



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

**STRATEGIA INTEGRATA DI
SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE
DELL'AREA URBANA DI VICENZA
(versione 2024)**

ANAGRAFICA.....	4
Dati relativi al Comune capoluogo capofila per la presente SISUS	4
Dati relativi agli ulteriori Comuni facenti parte dell'Area urbana	4
Dati relativi alla struttura indicata come Autorità Urbana	4
1. ANALISI DEL CONTESTO URBANO E INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI PROBLEMI, SFIDE POLITICHE E FABBISOGNI DELL'AREA	5
1.1. Descrizione del contesto urbano con riferimento alle 5 sfide di cui all'art. 7 del Regolamento UE n. 1301/2013	5
1.2. Descrizione del contesto urbano con riferimento ai tre Obiettivi Tematici (OT 2, OT 4, OT 9)..	8
1.2.1. Obiettivo Tematico 2	8
1.2.2. Obiettivo Tematico 4	10
1.2.3. Obiettivo Tematico 9	14
1.3. Quadro riassuntivo dei principali problemi e fabbisogni dell'area	17
1.4. Scelte riguardanti l'individuazione dell'ambito territoriale di intervento e dei destinatari della SISUS 18	18
1.4.1. Scelta della delimitazione territoriale dell'Area urbana	18
1.4.2. Localizzazione e descrizione delle aree urbane marginali/degradate e fasce svantaggiate di popolazione destinatarie delle azioni.....	19
2. DESCRIZIONE DELLA STRATEGIA	21
2.1. Descrizione generale della Strategia.....	21
2.2. Descrizione degli obiettivi specifici della Strategia	22
2.3. Contestualizzazione delle azioni finanziate dall'Asse 6 - SUS del POR FESR rispetto alla strategia generale relativa alle cinque sfide: economica, ambientale, climatica, sociale, demografica per l'Area urbana interessata.....	25
2.4. Rispetto dei principi orizzontali	27
2.5. Quadro finanziario generale della Strategia	29
2.6. Cronoprogramma procedurale e finanziario delle fasi attuative.....	30
2.7. Indicatori e monitoraggio	31
2.7.1. Indicatori di risultato	31
2.7.2. Indicatori di realizzazione (output)	32
2.7.3. Analisi del rischio.....	32
3. INTEGRAZIONE E COMPLEMENTARIETÀ DELLA STRATEGIA	34
3.1. Modalità di integrazione tra le azioni della Strategia	34
3.2. Complementarietà e coerenza con le altre politiche urbane e con gli strumenti di programmazione esistenti	34
3.2.1. Complementarietà e coerenza con Piani di Mobilità e del Traffico delle Azioni OT4.....	34
3.2.2. Complementarietà e coerenza con i Piani d'Azione Integrati locali delle Azioni OT9.....	35
3.2.3. Complementarietà e coerenza con altri ulteriori strumenti di pianificazione a livello intercomunale utili ai fini della SISUS.....	35
4. APPROCCIO ATTUATIVO, METODOLOGICO, ORGANIZZATIVO E PROCEDURALE DELLA STRATEGIA	37
4.1. Organizzazione dell'Autorità urbana.....	37
4.1.1. Identificazione della struttura amministrativa del Comune capoluogo che espletterà le funzioni di Autorità urbana.....	37
4.1.2. Descrizione struttura organizzativa dell'Autorità urbana.....	41
4.1.3. Elenco personale della struttura organizzativa interna all'Autorità urbana.....	43
4.2. Descrizione delle modalità attuative delle singole azioni della SISUS (da ripetersi per ciascuna azione/sub-azione)	45
Azione 2.2.2 Sub-azione 1 "Sviluppo di servizi di management delle Aree urbane e di servizi di e- government per i cittadini e le imprese basati su una base di conoscenza che mette a disposizione dati provenienti da fonti eterogenee"	45
4.2.1. <i>Descrizione Azione</i>	45
4.2.2. <i>Beneficiari delle operazioni</i>	48
4.2.3. <i>Localizzazione delle operazioni</i>	48
4.2.4. <i>Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili</i>	48
4.2.5. <i>Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni</i>	49

