regionale, i sistemi produttivi strategici della Regione del Veneto in funzione.....	

Pag. 220	Aggiungere: rafforzare la collaborazione con la rete dei servizi professionali avanzati a tutela e garanzia della fede pubblica - Consolidare forme di collaborazione stabile con il settore delle professioni ordinistiche e regolamentate - Sarà attuata la fase finale della programmazione comunitaria del FESR 2014-2020 con particolare riferimento alle iniziative connesse alla ripartenza dell'export delle imprese e al rilancio internazionale dei sistemi produttivi relativi alle reti innovative regionali, ai distretti industriali, alle aggregazioni di imprese e professionisti in chiave...	
Pag. 221	Asse 2 "Agenda digitale", le Azioni poste in essere hanno l'obiettivo di ridurre i divari digitali nei territori e diffondere la connettività a banda ultra larga; potenziare la domanda di ICT di cittadini, professionisti e imprese Urbane e di servizi per l'e-Government e, il secondo, per l'erogazione di servizi più efficienti e interattivi per imprese, professionisti e cittadini tramite la standardizzazione dei dati e dei processi amministrativi.	
Pag. 222	3 -Realizzare servizi di e-Government interoperabili, integrati (<i>joined-up services</i>), progettati con Cittadini, professionisti e imprese, e di soluzioni integrate per le <i>smart cities and communities</i>.	

Pag. 223	Risultati attesi 1 – Favorire l'ingresso delle imprese e delle professioni nell'economia digitale e di internet.	
----------	--	--

MISSIONE 15 Pag.224 da inserire dopo i punti 1 e 2	Premessa: in relazione alla situazione del mercato del lavoro che si sta delineando a seguito dell'emergenza Covid è necessario implementare due importanti azioni: ORIENTAMENTO E FORMAZIONE: a. Orientamento alle professioni dell'area medica e socio-sanitaria di cui si è più avvertita la carenza durante tutto il periodo in collaborazione con gli Ordini professionali di riferimento e l'Università (medici, infermieri, tecnici, ecc); b. Contributi da parte della regione per il sostegno degli studenti che intendono percorrere questo tipo di studi; c. Contributi per l'avvio di attività professionali e la creazione di studi e reti professionali (formali e informali) per l'incentivazione della ricerca e l'innovazione di settore. MERCATO DEL LAVORO d. Mettere in atto una programmazione per la riqualificazione/riconversione dei lavoratori che verranno espulsi dal mercato del lavoro a causa della crisi nel momento in cui cesseranno e si ridurranno drasticamente gli interventi statali: blocco dei licenziamenti e cassa integrazione; e. Orientare la formazione alle nuove professionalità che si verranno a richiedere per effetto della riconversione dei servizi alla persona forniti in presenza in modalità a distanza; f. Incrementare i percorsi di sviluppo di autoimprenditorialità nel settore delle professioni (area sanitaria-area economica-area tecnica) per contrastare la disoccupazione/inoccupazione;	In relazione alla Missione 15 si rileva che manca tutta la parte progettuale riferita al mutato contesto connesso all'impatto per l'emergenza COVID E' indispensabile incentivare i giovani verso le professioni socio-sanitarie al fine di colmare il grave gap che si è verificato in tempo di pandemia ed in previsione di organizzare una sanità in grado di far fronte alle situazioni emergenziali. In previsione della diminuzione delle misure attualmente in vigore per la tutela dei lavoratori (blocco dei licenziamenti, cassa integrazione) si prevedono centinaia di migliaia di disoccupati. Ciò è gravato dal fatto che se il virus perdurerà nel corso del prossimo biennio migliaia di aziende del settore turistico-alberghiero e di tutta la filiera rischieranno di chiudere per mancanza di flussi turistici, in particolare dall'estero.
---	---	--

Pag 224 riga 23	dei giovani nel mercato del lavoro subordinato; g. Previsione di un piano straordinario di aiuti per i settori più in crisi per favorire il passaggio allo smart working in tutte le forme possibili ed investire nell'incremento delle competenze trasversali al fine di facilitare il passaggio dei lavoratori da un settore all'altro. h. Lavoratori in cassa integrazione a ZERO ore o con modalità a rotazione: integrazione al reddito con corsi di riqualificazione in modo da integrare il reddito da ammortizzatore sociale (40-60% della retribuzione) A tal fine la Regione del Veneto ha messo in campo una serie di politiche che, comprendendo e coinvolgendo tutti gli attori primari del sistema socio-economico regionale (il mondo delle imprese, delle professioni, il bacino dei lavoratori, il sistema pubblico/privato dei servizi al lavoro, il sistema degli organismi di istruzione e formazione).	
-----------------	---	--

NA DEFR 2021-2023 – Proposta emendamenti

Soggetto Proponente: CUP/Veneto - Ordine degli Ingegneri della provincia di Venezia

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
MISSIONE 8, ASSETTO DEL TERRITORIO ED EDILIZIA ABITATIVA, pag. 167, riga 31 escluso il titolo. Dopo “la restituzione all'uso agricolo o naturale di aree compromesse.”	Occorre altresì orientare il sistema verso maggiori e nuove centralità nelle periferie urbane, soprattutto utilizzando aree di recupero, al fine di innestarvi nuovi centri di quartiere pedonali o pedociclabili, con dimensioni e spazi dell'edificato, piazze, corti, campi, campielli, vicoli e relativi negozi di vicinato capaci di ricreare, pur attraverso l'uso di stili architettonici contemporanei, le dimensioni spaziali delle aree centrali storiche delle città venete. In tal modo la dipendenza delle periferie dalle aree centrali e dalle aree commerciali verrebbe ridotta.	La riduzione della dispersione si ottiene anche qualificando le periferie delle città in quartieri autosufficienti, rispettando la logica policentrica anche in ambito urbano.
MISSIONE 8, ASSETTO DEL TERRITORIO ED EDILIZIA ABITATIVA, pag. 168, Aggiungere tra gli obiettivi strategici	Progettare nuove aree centrali dense e nuovi tessuti urbani di riferimento per i quartieri delle periferie, nella tradizione policentrica regionale, ad integrazione delle aree centrali storiche e tradizionali delle città.	La riduzione della dispersione si ottiene anche qualificando le periferie delle città in quartieri autosufficienti, rispettando la logica policentrica anche in ambito urbano.
MISSIONE 8, ASSETTO DEL TERRITORIO ED EDILIZIA ABITATIVA, Programma 08.01, Urbanistica e assetto del territorio, risultati attesi, p. 170	7 - Creare nuove aree centrali dense e nuovi tessuti urbani di riferimento per i quartieri delle periferie, nella tradizione policentrica regionale, ad integrazione delle aree centrali storiche e tradizionali delle città, attraverso l'atterraggio di crediti edilizi da spendere in aree dismesse da recuperare o attraverso l'uso opportuno di vuoti urbani irrisolti.	La riduzione della dispersione si ottiene anche qualificando le periferie delle città in quartieri autosufficienti, rispettando la logica policentrica anche in ambito urbano.

