

Marghera Venezia, 9 novembre 2020
Prot. n. 380 PB/vl

VIA MAIL
veneto@cuprofessioni.it

Spett. CUP Veneto
Galleria Matteotti, 6/2
30174 Mestre (VE)
c.a. Gentile Presidente
dott.ssa Patrizia GOBAT

Nota di aggiornamento al DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA REGIONALE

DGR 110/CR in data 26/10/2020

OSSERVAZIONI di FOIV – Federazione degli Ordini degli Ingegneri del Veneto

Il documento in esame risulta completo ed esaustivo, redatto sulla falsariga di quelli precedenti, secondo uno schema ormai collaudato. Fa riferimento preciso all'Agenda 2030 dell'ONU per lo sviluppo sostenibile, e alla Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile, approvata pochi mesi fa.

Dal punto di vista del **territorio** è positivo, ma andrebbe rafforzato l'obiettivo di limitare il consumo di suolo non ancora urbanizzato, di incrementare le aree verdi, di riqualificare il patrimonio edilizio esistente, la volontà di finanziare iniziative/progetti per la demolizione di opere incongrue o elementi di degrado e la conseguente rinaturalizzazione del suolo.

Per favorire l'assorbimento di CO₂ e combattere il cambiamento del clima andrebbe poi prevista in modo massiccio l'attività di riforestazione, piantando un grande numero di alberi, sia nelle aree montane che in pianura.

È positiva pure l'attenzione dimostrata per la **difesa del suolo**, ma andrebbero previste specifiche opere per la difesa della costa, considerata la situazione di subsidenza di gran parte del territorio veneto e le previsioni molto preoccupanti circa l'aumento del livello del mare previsto per i prossimi anni.

Detto questo, l'attenzione dedicata alla **missione energia** appare piuttosto scarna: sul tema della transizione energetica dovrebbero concentrarsi gli sforzi maggiori delle comunità e delle Amministrazioni, per contrastare il fenomeno del cambiamento climatico. Nel documento regionale invece l'argomento viene liquidato in poche righe, enunciando obiettivi generici, sintetizzati nell'*incentivare l'uso di energia rinnovabili e l'efficientamento energetico* senza alcuna indicazione precisa sui progetti e sulle attività (eolico? fotovoltaico? nucleare? sistemi di accumulo?...). Il settore energetico sarà cruciale per il futuro,

sarà necessario procedere alla progressiva eliminazione delle centrali a combustibili fossili, sostituendole con altre a zero emissioni di CO2. Pare opportuno da parte della Regione un approccio più deciso in tal senso, con indicazioni pratiche sulle “cose da fare”.

Un'attenzione particolare dovrebbe essere dedicata all'efficientamento energetico degli edifici, che pure viene accennato, ma solo superficialmente. Dovrebbero essere previsti piani e incentivazioni per la ristrutturazione e riqualificazione degli edifici, sia pubblici che privati, per migliorare la resilienza termica e limitare quindi i consumi energetici, sia per il riscaldamento che per il rinfrescamento.

In tema di **trasporti** viene privilegiato il trasporto ferroviario (ma l'unica opera proposta è il collegamento dell'aeroporto Marco Polo) mentre il tema del passaggio alla trazione elettrica dei mezzi di trasporto pubblico è appena accennato, e meriterebbe forse maggiore attenzione.

È previsto di incentivare l'uso della bicicletta, quale sistema di mobilità dolce e non inquinante, ma andrebbe approntato un piano (o piani comunali nelle città) per la realizzazione e soprattutto la messa in sicurezza delle piste ciclabili, soprattutto in ambito urbano, troppo spesso intersecate con i flussi automobilistici, eliminando gli incroci e gli attraversamenti pericolosi, i punti di discontinuità, e le situazioni di criticità in generale, in modo da aumentare la sicurezza dei ciclisti e della circolazione stradale.

I **temi ambientali** vengono trattati con completezza, proseguendo su una strada ben segnata e ormai consolidata. Nella gestione e trattamento dei rifiuti il Veneto è regione leader, ha già raggiunto buoni risultati: il DEFR prevede di diminuirne la produzione e massimizzarne il riciclo: andrebbe tuttavia rafforzato il concetto (e previste delle azioni concrete) per ridurre l'uso delle plastiche negli imballaggi, in modo da prevenire a monte la produzione di rifiuti.

Anche nella depurazione delle acque e tutela delle risorse idriche, in particolare per la laguna di Venezia e il suo bacino scolante, è stato fatto molto, e il documento conferma le attività già in essere, con un'attenzione particolare alla gestione del fenomeno dei PFAS, e ai gravi problemi all'inquinamento e alla salute che ha portato.