Azione 2.2.2 Sub-azione 2: “Erogazione di servizi più efficienti e interattivi a cittadini e imprese tramite la standardizzazione di dati e processi amministrativi”	50
4.2.1 Descrizione Azione	50
4.2.2 Beneficiari delle operazioni	52
4.2.3 Localizzazione delle operazioni	52
4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili.....	52
4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni.....	54
Azione 4.6.2 Rinnovo del materiale rotabile	55
4.2.1 Descrizione Azione	55
4.2.2 Beneficiari delle operazioni	56
4.2.3 Localizzazione delle operazioni	56
4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili.....	56
4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni.....	58
Azione 4.6.3 Sistemi di trasporto intelligente	58
4.2.1 Descrizione Azione.....	58
4.2.2 Beneficiari delle operazioni	60
4.2.3 Localizzazione delle operazioni	60
4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili.....	60
4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni.....	62
Azione 9.4.1 sub-azione 1 “Edilizia Residenziale Pubblica”, Interventi infrastrutturali di manutenzione straordinaria, recupero edilizio compreso l’efficientamento energetico di edifici di edilizia residenziale pubblica esistenti.....	62
4.2.1 Descrizione Azione	62
4.2.2 Beneficiari delle operazioni	64
4.2.3 Localizzazione delle operazioni	64
4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili.....	64
4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni.....	66
Azione 9.4.1 sub-azione 2“Co-housing”: Realizzazione di progetti di co housing per la popolazione target, attraverso il recupero di edifici esistenti di proprietà pubblica che prevedano ristrutturazione, riqualificazione energetica ambientale, compreso l’efficientamento energetico	67
4.2.1 Descrizione Azione	67
4.2.2 Beneficiari delle operazioni	68
4.2.3 Localizzazione delle operazioni	68
4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili.....	69
4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni.....	71
Azione 9.5.8 Finanziamento nelle principali aree urbane e nei sistemi urbani di interventi infrastrutturali nell’ambito di progetti mirati per il potenziamento della rete di servizi per il pronto intervento sociale per i senza dimora e per il potenziamento delle strutture abitative e sociosanitarie nell’ambito dei progetti integrati di sostegno alle persone senza dimora nel percorso verso l’autonomia	73
4.2.1 Descrizione Azione.....	73
4.2.2 Beneficiari delle operazioni	74
4.2.3 Localizzazione delle operazioni	74
4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili.....	75
4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni.....	76
5. SISTEMA DI GOVERNANCE DELLA STRATEGIA	78
5.1 Governance istituzionale dell’Area urbana e modalità di coordinamento tra i Comuni dell’Area e altri attori coinvolti nella pianificazione e nell’attuazione della SISUS.	78
5.2 Modalità di coordinamento e coinvolgimento del partenariato urbano nell’elaborazione e attuazione della SISUS.....	79
5.2.1 Mappatura del partenariato urbano e strumenti di consultazione e coinvolgimento	79
5.2.2 Attività di comunicazione e disseminazione	81
RIEPILOGO DOCUMENTAZIONE DA ALLEGARE AL PRESENTE SCHEMA DI STRATEGIA	82

ANAGRAFICA

Dati relativi al Comune capoluogo capofila per la presente SISUS

Comune capoluogo	COMUNE DI VICENZA
Indirizzo	Corso Palladio 98, 36100 Vicenza
Nome e Cognome del Rappresentante Legale	Giacomo Possamai
Ruolo	Sindaco
Indirizzo email	sindaco@comune.vicenza.it
PEC	vicenza@cert.comune.vicenza.it
Numero di telefono	0444 221264

Dati relativi agli ulteriori Comuni facenti parte dell'Area urbana

	Comune	Rappresentante legale	Indirizzo PEC	Email
1	Altavilla Vicentina	Rossella Zatton	altavillavicentina.vi@cert.ip-veneto.net	sindaco@comune.altavillavicentina.vi.it
2	Caldogno	Nicola Ferronato	caldogno.vi@cert.ip-veneto.net	sindaco@comune.caldogno.vi.it
3	Creazzo	Carmela Maresca	creazzo.vi@cert.ip-veneto.net	sindaco@comune.creazzo.vi.it
4	Sovizzo	Matteo Forlin	sovizzo@cert.ip-veneto.net	sindaco@comune.sovizzo.vi.it
5	Torri di Quartesolo	Gianluca Ghirigatto	torridiquartesolo.vi@cert.ip-veneto.net	sindaco@comune.torridiquartesolo.vi.it

Dati relativi alla struttura indicata come Autorità Urbana

Comune capoluogo	Comune di Vicenza
Referente (nome e ruolo del Dirigente incaricato)	Dott. Mauro Bellesia Dirigente del Comune di Vicenza - Responsabile del Settore Programmazione contabilità economico-finanziario - Ragioniere Capo – Dirigente dell'Ufficio Politiche Comunitarie
Indirizzo email	mbellesia@comune.vicenza.it ragioneriasegreteria@comune.vicenza.it
PEC	vicenza@cert.comune.vicenza.it
Numero di telefono	0444/221321