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
MISSIONE 8, ASSETTO DEL TERRITORIO ED EDILIZIA ABITATIVA, Programma 08.01, Urbanistica e assetto del territorio, risultati attesi, p. 170	8 - Favorire la modalità pedonale nelle aree centrali e nelle aree centrali dei borghi periferici, in una logica di ridisegno degli insediamenti in grado di ridurre il consumo di suolo e la mobilità meccanica interna ai centri urbani.	Per densificare le periferie delle città, senza traumi, riconducendovi anche le volumetrie eliminate in campagna con i crediti da rinaturalizzazione, è necessario ritrovare un ambiente consono agli incontri in cui prevalga la modalità pedonale nei nuovi borghi o centri di quartiere.
MISSIONE 8, ASSETTO DEL TERRITORIO ED EDILIZIA ABITATIVA, Programma 08.02, Edilizia residenziale pubblica e locale e piani di edilizia economica e popolare, risultati attesi, p. 171	5 - Realizzare dimore di edilizia economica e popolare in edifici e contesti misti con autocostruzione di alloggi o offerte di mercato di alloggi non destinati all'edilizia economica e popolare, mescolando il più possibile i differenti tipi di residenti per reddito ed altre caratteristiche, evitando la creazione di zone territoriali omogenee a specifica residenza per specifiche classi sociali.	Il problema di evitare ghetti ospitanti categorie univoche di popolazione è ancora sentito e presente.
MISSIONE 8, ASSETTO DEL TERRITORIO ED EDILIZIA ABITATIVA, Programma 08.02, Edilizia residenziale pubblica e locale e piani di edilizia economica e popolare, risultati attesi, p. 171	6- Recuperare dimore di edilizia economica e popolare in edifici preesistenti nei borghi rurali e nelle aree centrali storiche delle città (già come del resto previsto dalla Legge n. 457 del 1978).	Si tratta di favorire dove possibile il recupero della tradizione veneta anche laddove si operi per fini di <i>housing</i> sociale.
MISSIONE 9, SVILUPPO SOSTENIBILE E TUTELA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE, p. 174, Aggiungere tra gli obiettivi strategici	Qualificare le aree verdi urbane e specializzarle rispetto a quelle periurbane, più adatte ad ospitare grandi parchi generici, coniugandole attraverso corridoi ecologici e pedo-ciclabili tra loro.	Le aree verdi urbane sono molto piccole e a volte non ha senso ingrandirle, ma semmai specializzarle, congiungendole tra loro e attraverso corridoi pedonali e ciclabili con le altre aree verdi comunali e con i parchi regionali.

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
MISSIONE 9, SVILUPPO SOSTENIBILE E TUTELA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE, p. 174, Aggiungere tra gli obiettivi strategici	Perseguire l'agevole attraversamento per pedoni e ciclisti delle foci fluviali e delle bocche di porto lungo costa, dal Parco del Po e dal Polesine al Friuli Venezia Giulia.	Il problema del collegamento lungo costa delle aree balneari tocca la più vasta problematica del turismo nel Veneto, che è la prima regione d'Italia per questo settore. Inoltre, favorire simili passaggi potrebbe essere di rilievo anche a fini lavorativi per ridurre il traffico veicolare tra i comuni della costa.
MISSIONE 9, SVILUPPO SOSTENIBILE E TUTELA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE, Programma 09.02, Tutela, valorizzazione e recupero ambientale, risultati attesi, p. 178, risultato 3	3 - Partecipare alla cabina di coordinamento sullo stato di realizzazione del Mo.S.E. e delle altre opere di salvaguardia della laguna di Venezia, rendendo partecipe la Regione dei lavori volti alla sua nuova morfologia e alla sua eventuale rigenerazione morfologica ovunque ciò si rendesse necessario.	La Regione del Veneto non può essere assente nel processo operativo di trasformazione fisica della laguna anche laddove si intenda operare nel senso del recupero paesaggistico e morfologico. Essa deve essere presente e partecipe di eventuali operazioni di "morfologizzazione" o "rimorfologizzazione" della Laguna stessa, anche per poter vigilare sulle stesse per conto dei cittadini.
MISSIONE 9, SVILUPPO SOSTENIBILE E TUTELA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE, Programma 09.04, Servizio idrico integrato, risultati attesi, p. 179	3 – Progettare e sviluppare sistemi fognari opportuni per i centri storici lagunari.	