In conclusione di queste prime note, per avere una maggiore coerenza con il programma di sostenibilità, il DEFR dovrebbe prendere una posizione più decisa sulle azioni da mettere in atto per attuare la cosiddetta decarbonizzazione, ovvero contribuire al raggiungimento degli obiettivi previsti dall'IPCC di ridurre e azzerare le emissioni di CO2 entro il 2050. Leggendo il documento si ha l'impressione che il tema sia stato preso in considerazione, ma forse non con la dovuta determinazione.

*Quale fattivo contributo in merito si allega alla presente il documento, del 15 giugno 2020, che illustra la “**posizione dei Consigli dell'Ordine e del Collegio degli Ingegneri della Provincia di Venezia in merito al cambiamento climatico**”. In esso sono riportate indicazioni che possono risultare utili per integrare la “nota di aggiornamento al DEFR”.*

~~~~~

Entrando più nel dettaglio delle **Missioni** proposte, limitatamente a quelle di più stretta pertinenza dell'area tecnico-ingegneristica, si riportano le seguenti osservazioni.

## MISSIONE 08

### ASSETTO DEL TERRITORIO ED EDILIZIA ABITATIVA

Nel complesso le finalità della Missione 8 appaiono condivisibili.

Se si volesse spingere di più sulla riduzione del consumo di suolo ottenendo maggiori qualità urbane e caratterizzazioni culturali e di identità tipiche della nostra realtà regionale, bisognerebbe anche 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 pedo-ciclabili, 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. E ciò oltre che in prospettiva di miglior vivibilità sociale, con quartieri-borgo in città policentriche, anche in vista di possibili isolamenti degli stessi quartieri, dovuti a epidemie o altre circostanze, con minor affollamento delle aree commerciali centrali e con un effetto di "centro città diffuso" pur nella complessiva densificazione e contenimento spaziale dell'edificato.

Tra i risultati attesi del programma 08.01, Urbanistica e assetto del territorio, potrebbero essere perciò aggiunti:

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.

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.

Tra i risultati attesi del programma 08.02, Edilizia residenziale pubblica e locale e piani di edilizia economica e popolare, potrebbero essere perciò aggiunti:

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.

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).

## MISSIONE 09

### SVILUPPO SOSTENIBILE E TUTELA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Anche le finalità della missione 09 sono condivisibili.

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.

Si segnala che non vengono citati 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).

Si segnala altresì che al punto 09.02, Tutela valorizzazione e recupero ambientale, non si fa nessun riferimento al dibattuto tema della Morfologia della Laguna di Venezia.

Al punto 09.04 Servizio idrico integrato sarebbe forse 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, considerate le difficoltà attuative e gli effetti tutto sommato non troppo rilevanti del centro storico sulla qualità delle acque della laguna. Un cenno alla situazione fognaria dei centri storici lagunari, anche qui, non guasterebbe.

Anche per le altre città venete risulta che il grado di realizzazione e di efficienza delle reti fognarie sia, se non ottimale, abbastanza soddisfacente; nel DEFR viene comunque previsto di proseguire la realizzazione delle opere di disinquinamento.

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 10

### TRASPORTI E DIRITTO ALLA MOBILITÀ

La Missione 10 è declinata in sei programmi:

1. Trasporto ferroviario
2. Trasporto pubblico locale
3. Trasporto per vie d'acqua
4. Altre modalità di trasporto
5. Viabilità e infrastrutture stradali
6. Politica regionale unitaria per i trasporti e il diritto alla mobilità.

Per rispondere alla sfida del programma di governo definita “Veneto Connesso”, per il triennio 2021-2023, nell’ambito della Missione 10, la Regione ha individuato i seguenti obiettivi strategici:

Obiettivo strategico n. 1) Sviluppare la logistica per l’ottimizzazione della circolazione delle merci e sistemi di trasporto intelligenti e integrati per migliorare gli spostamenti delle persone;

Obiettivo strategico n. 2) Efficientare le reti, le infrastrutture e la mobilità.

Essi concorrono inoltre alla strategia regionale per lo sviluppo sostenibile rispettivamente nella Macroarea 2 - “Per l’innovazione a 360°” e nella Macroarea 4 - “Per un territorio attrattivo”.