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

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

Area geografica ed amministrativa di riferimento: dati demografici relativi ai Comuni dell'Area urbana (dati ISTAT 2016)

Comuni	Popolazione (dati ISTAT 2016)	Superficie Km2	Densità ab/kmq (dati ISTAT 2016)
Comune capoluogo	112.953	80,57	1.401,92
Comune di Altavilla Vicentina	12.056	16,72	721,05
Comune di Caldogno	11.301	15,88	711,65
Comune di Creazzo	11.331	10,54	1.075,05
Comune di Sovizzo	7.500	15,66	478,93
Comune di Torri di Quartesolo	11.809	18,67	632,51
Totale Area urbana	166.950	158,04	1.056,38

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

L'Area Urbana si compone dei comuni di Vicenza, Altavilla Vicentina, Creazzo, Caldogno, Sovizzo e Torri di Quartesolo.

L'omogeneità dell'AREA URBANA dal punto di vista demografico, sociale, economico, climatico e ambientale consente una gestione delle relative sfide territorialmente unitaria, pur preservando le peculiarità dei territori e rispettandone le caratteristiche.

Analisi demografica

La **popolazione totale** dell'AREA URBANA, è pari a 166.950 abitanti (poco meno del 20% della popolazione dell'intero territorio provinciale pari a 867.314 ab.) e si distribuisce su una superficie di 158 kmq (meno del 6% della superficie provinciale che è di 2.722 kmq) con una densità media di popolazione di 1.056 abitanti per kmq (rispetto a una media provinciale di 318,57 km). [1]

Nell'AREA URBANA, tra il 2006 e il 2016 la popolazione è aumentata complessivamente di 2.139 unità, a seguito di tendenze opposte: da una parte il comune di Vicenza che ha perso 1.315 abitanti (da 114.268 a 112.953), dall'altra i Comuni dell'AREA URBANA la cui popolazione è aumentata complessivamente di 3.454 abitanti. I maggiori incrementi si sono registrati a Altavilla +1.031 e Sovizzo +1.144. [1]

Negli ultimi anni il Comune di Vicenza sta infatti sperimentando un nuovo fenomeno: **il declino demografico**, causato da dinamiche migratorie in uscita che coinvolgono giovani e stranieri.

Tuttavia i movimenti demografici da e verso il Comune capoluogo e i 5 comuni dell'AREA URBANA sono pressoché omogenei: nel 2015, 550 nuovi residenti a Vicenza provenienti dai cinque Comuni e 405 residenti del capoluogo che si sono spostati in uno dei cinque, con preferenza verso Torri di Q.lo. [2]

Il Comune capoluogo somma a sé le caratteristiche principali dell'area, analoghe a quelle di tutto il nord-

est:

- **invecchiamento della popolazione residente di cittadinanza italiana:** l'età media della popolazione all'interno dell'AREA URBANA è di 44,3 anni (dove la media regionale è 44,8); il capoluogo, con un'età media di 45,3, si differenzia dagli altri cinque comuni che hanno una popolazione mediamente di 2 anni in meno. [1] [2]
- **calo degli indicatori di natalità** (7,1 iscritti per nascita ogni 1000 abitanti in comune di Vicenza nel 2016 contro i 10,0 del 2006) [2]
- **presenza di una rilevante percentuale di stranieri**, in gran parte giovani: nell'AREA URBANA la popolazione straniera rappresenta infatti una quota importante dei residenti totali; a Vicenza si attesta al 16% (17.768 stranieri) mentre negli altri comuni il valore è minore (9% pari a 4.632 stranieri). La crescita della presenza straniera negli ultimi anni sembra comunque assestarsi e addirittura diminuire (-727 nell'ultimo anno nell'intera AREA URBANA). [1] [2]

Contesto istituzionale della sfida demografica

L'Autorità Urbana (AU) di Vicenza lavora e collabora con Provincia, Prefettura, ULSS e Istituti di Formazione e Ricerca nella gestione della sfida demografica.

Analisi sociale

I dati economici, demografici e di scolarizzazione fanno sì che l'area considerata non presenti, almeno genericamente, criticità sociali particolari, infatti l'**indice di disagio sociale** (che, confrontando gli indici di disoccupazione, occupazione scolarizzazione, concentrazione giovanile, tra i comuni e la media nazionale, fornisce una misura della possibile criticità socio-occupazionale dell'area considerata) dell'AREA URBANA è pari a -4,45 sensibilmente inferiore al valore nazionale [3] e risulta peraltro disomogeneo tra i comuni interessati: dal -3,45 di Creazzo al -6,70 di Altavilla, con Vicenza che si trova al secondo posto con -3,87.