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
MISSIONE 9, SVILUPPO SOSTENIBILE E TUTELA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE, Programma 09.05, Aree protette, parchi naturali, protezione naturalistica e forestazione, p. 181, riga 29, alla fine del testo	... operazioni che concorrono al ripristino della sicurezza idrogeologica e all'aumento della resilienza dei boschi. Tali aspetti possono trovare sostegno anche da una azione di rilancio e valorizzazione dei ruoli storici, e tradizionali per la nostra regione, dei Boschi comuni e delle Regole, come entità ancora in grado di collaborare fattivamente nella tutela del territorio e dell'ambiente, soprattutto in ambito montano, lacustre e lagunare. (ciò potrebbe ben riguardare il Programma 09.05, laddove la protezione dovrebbe essere intesa anche in termini attivi di presidio antropico delle aree montane più lontane dagli abitati), ma anche in ambito costiero e lagunare (si pensi ai ruoli delle Regole di pescatori nella vicina Laguna di Marano).	Ciò potrebbe ben riguardare il Programma laddove la protezione dovrebbe essere intesa anche in termini attivi di presidio antropico delle aree montane più lontane dagli abitati, ma anche in ambito costiero e lagunare (si pensi ai ruoli delle Regole di pescatori nella vicina Laguna di Marano).
MISSIONE 9, SVILUPPO SOSTENIBILE E TUTELA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE, Programma 09.06, Tutela e valorizzazione delle risorse idriche, risultati attesi, p. 182	5 - Dare corso e sviluppo ai Contratti di Fiume, di Costa e di Lago già in essere o di futura attivazione.	Si tratta di strumenti facoltativi, già in itinere tra numerosi Comuni, che potrebbero fornire accordi importanti per la materia della Tutela e valorizzazione delle risorse idriche e che la Regione potrebbe supportare.

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
MISSIONE 10, TRASPORTI E DIRITTO ALLA MOBILITÀ, pag. 186, Aggiungere agli Obiettivi strategici	Efficientare le reti, le infrastrutture e la mobilità. - ... - ... - Dare attuazione al Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030. - Progettare e realizzare la Nuova Superstrada Romea. - Perseguire il ridisegno degli insediamenti attraverso il ridisegno delle infrastrutture. - Perseguire l'organizzazione policentrica delle città maggiori e dell'area tra Venezia, Padova e Treviso, in particolare, attraverso logiche di Transit Oriented Development. - Implementare il Treno delle Dolomiti connesso ad anello a Dobbiaco con la linea della Pusteria.	La direttrice della Romea ben potrebbe rappresentare, anche in un'ottica trans-europea e pan-europea di corridoio Adriatico-Baltico, un secondo asse di collegamento tra Nord e Centro-Sud del Paese, rafforzando il turismo dell'area costiera e collegando direttamente i porti dell'Adriatico. Il Treno delle Dolomiti sarebbe opportuno anche in visione Olimpica e per sostenere il turismo montano. I trasporti non possono essere costruiti a prescindere da un modello strategico di insediamento che attraverso logiche cadenzate di TOD devono essere supportati dal trasporto pubblico locale e dalla forma delle strade principali.

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
MISSIONE 10, TRASPORTI E DIRITTO ALLA MOBILITÀ, Programma 10.01, Trasporto ferroviario, p. 186, sest'ultima riga	tenuto conto dei vincoli finanziari e di un'attenta analisi dei fabbisogni relativi all'intera rete ferroviaria che interessa la regione. In alcuni casi di alta intensità dello sviluppo urbano e di necessità di interazione rapida e senza rotture di carico tra differenti parti di città, necessita mantenere corridoi plurimodali contenenti differenti livelli di trasporto pubblico, nazionale, regionale, locale e di quartiere in parallelo, al fine di garantire il servizio di prossimità, lo sviluppo ed una opportuna crescita della densità urbana lungo gli assi che li caratterizzano.	Integrare e non sovrapporre il servizio autobus con quello ferroviario potrebbe comportare in alcuni casi di alta intensità dello sviluppo urbano e di necessità di integrazione rapida e senza troppe rotture di carico tra differenti parti di città, gravi ripercussioni sullo sviluppo dei corridoi plurimodali urbani in essere, al fine, banale, di un risparmio economico sui trasporti, che comporterebbe perdite economiche e di sistema a volte rilevanti, come per esempio nel caso del Ponte della Libertà e della sua prosecuzione in via Righi e verso le direttrici che da essa si diramano, per il quale una banale razionalizzazione del trasporto tra il livello S.F.M.R. ed autobus o tram urbani sarebbe comunque sempre da evitare, producendo ulteriori gravose rotture di carico nel sistema del trasporto pubblico urbano di passeggeri. Analogamente dicasi per le direttrici extraurbane "dense" del Terraglio (Venezia-Treviso) e della Riviera del Brenta (Venezia-Padova). E vi sono altri casi in regione, anche se meno rilevanti, per i quali la razionalizzazione dei trasporti potrebbe non essere proficua per l'economia regionale. Si deve ragionare, in questo caso, sulle distanze tra due fermate rispettivamente di un treno, una metropolitana o un tram/autobus, che sono molto diverse anche per tipo di utenza e che in città in trasformazione richiedono compresenza sullo stesso asse a prescindere dalle semplificazioni di certa ingegneria dei trasporti.

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
MISSIONE 10, TRASPORTI E DIRITTO ALLA MOBILITÀ, Programma 10.01, Trasporto ferroviario, p. 187, Risultati attesi	5 - Spostare un'importante parte del traffico su gomma al traffico su rotaia, senza produrre un aumento nelle rotture di carico.	Vedi caso precedente.
MISSIONE 10, TRASPORTI E DIRITTO ALLA MOBILITÀ, Programma 10.02, Trasporto pubblico locale, p. 187, terza riga dopo il titolo	Il complesso delle attività di competenza della Regione in materia di Trasporto Pubblico Locale è finalizzato alla costruzione e gestione, in collaborazione con gli Enti locali, di un'offerta di servizi di trasporto collettivo efficiente ed efficace, orientata alla soddisfazione del cittadino utente e al ridisegno morfologico delle città per ridurre la dispersione degli insediamenti.	Il Programma 10.02, sul Trasporto pubblico locale, sembra incentrato sulle tattiche anziché su un livello strategico di utilizzo dei sistemi di trasporto. Questi ultimi dovrebbero infatti essere progettati anche per trasformare e consolidare gli insediamenti, oltre che per trasportare persone, riducendo oltretutto attivamente il consumo di suolo proprio grazie al disegno urbano suggerito dai trasporti di persone verso i quartieri da implementare, rispetto alle aree della dispersione abitativa da liberare dagli oggetti incongrui. Certamente ha un senso valorizzare i servizi di trasporto pubblico locale e rinnovare il parco veicolare, ma sicuramente non basta l'ordinaria amministrazione su un simile tema.
MISSIONE 10, TRASPORTI E DIRITTO ALLA MOBILITÀ, Programma 10.03, Trasporto per vie d'acqua, p. 188, alla fine del testo	Il tema della connessione dei terminal portuali con le aste di navigazione interna sarà inoltre considerato prioritariamente nella definizione della nuova circoscrizione portuale. Particolare rilevanza assume in tal senso l'Interporto di Rovigo, in relazione anche alla portualità di Chioggia e di Venezia.	