Il raggiungimento degli obiettivi strategici avviene attraverso obiettivi operativi approvati dal Consiglio Regionale e descritti nel documento, che appaiono apprezzabilmente sfidanti.

***In proposito si espongono le seguenti osservazioni.***

Per quanto attiene l’ammodernamento dell’assetto infrastrutturale della Regione, specificato tra le premesse di missione, è necessario individuare ulteriori obiettivi, propedeutici a tale finalità.

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.

Per quanto sopra appare opportuno che alle società controllate, cui è stato trasferito il compito della gestione delle suddette infrastrutture, vengano affidati obiettivi che rispondano a tale esigenza.

Per la rete stradale/autostradale, oltre alla realizzazione della Pedemontana Veneta, parrebbe utile sviluppare una posizione univoca con riferimento ad altri assi infrastrutturali di primaria importanza per il sistema 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 rimanga un’opzione percorribile nell’arco del triennio o se risulti opportuno sviluppare progettualità alternative per la connessione con il litorale: sviluppo del trasporto pubblico locale, sistemi di “BRT”, etc.

Particolare rilievo viene, infatti, dato alle infrastrutture per i trasporti dell'area centrale e settentrionale della regione, e soprattutto ad opere già finanziate o in atto, secondo la logica del piano programma dei trasporti.

Alcun cenno si rinviene per la direttrice Transpolesana, se non nel Programma 10.05.

Manca inoltre il rilevante tema del ridisegno degli insediamenti attraverso la ridefinizione delle infrastrutture, e viceversa. In particolare il tema della forma della città policentrica e della regione policentrica, servite ai rispettivi livelli da sistemi integrati e cadenzati di trasporto pubblico locale (logica del Transit Oriented Development), sembra non essere trattato se non di sfuggita per integrare bus e treni, quasi trasporti e insediamenti fossero due aspetti completamente distinti e non interagenti. Essi sono invece strutturalmente coagenti, in senso sistemico, nel formare gli assetti fisici delle centralità e della regione economica e sociale del futuro.

Scendendo nei casi specifici che vengono citati, il collegamento con l'aeroporto Marco Polo effettivamente necessita e va realizzato. Esso però andrebbe inserito in una logica di collegamento ferroviario più generale e rimane, nelle ipotesi progettuali fin qui formulate, un "cul de sac", anche se ad anello.

Per quanto riguarda il Treno delle Dolomiti, idea accattivante, soprattutto se connesso ad anello a Dobbiaco con la linea (con tracce vendute alle ÖBB) della Pusteria, bisogna segnalare come esso sconti la pregiudiziale dei costi di realizzazione e soprattutto di gestione.

Una *mission* di preminente interesse regionale dovrebbe essere quella del contenimento dei costi autostradali per l'utenza. L'equilibrio economico potrebbe essere mantenuto ridefinendo le tariffe in base alle classi di inquinamento dei veicoli.

**Per quanto riguarda il Programma 10.01** si impone la segnalazione di alcuni aspetti.

Esso sembra integrarsi al Piano programmatico dei trasporti adottato dalla Regione del Veneto, ma sembra mancare di strategie ed essere, al contrario, più incentrato sulle tattiche e le tecniche attuative.

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.

Absolutamente prioritaria è la bigliettazione unica, consentendo ai cittadini di viaggiare sui diversi mezzi di trasporto con un unico biglietto, cosa che favorirebbe sicuramente la mobilità collettiva (e il minore inquinamento) e sembrerebbe abbastanza semplice da attuare e poco costosa.

AV/AC e trasporto merci rappresentano i punti più critici di tutto il sistema trasporti del Veneto. Nella Regione la mobilità si concentra sul "corridoio forte" Verona-Ve. Mestre-Conegliano, con apporti importanti su Padova da sud e scarsi da nord e su Mestre da est e di una certa consistenza da nord-ovest. E' una

dinamica tipicamente metropolitana (come Parma-Bologna-Rimini) che collide con il traffico interregionale e internazionale, nonché con il trasporto merci, che ha negli interporti di Verona e di Cervignano i suoi nodi di concentrazione e di distribuzione. E' evidente che in un simile contesto la realizzazione dell'AV Brescia-Padova (e il suo prosieguo verso est) diventa non solo urgente ma anche indispensabile per separare le tre tipologie di traffico. Un primo passo è stato fatto negli anni scorsi con la messa in esercizio della tratta AV Padova-Venezia Mestre, che ha alleggerito il carico, ma la prosecuzione dei lavori è indispensabile.