La situazione degli edifici residenziali ha un **indice di disagio edilizio** (che compara lo stato di conservazione degli edifici dei comuni dell'AREA URBANA) pari a 0.74 per l'AREA URBANA e a 0.84 per Vicenza, con il caso più basso registrato da Sovizzo con 0,32 [3].

Relativamente alle situazioni di **grave marginalità** in 10 anni nel solo comune Capoluogo, il numero delle persone accolte in strutture dedicate alla prima accoglienza di persone senza dimora ha avuto un incremento del 100% passando dai 241 ospiti del 2005 ai 482 del 2015 con valori leggermente sopra la media anche rispetto ai dati nazionali (3,9 per mille a fronte del 2,4) [1].

Significativa e in crescita anche la **presenza di persone straniere non regolari** a seguito del parere negativo delle Commissioni per il riconoscimento dello status di rifugiato. Attualmente Vicenza ospita oltre 850 richiedenti asilo, a cui si aggiungono oltre 50 persone inserite nei progetti SPRAR gestiti dal Comune [8].

Contesto istituzionale della sfida sociale

L'AU di Vicenza lavora e collabora con Provincia, ULSS, IPAB e Istituti di Formazione e Ricerca nella gestione della sfida sociale. Si rileva anche una forte collaborazione e dialettica con le realtà del privato sociale e del terzo settore.

Analisi economica

Vicenza occupa una posizione di eccellenza nel panorama economico nazionale, con un **tessuto produttivo e commerciale dinamico e ben strutturato** e con una strategica propensione all'**export** (a livello provinciale, nel 2016 si sono registrate importazioni per oltre 3,5 MLD di Euro e Esportazioni per quasi 6,6 MLD di euro pari al 26,4% dell'intero volume di export regionale [6]). L'area si contraddistingue per l'elevato numero di **imprese con una forte diversificazione produttiva**. L'AREA URBANA di Vicenza conta, 21.405 unità locali distribuite tra il comune capoluogo (72%) e gli altri comuni dell'Area (28%) che occupano complessivamente oltre 61.000 addetti [4].

I dati a livello provinciale registrano un **tasso di disoccupazione** del 4,8% contro un 11,9% nazionale e un 7,9% regionale; quello giovanile è pari al 25,8% contro il 42,7% nazionale [4].

Nel portale informatico dei progetti di orientamento al lavoro [5] risultano iscritti 3.970 disoccupati di cui 2.461 residenti nel Comune di Vicenza (pari al 3,6% della popolazione attiva); negli altri Comuni dell'area

urbana la percentuale degli iscritti al portale oscilla tra il 2,5% e l'1,3% della popolazione attiva)

L'imponibile pro capite nell'AREA URBANA si attesta poco sotto i 16.000 €, con il capoluogo sopra la media (17.004 € pro capite) e con il valore più basso per Torri di Q.lo (pari a 14.581 € pro capite). ([4] 2014).

Vicenza riscontra, negli ultimi anni, anche un incremento delle **presenze turistiche** che soggiornano almeno una notte nelle città: nel 2015 a Vicenza (ultima rilevazione disponibili) hanno superato il mezzo milione di unità, cui vanno aggiunti altri quasi 130.000 presenze distribuite nei comuni dell'AREA URBANA contermini al capoluogo [6].

Contesto istituzionale della sfida economica

L'AU di Vicenza lavora e collabora con le Associazioni di Categoria, la CCIAA di Vicenza e gli Istituti di Formazione e Ricerca. Lavorando in sinergia per la costruzione di percorsi tali da assicurare il benessere dei propri cittadini, i Comuni si sono uniti anche attorno a nuove tematiche come ad esempio le politiche attive del lavoro, grazie al progetto "Cercando il Lavoro", cui è stato assegnato il "BEST EUROPEAN PRACTICES SUPPORTING YOUTH SELF-EMPLOYEMENT AWARD 2016".

Analisi climatica

Dal punto di vista dell'**ecosistema urbano** Vicenza è collocata mediamente rispetto alla realtà dei centri urbani nazionali (46° nella classifica del Rapporto Ecosistema Urbano 2015- Legambiente). Tra le voci analizzate la **qualità dell'aria** risulta il fattore maggiormente critico (67° posizione complessiva), indice di un sistema di trasporto pubblico urbano sotto utilizzato. L'inquinamento dell'aria rimane uno degli aspetti peggiori: il limite giornaliero di PM10 è stato sfiorato 77 volte nel 2014 [6]

Contesto istituzionale della sfida climatica

L'AU di Vicenza lavora e collabora con la Provincia, le ULSS, Genio Civile e gli Istituti di Formazione e Ricerca. Pubblico e Privato sono in continua interazione nella gestione dei servizi al cittadino e nella promozione dell'economia locale, ne è un esempio VELOCE (Vicenza Logistic City Center), azienda partecipata da enti pubblici ed associazioni di categoria, fornitrice del servizio di consegna dell'ultimo miglio, in zona ZTL, con mezzi elettrici.