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
MISSIONE 10, TRASPORTI E DIRITTO ALLA MOBILITÀ, Programma 10.03, Trasporto per vie d'acqua, p. 188, alla fine del testo dopo l'aggiunta precedente	In relazione al programma è necessario stanziare somme da erogare ai Comuni attraversati dai corsi d'acqua finalizzati alla raccolta dei rifiuti galleggianti, cura delle rive e miglioramenti paesaggistici.	La partecipazione della Regione alla raccolta dei rifiuti fluviali dipende, per esempio, dal fatto che molte volte i rifiuti raccolti lungo le aste fluviali nel territorio di un Comune, derivano da altri Comuni, anche extra regionali.

NA DEFR 2021-2023 – Proposta emendamenti

Soggetto Proponente: CUP/Veneto - Ordine
degli Ingegneri della Provincia di Venezia

Missione 09 Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente Pagina 173	Per adattarsi in maniera efficace ai cambiamenti climatici sarà necessario anticipare i possibili effetti negativi sul territorio rafforzandone la resilienza ed elaborando risposte adeguate. In questo campo le sfide da affrontare sono rappresentate dalle alluvioni, dall'innalzamento del livello del mare e dalla minaccia alla biodiversità e l'obiettivo principale da raggiungere è quello del miglioramento della qualità ambientale e della tutela della salute umana. Le politiche regionali saranno indirizzate alla tutela e alla messa in sicurezza del territorio, in coerenza con i Piani del Distretto Alpi Orientali (PGA Piano gestione Acque e PGRA Piano Gestione Rischio Alluvioni) in un'ottica di sostenibilità delle comunità, delle città e dei territori, concentrandosi sulla programmazione e sulla realizzazione di opere infrastrutturali per la difesa idraulica e idrogeologica e alla programmazione di opere di carattere forestale per la difesa idrogeologica e per la conservazione del suolo in un'ottica di mantenimento della presenza delle popolazioni sui territori più fragili.	Uno degli effetti più evidenti dei cambiamenti climatici è l'innalzamento del livello del mare, fenomeno già in atto da tempo e destinato ad aumentare. È necessario quindi aumentare la resilienza delle coste con opportune difese passive per contrastare gli effetti negativi del fenomeno. Sembra opportuno fare riferimento ai Piani del Distretto Alpi Orientali, redatti con la Regione e di cui la Regione è componente fondamentale
Missione 09 Obiettivi Strategici Pagina 174	Ridurre il consumo di suolo, aumentare le aree verdi qualificando quelle urbane rispetto a quelle periurbane nei tessuti urbani e periurbani, tutelare e valorizzare il sistema delle aree naturali protette e la biodiversità. - Migliorare le valutazioni di incidenza ambientale all'interno dei processi di pianificazione e progettazione. - Realizzare corridoi ecologici e pedo-ciclabili collegando i parchi urbani e periurbani.	In relazione alla precedente missione 08 e a quanto asseritovi, risulterebbe interessante, al fine di ridurre il consumo di suolo di cui agli obiettivi strategici, più che aumentare le aree verdi in ambito urbano, qualificarle e specializzarle rispetto a quelle periurbane, più adatte ad ospitare grandi parchi generici, coniugandole attraverso corridoi ecologici e pedo-ciclabili tra loro. Un obiettivo in tal senso dovrebbe essere anche l'agevole attraversamento per pedoni e ciclisti delle foci fluviali e delle bocche di porto lungo costa, dal Parco del Po e dal Polesine al Friuli Venezia Giulia.

Missione 09 Programma 09.01 Difesa del suolo Pagina 176	Al punto 4 aggiungere le parole “e di difesa della costa	Uni degli effetti più evidenti dei cambiamenti climatici è l’innalzamento del livello del mare, fenomeno già in atto da tempo e destinato ad aumentare. È necessario quindi aumentare la resilienza delle coste con opportune difese passive per contrastare gli effetti negativi del fenomeno.
Programma 09.02 Tutela valorizzazione e recupero ambientale Pagina 176	Nell’ambito delle competenze regionali in materia di salvaguardia della Laguna di Venezia e del suo Bacino Scolante, si procederà, in attesa dell’assegnazione da parte del “Comitato di Indirizzo, Coordinamento e Controllo per l’attuazione degli interventi per la salvaguardia di Venezia, di cui all’art. 4 della L. n. 798/1984 (cosiddetto “Comitatone”)” di nuove risorse finanziarie a valere sui fondi della Legge Speciale per Venezia, ad una attenta rivalutazione dei programmi di intervento approvati dal Consiglio Regionale nei precedenti riparti di spesa dei fondi della Legge Speciale per Venezia, al fine di individuare eventuali risorse che potessero rendersi disponibili, da destinare ad interventi ritenuti particolarmente urgenti e prioritari per la salvaguardia della Laguna di Venezia e del suo Bacino Scolante e riconducibili, in particolare, ai settori della morfologia lagunare, della fognatura e della depurazione, della riqualificazione del reticolo idrografico scolante nella Laguna, nonché della bonifica dei siti inquinati e del monitoraggio ambientale.	Si ritiene importante in tema di tutela, valorizzazione e recupero ambientale, fare un esplicito riferimento alla salvaguardia, tutela e ripristino in particolare della morfologia della Laguna di Venezia.
Pagina 176 Penultima riga	Moranzani Malcontenta	
Pagina 177	Togliere primo periodo	È ora superato dall’istituzione dell’Autorità per la Laguna di Venezia (art. 95 L. 126/2020)