Gli intendimenti del DEFR sono lodevoli per l'affidamento del servizio sulla Rovigo-Chioggia o sulla Verona-Rovigo. Sistemi Territoriali SpA (società della Regione) già oggi opera, ma è minimo il servizio effettuato con mezzi Trenitalia. Per il numero di corse e il miglioramento dei mezzi tutto dipende forse dai finanziamenti che la Regione è disposta ad assegnare, nell'ambito dell'intero trasporto locale, al settore ferroviario.

**Anche 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.

Un più efficiente coordinamento delle Aziende di trasporto pubblico locale può determinare un significativo incremento dell'efficienza dell'intero sistema e il perseguimento di economie di scala. L'obiettivo ultimo potrebbe essere costituito dall'**unica** azienda veneta del TPL.

**Nel Programma 10.03**, sul Trasporto per vie d'acqua, Considerato che 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, che tra l'altro si ritiene fortemente condivisibile, appare opportuno prevedere obiettivi operativi dell'obiettivo strategico n. 1), riconducibili in particolare al programma n. 3 "Trasporto per vie d'acqua".

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 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 incide 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.

Con riferimento alla “definizione della nuova circoscrizione portuale” indicata nel programma n. 3 si ritiene che debba avvenire senza espropriare la Regione di competenze oggi ad essa assegnate, quali la gestione delle infrastrutture di navigazione interna.

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.

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.

Un cenno all'Interporto di Rovigo, in relazione anche alla portualità di Chioggia e Venezia, sarebbe senz'altro utile.

Il tema del terminal crociere di Venezia va sicuramente trattato quanto meno nei suoi aspetti di problematicità e con l'indicazione delle soluzioni alternative. L'importanza sociale ed economica che riveste per la Città Metropolitana di Venezia, ma anche per l'intero contesto regionale, è di tutta evidenza. Esso deve essere collegato alla stazione dei treni e all'aeroporto.

In relazione al programma dovrebbero inoltre essere stanziare somme da erogare ai Comuni attraversati dai corsi d'acqua finalizzati alla raccolta dei rifiuti galleggianti, cura delle rive e miglioramenti paesaggistici.

Rispetto alle altre “modalità di trasporto” sviluppate al **programma 10.04**, andrebbe messo in evidenza il ruolo del cicloturismo, il cui sviluppo è sempre più crescente e rispetto al quale, in termini di attrattività, il Veneto sta investendo molto. Su un sistema cicloturistico di area vasta ormai delineato a livello nazionale e regionale (ciclabile Ven.To, Treviso-Ostiglia, Ciclovie Trieste-Venezia, Anello del Garda, Valbrenta, Green tour,...), si ritiene opportuno sviluppare itinerari in grado di connettere la rete di 1° livello con le città d'arte e le località turistiche, implementando maggiormente un sistema integrato bici-ferrovia e bici-barca per raggiungere agevolmente le principali attrazioni del Veneto. I risvolti in termini economici e sociali sarebbero di tutta evidenza.



Si sottolinea l'importanza che nelle analisi tecnico-economiche siano coinvolti rappresentanti della Federazione Regionale degli Ingegneri: l'analisi costi-benefici oramai richiamata anche dal regolamento europeo 244/2012 e smi e dalle direttive EPBD appare sovente sottovaluta e financo disattesa.

*Si ricorda, in proposito, il REGOLAMENTO DELEGATO (UE) N. 244/2012 DELLA COMMISSIONE del 16 gennaio 2012 che integra la direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla prestazione energetica nell'edilizia, che istituisce un quadro metodologico comparativo per il calcolo dei livelli ottimali in funzione dei costi per i requisiti minimi di prestazione energetica degli edifici e degli elementi edilizia.*

Sviluppare la cultura delle energie rinnovabili e del risparmio energetico è di fondamentale importanza; la sensibilizzazione va perseguita con l'ausilio di tecnici professionisti, in grado di coinvolgere l'opinione pubblica e scolastica di ogni ordine e grado (almeno del I e II ordine scolastico).

E inoltre:

#### **riguardo al punto 17.1**

- dove si richiama l'attuazione del protocollo di intesa con Terna Spa ect..., appare necessario che al tavolo di lavoro siano chiamati ingegneri liberi professionisti operanti nel settore;
- nell'ultima parte si evidenzia l'importanza dell'incentivazione non solo nel patrimonio edilizio pubblico ma anche in quello privato, in analogia a quanto fanno Regioni limitrofe, quali la Lombardia.