Missione 09 Programma 09.02 Risultati attesi Pagina 178	Togliere risultato atteso 3	Di conseguenza risulta raggiunto il risultato atteso 3
Missione 09 Programma 09.03 Rifiuti Risultati attesi Pagina 179	1 – Contenere il più possibile la produzione di rifiuti e lo smaltimento in discarica, garantendo comunque l'autosufficienza regionale 3 – Proseguire nell'effettivo riciclo di materia dal ciclo di gestione dei rifiuti urbani e speciali	Il tema della riduzione dei rifiuti alla produzione (plastica, imballaggi) è fondamentale per la sostenibilità ambientale. Parimenti il tema del recupero e del riutilizzo, va esteso per quanto possibile anche ai rifiuti speciali (es. inerti)
Missione 09 Programma 09.04 Servizio idrico integrato Pagina 179	Si continuerà a dare attuazione alla strategia che punta alla razionalizzazione e allo sviluppo del servizio idrico integrato regionale, garantendo la fornitura di acqua potabile di buona qualità tramite un utilizzo efficiente della risorsa idrica e nel rispetto dell'ambiente. Allo scopo si favoriranno l'espansione infrastrutturale delle opere acquedottistiche, delle reti fognarie e dei sistemi di depurazione ed il coordinamento tra gli Enti ed i Soggetti deputati alla pianificazione e alla gestione delle risorse idriche. In particolare verrà incentivato il completamento delle opere collettamento fognario e di depurazione dei centri urbani maggiori del territorio veneto e del bacino scolante nella Laguna di Venezia, ivi compresa Venezia insulare, attraverso la definizione dei progetti esecutivi del rinnovo della fognatura del Centro Storico di Venezia e delle isole della Laguna sulla base del progetto generale che prevedeva differenti tipologie di intervento tra "aree storiche" e "aree marginali" dando poi avvio agli interventi esecutivi.	In tema di Servizio idrico integrato appare opportuno ricordare la perdurante carenza di infrastruttura fognaria in alcuni importanti centri regionali, stante che il fatto riguarda addirittura il capoluogo di regione. Tema sul quale, peraltro, si è molto studiato e dibattuto senza giungere ad una definitiva soluzione esecutiva che consenta di superare la critica situazione igienica dei rii interni al centro storico veneziano nei quali scaricano direttamente le acque reflue. Un cenno alla critica situazione fognaria dei centri storici lagunari ed alla necessità di programmare, progettare ed eseguire gli interventi risolutivi, anche qui, non guasterebbe. Per quanto riguarda il disinquinamento della laguna di Venezia va evidenziato che pur essendo stati realizzati i depuratori e la rete primaria ad essi afferente risulta ancora carente ed in ritardo la realizzazione e l'allacciamento delle reti secondarie che consentirebbero al sistema di raggiungere la sua piena efficacia.

Missione 09 Programma 09.04 Servizio idrico integrato Pagina 179	In materia di servizio idrico integrato, proseguiranno le azioni di ottimizzazione della pianificazione delle infrastrutture sul territorio, in coerenza con il MOSAV (Modello Strutturale degli Aquedotti del Veneto) e del PGA (Piano di Gestione Acque) mediante il coordinamento degli Enti d'Ambito territorialmente operativi, le azioni di sostegno economico in funzione delle risorse disponibili.	L'attività regionale nel settore acquedottistico deve essere inquadrata nella pianificazione esistente, di cui il MOSAV (che viene citato solo a pagina 398 negli indirizzi a Veneto Acque) è il documento base. Si dovrebbe fare riferimento anche al PGA, di cui la realizzazione degli acquedotti fa parte delle misure principali.
Risultati attesi	3 - Avviare la realizzazione del sistema fognario del centro storico veneziano	Si suggerisce infine di far confluire questo Programma nel Programma 09.06 Tutela delle risorse idriche, vista l'affinità delle tematiche trattate.
Missione 09 Programma 09.05 Aree protette parchi naturali protezione naturalistica e forestazione Pagina 180	All'interno delle aree riconosciute come Parchi naturali e relative aree contigue, nel rispetto delle competenze degli Enti locali, non sarà tra le altre cose consentito l'utilizzo del CSS (Combustibile Solido Secondario). Si intende pertanto addivenire, anche per via legislativa, a una nuova organizzazione, tutela e valorizzazione del sistema delle aree protette della Regione del Veneto.	Non ci sono normative che vietano l'uso del CSS nei parchi e nelle aree protette, e non è chiara la motivazione di questo divieto.
Missione 09 Programma 09.05 Pagina 181	 E' importante continuare a valorizzare il ruolo istituzionale delle "Regole" per la tutela del territorio soprattutto in ambito montano. Risultati attesi 8 - Pianificare azioni di ripristino e miglioramento della resilienza dei boschi in collaborazione con le Regole.	E' importante citare i temi e i ruoli storici, e tradizionali per la nostra regione, dei boschi comuni e delle regole, come entità ancora in grado di collaborare fattivamente nella tutela del territorio e dell'ambiente, soprattutto in ambito montano (ciò potrebbe ben riguardare il Programma 09.05, laddove la protezione dovrebbe essere intesa anche in termini attivi di presidio antropico delle aree montane più lontane dagli abitati), ma anche in ambito costiero e lagunare (si pensi ai ruoli delle Regole di pescatori nella vicina Laguna di Marano).

Missione 09 Programma 09.05 Risultati attesi Pagina 181	5 –Formulare proposte di aggiornamento e revisione delle competenze della Commissione per la Salvaguardia di Venezia al fine di armonizzarle con le più recenti normative in materia ambientale	Non è chiaro il risultato atteso: la Commissione per la Salvaguardia di Venezia attualmente non ha competenza su tutti gli interventi di trasformazione del territorio.
Missione 09 Programma 09.06 Tutela e valorizzazione delle risorse idriche Pagina 182	 Risultati attesi 1 - Migliorare le conoscenze idrogeologiche e le caratteristiche quali/quantitative dei corpi idrici. 2 - Sviluppare l'utilizzo sostenibile delle risorse geotermiche regionali. 3 - Continuare nello sviluppo e a razionalizzare il settore fognario depurativo con particolare riguardo al sistema fognario del lago di Garda. 4 - Ridurre ed eliminare gli effetti inquinanti sulla matrice acqua e perseguire il raggiungimento di stato qualitativo buono ai sensi della direttiva comunitaria. 5 - Valorizzare ed Incentivare la gestione integrata dei Contratti di Fiume, di Costa e di Lago.	Per quanto concerne il programma 09.06, sarebbe opportuno riprendere nei risultati attesi anche il tema, poco prima ben citato, dei Contratti di Fiume, di Costa e di Lago.
Missione 09 Programma 09.09 Politica regionale unitaria per lo sviluppo sostenibile e la tutela del territorio e l'ambiente Pagina 184	Si propone di eliminare il Programma 09.09	Gli interventi acquedottistici per servire le zone inquinate da PFAS potrebbero far parte dei programmi 09.04 o 09.06.

NA DEFR 2021-2023 – Proposta emendamenti

Soggetto Proponente: CUP/Veneto - Ordine degli Ingegneri della Provincia di Venezia

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
Missione 09-Obiettivo 09.01.01 - Pag 292	Soggetti concorrenti • Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - MATTM. • Amministrazioni locali (che esprimono pareri di competenza sulle opere). • Dipartimento per la Protezione Civile - Distretto Alpi Orientali	tra i soggetti concorrenti è opportuno citare anche il DAO nel cui Piano Gestione del Rischio da Alluvioni si individuano le misure per la mitigazione del rischio idraulico
Missione 09-Obiettivo 09.02.01 Pag 296	Soggetti concorrenti • Comune di Venezia. • Autorità Portuale di Venezia. • Ministero dello Sviluppo Economico - MISE. • Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - MATTM. • Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – MIT. • Provveditorato Interregionale alle OO.PP. per il Veneto - Trentino Alto Adige - Friuli Venezia Giulia. - Autorità per la Laguna di Venezia	tra i soggetti concorrenti parrebbe opportuno citare anche la neoistituita Autorità per la Laguna di Venezia

NA DEFR 2021-2023 – Proposta emendamenti

Soggetto Proponente: CUP/Veneto - Ordine Ingegneri della Provincia di Venezia

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
Pag.188 Missione 10 Programma 03	Inserire prima del primo paragrafo: La Regione Veneto intende rafforzare il sistema portuale, incidendo conseguentemente sullo sviluppo di Porto Marghera, già in parte inserito nella missione 9, e del Porto di Venezia e Chioggia, prevedendo misure idonee a ridurre ulteriormente gli effetti sull'ecosistema, in cui sono inseriti, derivanti dalle attività in essi previsti. Lo sviluppo è perseguito attraverso moderne tecniche in grado di garantire un equilibrio tra l'infrastruttura e il bacino della laguna, attraverso il confronto di esperienze ingegneristiche e ambientali. La connessione dei terminal portuali si realizza rispondendo alla visione di sistema integrato di mobilità delle merci, generando così un "territorio attrattivo".	Nelle premesse di missione è indicata la volontà della Regione di rafforzare il sistema della portualità regionale e della rete delle vie navigabili interne di competenza regionale. Per tale ragione appare opportuno prevedere degli obiettivi operativi dell'obiettivo strategico n. 1), riconducibili al programma n. 3. Per rafforzare il sistema portuale è necessario individuare la tipologia di portualità che si intende prioritariamente sviluppare (commerciale, crocieristica, diporto,...), in quanto tale previsione porta a conseguenti

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
Pag.186	Inserire tra gli obiettivi operativi dell'obiettivo strategico "Efficientare le reti, le infrastrutture e la mobilità": - realizzazione dell'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante (Mantova-mare); - completamento dell'idrovia Padova-Venezia.	scelte di sviluppo urbanistico ed infrastrutturale, che incidono oltre che sulla programmazione degli investimenti degli enti locali afferenti all'area metropolitana, anche sullo sviluppo economico degli stessi. Tale scelta ricade conseguentemente sullo sviluppo di Porto Marghera, già in parte inserito nella missione 9, e del Porto di Venezia e Chioggia, che dovrà tener conto di misure idonee a ridurre ulteriormente gli effetti sull'ecosistema, in cui sono inseriti, derivanti dalle attività in essi previsti. Lo sviluppo andrà ricercato attraverso moderne tecniche che consentano equilibrio tra l'infrastruttura e il bacino della laguna, attraverso il confronto di esperienze ingegneristiche e ambientali. La connessione dei terminal portuali con le aste di navigazione interna, prevista nel programma n. 3, potrà essere programmata e progettata rispondendo alla visione di sistema integrato di mobilità delle merci, generando così un "territorio attrattivo". A tal scopo, quale obiettivo operativo potrebbe rientrarvi la realizzazione dell'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante (Mantova-mare) e il completamento dell'idrovia Padova-Venezia, la cui realizzazione rappresenterebbe un asse infrastrutturale strategico di connessione con Porto Marghera