#### **riguardo al punto 17.2**

- dove si sostiene che la Regione intende investire nel settore energetico, in relazione al climate change e decarbonising, appare indispensabile che il legislatore regionale coinvolga in un tavolo di confronto non solo le varie figure politiche e di ambito pubblico ma anche quelle provenienti dal mondo privato, in modo da acquisire i contributi di idee sia a livello di scelte strategiche che di quelle progettuali.

## **ALCUNI APPUNTI DI DETTAGLIO**

Si riportano, a seguire, alcune precisazioni di dettaglio, che paiono utili.

### **a) in merito alle Missioni e ai programmi regionali**

- pag 173. dove si parla di politiche ambientali regionali in materia di acque (qualità, tutela, rischio idraulico) non si cita mai la coerenza con i Piani del DAO *Distretto Alpi Orientali* (PGA *Piano Gestione Acque* e PGRA *Piano per la Gestione del Rischio da Alluvioni*) redatti con le Regioni e di cui le Regioni sono componenti fondamentali,
- pag 176 penultima riga, sostituire "Moranzani" con "Malcontenta",
- pag 177, la prima fase è ora superata dall'istituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia (art. 95 della L. 126/2020),
- pag 178, di conseguenza risulta raggiunto il risultato atteso 3,
- pag 179, nel risultato atteso 3 si dovrebbe parlare non solo di rifiuti urbani ma anche speciali (es. inerti),
- pag 179, non risulta inquadrata l'attività regionale nella pianificazione esistente: MOSAV *Modello Strutturale degli Acquedotti* (anche se viene successivamente citato a pag 398 negli indirizzi a Veneto Acque) e PGA *Piano Gestione Acque*, di cui la realizzazione di acquedotti fa parte delle

misure principali. Inoltre questo programma 09.04 potrebbe confluire totalmente nel programma 09.06 di pag 182,

- pag 180, sembra penalizzante l'affermazione per cui nei parchi e nelle aree protette non sarà consentito l'uso del CSS *combustibile solido secondario* (già CdR *combustibile da rifiuti*): non se ne comprendono le ragioni;
- pag 181, si cita la Commissione per la Salvaguardia di Venezia: attualmente, però, non ha competenza su TUTTI gli interventi di trasformazione del territorio. Non è chiaro il risultato atteso 5;
- pag 182, viene citato il PTA, *Piano di Tutela delle Acque*, le cui misure sono ricomprese tra quelle del PGA *Piano Gestione Acque* redatto dal DAO *Distretto Alpi Orientale*, di cui la Regione è componente fondamentale;
- pag 184, gli interventi acquadottistici per servire la zone inquinate da PFAS potrebbero far parte dei programmi 09.04 o 09.06;
- pag 188, 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. Qualora si tratti di una precisa scelta della Regione, sarebbe opportuno specificarlo chiaramente;

#### **b) in merito agli obiettivi operativi prioritari**

- pag 292, tra i soggetti concorrenti pare opportuno citare anche il DAO *Distretto Alpi Orientale*, dove si prevedono le misure per la mitigazione del rischio idraulico;
- pag 296, tra i soggetti concorrenti sarebbe da citare anche la neoistituita Autorità per la Laguna di Venezia;
- pag 378, anche per la mitigazione dell'impatto dei nitrati sulle acque sono fondamentali le misure previste dal PGA del DAO di cui la Regione è componente essenziale; risulta riduttivo pertanto indicare l'Autorità di Bacino come Soggetto concorrente (pag 379);
- pag 387, non è chiaro il rapporto tra l'indicatore (solo per il 2021?) e l'obiettivo strategico di incentivare l'uso di fonti rinnovabili.

#### **CONCLUSIONE**

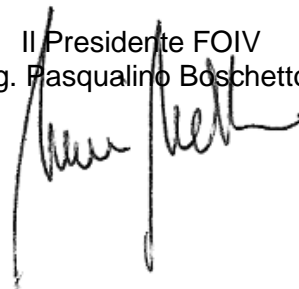
L'esame del documento proposto, la NADEFR 21-23, come sopra rappresentato risente del poco tempo a disposizione, ma fornisce alcuni spunti di riflessione su un documento di programmazione generale della Regione che informa le politiche di settore subordinate.

È auspicabile che si sia riusciti nell'intendimento per un'eventuale aggiustamento dello stesso, o quanto meno che se ne tenga debito conto in futuro, nella redazione dei documenti di programmazione regionale.

È parimenti auspicabile, in proposito, un più fattivo coinvolgimento delle professioni in generale e di quelle tecniche in particolare, fin dalla fase del concepimento del documento medesimo.

La Federazione degli Ordini degli Ingegneri del Veneto rimane sempre a disposizione.

Il Presidente FOIV  
Ing. Pasqualino Boschetto



Allegati: c.s.

---

(contributi di Sandro Boato, Mariano Carraro, Roberto Casarin, Diego Danieli, Alessandra Grosso, Piero Pedrocco, Andrea Ruggero)