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
Pag.188 Missione 10 Programma 03	Il tema della connessione dei terminal portuali con le aste di navigazione interna deve essere inoltre considerato prioritariamente nella definizione della nuova circoscrizione portuale, che garantirà comunque il mantenimento delle attuali competenze regionali.	Si ritiene che la “definizione della nuova circoscrizione portuale” debba avvenire senza espropriare la Regione di competenze oggi ad essa assegnate, quali la gestione delle infrastrutture di navigazione interna.
Pag.188 Missione 10 Programma 03	Dopo il secondo paragrafo aggiungere: Specificatamente il sistema di navigazione relativo alla mobilità di persone, deve essere sviluppato in un’ottica di programmazione integrata, con il fine di produrre una crescita economica dei territori ad esso afferenti, tra cui quelli interessati dal cosiddetto turismo lento.	Altro aspetto legato al programma 3 riguarda il sistema di navigazione relativo alla mobilità di persone, che necessita di una programmazione integrata, anche a fronte di una necessaria riorganizzazione della nautica da diporto, attualmente lasciata alla competenza di ogni singolo comune senza una regia sovraordinata.
Pag.186	Inserire tra gli obiettivi operativi dell’obiettivo strategico “efficientare le reti, le infrastrutture e la mobilità”: - potenziamento degli assi infrastrutturali strategici tra cui l'idrovia litoranea veneta da Venezia a Grado;	L’attuazione di tale sistema è fonte di una crescita economica dei territori ad esso afferenti, tra cui quelli interessati dal cosiddetto turismo lento. Per tale ragione tra gli obiettivi operativi potrebbe prevedersi il potenziamento di alcuni assi infrastrutturali strategici tra cui l'idrovia litoranea veneta da Venezia a Grado.

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
Pag. 397 Allegato – indirizzi alle società e agli enti – Infrastrutture Venete srl	Aggiungere obiettivo di medio-lungo termine: 4) Interventi strutturali di manutenzione, riparazione e miglioramento, oltre al costante monitoraggio, delle opere d'arte.	Il patrimonio infrastrutturale ferroviario e stradale di competenza e/o di interesse regionale comprende numerose opere d'arte che necessitano di interventi strutturali di manutenzione, riparazione e miglioramento, oltre al costante monitoraggio, richiamando tra l'altro le "Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti" da ultimo approvate nell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 17 aprile 2020.
Pag.403 Allegato – indirizzi alle società e agli enti – Veneto Strade Spa	Aggiungere obiettivo di medio-lungo termine: 5) Interventi strutturali di manutenzione, riparazione e miglioramento, oltre al costante monitoraggio, delle opere d'arte.	Il patrimonio infrastrutturale ferroviario e stradale di competenza e/o di interesse regionale comprende numerose opere d'arte che necessitano di interventi strutturali di manutenzione, riparazione e miglioramento, oltre al costante monitoraggio, richiamando tra l'altro le "Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti" da ultimo approvate nell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 17 aprile 2020.

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
Pag. 189 Missione 10 Programma 5	Aggiungere dopo il penultimo paragrafo: Al fine di assicurare un maggiore coordinamento tra i soggetti gestori della rete stradale e autostradale in ambito regionale, devono essere valutate soluzioni di messa in sicurezza o di nuovo tracciato in relazione alle infrastrutture di carattere strategico quali S.S. Romea e i collegamenti Autostradali con le spiagge.	Oltre alla realizzazione della Pedemontana Veneta, parrebbe utile sviluppare una posizione univoca con riferimento ad altri assi infrastrutturali di primaria importanza per il sistema infrastrutturale veneto: - la S.S. Romea, per la quale in attesa di valutare l'effettiva necessità di un nuovo tracciato, rimane invece impellente la sua messa in sicurezza, sviluppando soluzioni alternative per diminuire il traffico pesante e commerciale; - i collegamenti autostradali con le spiagge, in particolare l'autostrada del mare già prevista nel Piano Regionale dei Trasporti, rispetto ai quali va valutato se rimane un'opzione percorribile nell'arco del triennio o se risulta opportuno sviluppare progettualità alternative per la connessione con il litorale: sviluppo del trasporto pubblico locale, sistemi di "BRT", etc.
Pag.189 Missione 10 Programma 4	Dopo il primo paragrafo inserire: Il potenziamento del sistema della mobilità ciclabile è perseguito sviluppando itinerari in grado di connettere la rete di primo livello con le città d'arte e le località turistiche attraverso un sistema integrato bici-ferrovia e bici-barca, per raggiungere agevolmente le principali attrazioni del Veneto.	Appare opportuno evidenziare il ruolo del cicloturismo, il cui sviluppo è sempre più crescente e rispetto al quale, in termini di attrattività, il Veneto sta già investendo.

NA DEFR 2021-2023 – Proposta emendamenti

Soggetto Proponente: CUP/Veneto - Ordine degli Ingegneri della Provincia di Venezia

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
Missione 10 – Obiettivi strategici – Efficientare le reti,... - Pag 186	Efficientare le reti, le infrastrutture e la mobilità. – Avviare la procedura di approvazione del progetto per il finanziamento e la realizzazione del treno delle Dolomiti. – Realizzare l'alta velocità - alta capacità ferroviaria nella tratta Brescia-Padova. – Ammodernare il parco mezzi impiegato nei servizi di trasporto pubblico locale. – - Sostenere il settore dei servizi di trasporto pubblico locale a seguito degli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica da Covid-19. – Completare la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta. – Dare attuazione al Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030 - Realizzare il nuovo terminal crociere	È essenziale per Venezia, per la Città metropolitana, per la Regione, realizzare il nuovo terminal crociere, in relazione all'elevato numero di transiti che esso determina e al conseguente positivo impatto socio-economico sul territorio.
Missione 10 – Obiettivi strategici – Sviluppare la logistica....- Pag 186	- Assicurare un maggior coordinamento dei soggetti gestori della rete stradale e autostradale in ambito regionale. - Assicurare un maggior coordinamento delle aziende di trasporto pubblico locale	Un maggior coordinamento tra le aziende del TPL comporta la realizzazione del biglietto unico regionale; azioni, queste, che possono garantire maggiore intermodalità al cittadino che si sposta in ambito regionale, per esigenze di lavoro, formazione, ecc.

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
Missione 10 – Programma 10.02 – TPL - Pag 187	Il complesso delle attività di competenza della Regione in materia di Trasporto Pubblico Locale è finalizzato alla costruzione e gestione, in collaborazione con gli Enti locali, di un'offerta di servizi di trasporto collettivo efficiente ed efficace, orientata alla soddisfazione del cittadino utente. Il rilancio e la razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico incentrati sul miglioramento della qualità offerta - anche attraverso la costituzione di un'unica azienda a livello regionale - costituiscono le principali linee di azione finalizzate a dare una risposta concreta ai problemi di congestione del traffico, dell'inquinamento ambientale, dell'incidentalità, del risparmio energetico e, più in generale, del contenimento dei costi sociali connessi alla mobilità.	La costituzione di un'unica azienda regionale di TPL semplificherebbe il perseguimento degli obiettivi di razionalizzazione del sistema dei trasporti pubblici e di realizzazione del biglietto unico.
Missione 10 – Programma 10.05 – Viabilità - Pag 190	... seguenti attività: - il sostegno agli Enti locali per l'adeguamento e la messa in sicurezza della viabilità, con specifico riferimento alle azioni previste dalla L.R. n. 39/1991; - la prosecuzione di interventi su viabilità regionale già oggetto di progettazione da parte di Veneto Strade S.p.A.; - l'aggiornamento e la rivisitazione dei Piani Triennali della Viabilità approvati dal Consiglio regionale nel periodo 2002-2012; - l'istituzione, nell'ambito del Piano regionale dei trasporti 2020-2030 adottato dalla Giunta regionale, di un fondo per la progettazione di infrastrutture per la mobilità di competenza regionale e degli Enti locali, compresi i parcheggi scambiatori e le infrastrutture per l'intermodalità - contenere i costi autostradali per l'utenza.	<i>Contenere i costi autostradali per l'utenza deve essere una "mission" della Regione. Spostare la maggior parte possibile dei volumi di traffico sulle autostrade significa meno inquinamento e più sicurezza sul territorio. L'equilibrio economico può essere mantenuto facendo pagare l'autostrada in funzione della classe di inquinamento dei mezzi</i>

NA DEFR 2021-2023 – Proposta emendamenti

Soggetto Proponente: CUP/Veneto - Ordine degli Ingegneri della Provincia di Venezia

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
Missione 10 – programma 10.03 - Pag 188	Al fine di favorire la navigazione sulle vie d'acqua e dare pieno compimento ad una rete idroviaria di considerevole ampiezza e reale funzionalità, in linea con gli standard europei, si intende contribuire alla sistemazione e adeguamento delle idrovie del Sistema Idroviario Padano Veneto, per raggiungere una completa funzionalità, a vantaggio dell'interscambio di merci e del trasporto di persone, anche a scopo turistico. In tale contesto si promuove il completamento dell'idrovia Venezia Padova	nulla si dice sulla volontà di completare l'idrovia Venezia Padova come struttura trasportistica, mentre invece se ne parla a pag 291 come opera per la sicurezza idraulica

NA DEFR 2021-2023 – Proposta emendamenti

Soggetto Proponente: CUP/Veneto - Ordine degli Ingegneri della Provincia di Venezia

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
Missione 17 Ob 17.01.01 -Pag 387	Indicatore Numero di soggetti coinvolti nell'attività di coordinamento e sviluppo delle iniziative e delle politiche nel settore dell'energia, specie in tema di aggiornamento sulla normativa su impianti termici e APE Target 2021: 23	non è chiaro il rapporto tra l'indicatore (solo per il 2021?) e l'obiettivo strategico di incentivare l'uso di fonti rinnovabili.

NA DEFR 2021-2023 – Proposta emendamenti

Soggetto Proponente: CUP/Veneto - Ordine degli Ingegneri della Provincia di Venezia

N. pagina, chiaro riferimento al documento (Miss/Prog/Ob)	Testo con evidenziate le modifiche (in rosso barrato le eliminazioni, evidenziato in gialle le integrazioni)	Motivazione
Pagina 238 MISSIONE 17 PROGRAMMA 17.01 FONTI ENERGETICHE	Dopo il secondo capoverso aggiungere il seguente: Nella Commissione Tecnica di Coordinamento istituita con DGR 240/2019 faranno parte anche ingegneri liberi professionisti operanti nel settore Nella diciottesima riga, dopo “strutture pubbliche” aggiungere “e private” Dopo “edilizia residenziale pubblica” aggiungere “e privata”	E' importante il contributo di tecnici esperti, l'analisi costi-benefici appare sovente sottovalutata e talora disattesa. L'efficientamento energetico degli edifici è fondamentale per la riduzione dei consumi, appare quindi necessario estendere gli interventi anche agli edifici privati
Pagina 238 MISSIONE 17 PROGRAMMA 17.02 POLITICA REGIONALE UNITARIA PER L'ENERGIA E LA DIVERSIFICAZIONE DELLE FONTI ENERGETICHE	Dopo il primo capoverso aggiungere il seguente: “Per dare corso alla cosiddetta “transizione energetica” si procederà alla graduale riduzione dell'utilizzo di fonti fossili per la produzione di energia, aumentando progressivamente l'uso delle fonti rinnovabili (idroelettrico, fotovoltaico, geotermico, eolico,) secondo un programma specifico tecnico-economico da approvare e attuare in accordo con gli Enti locali, con il supporto e il contributo tecnico della Federazione Regionale degli Ingegneri.	Per perseguire gli obiettivi di ridurre le emissioni di CO2 al fine di contrastare i cambiamenti climatici è fondamentale attuare la cosiddetta Transizione energetica, abbandonando gradualmente le fonti fossili (generatrici di CO2), per sostituirle con fonti senza emissione di CO2. Parallelamente è necessario agire con la riduzione dei consumi