Analisi ambientale

Dal punto di vista ambientale l'AREA URBANA sconta gli effetti di trasformazione del territorio in una "**conurbazione**" diffusa. Una massiccia produzione edilizia ha in qualche modo modificato la morfologia del territorio, portando con il tempo all'emergere di **criticità idrogeologiche** inaspettate (la grande alluvione del 2010). Questo fenomeno caratterizza tutta l'area centrale veneta e tende ora a rallentare, grazie anche all'attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento che consente di mitigare le criticità ambientali. Dal punto di vista dell'urbanizzazione del territorio Vicenza, con il 31,7% della superficie urbanizzata, e il suo hinterland (21,6%) risulta essere meno degradata rispetto alle altre città del Veneto [6]. Non altrettanto positiva risulta la **disponibilità di verde urbano** per abitante in quanto, con 33 mq/ab, Vicenza risulta in penultima posizione tra i capoluoghi veneti [6].

Contesto istituzionale della sfida ambientale

L'AU di Vicenza lavora e collabora con la Provincia e il Genio Civile e gli Istituti di Formazione e Ricerca.

Note: [1] ISTAT www.demo.istat.it (2016)

[2] Anagrafe popolazione residente Comune di Vicenza (2016)

[3] ISTAT – Censimento della popolazione (2011)

[4] CCIAA Vicenza www.vi.camcom.it (2016)

[5] www.cercandoillavoro.it (2016)

[6] Regione Veneto – Rapporto Statistico (2016)

[7] Rapporto Ecosistema Urbano 2015- Legambiente

[8] Prefettura (2016)

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

1.2.1 Obiettivo Tematico 2

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

La **connettività** all'interno dell'Area Urbana, fattore critico per il dispiegamento di servizi online alla cittadinanza, è buona. A Vicenza la banda larga di base (2-20 mbps) raggiunge il 99,8 % della popolazione, la banda larga (30 mbps) il 76.6 e la banda ultra-larga (100 mbps) il 2,8%. Al di fuori del capoluogo nel resto dell'Area Urbana, si ha mediamente il 98,5% della popolazione raggiunta da banda larga di base (2-20 mbps) mentre la banda larga a 30 mbps copre il 61% di Creazzo e il 59% di Torri di Q.lo, ma non gli altri comuni dell'AREA URBANA. La banda UL a 100 mbps comincia appena a giungere a Creazzo (1,6%) (<http://www.infratelitalia.it/>).

Sulla base di quanto previsto dall'Agenda Digitale sia Nazionale che Regionale, il territorio presenta alcune criticità, soprattutto a livello infrastrutturale. Mediamente **l'infrastruttura informatica** si compone di un paio di server fisici e otto virtuali (emerge Creazzo con 19 server virtuali). I comuni periferici dell'Area Urbana dispongono inoltre di un'unica unità di personale per i servizi ICT, (eccezione Torri di Q.lo con 2) non dedicata in via esclusiva ai servizi informatici.

Il comune capoluogo rappresenta un valido supporto verso la razionalizzazione e centralizzazione dei servizi ICT disponendo di un data center strutturato e di personale specificatamente formato e dedicato a condizione che l'infrastruttura, prevista nell'ADV e nell'A.D. Nazionale, garantisca adeguati livelli di connettività.

Dal punto di vista dei **servizi offerti ai cittadini**, tutti i comuni dell'Area Urbana sono dotati di un proprio portale web istituzionale (anche se non ancora "compliant" alle linee guida Agid in materia).

Ad esclusione del SUAP previsto dalla normativa e con l'eccezione del comune capoluogo, gli altri comuni dell'Area Urbana non offrono all'interno dei portali web servizi online che vadano oltre la semplice finalità informativa. Si giunge a volte fino alla possibilità di scaricare la modulistica, ma senza consentire l'upload della stessa una volta compilata.

I servizi di e-government proposti dal comune di Vicenza (circa 40) presenti nel "Portale del cittadino" presentano diversi livelli di interattività: alcuni permettono agli utenti di avviare e concludere per via telematica l'intero iter relativo al servizio richiesto incluso il pagamento elettronico di eventuali dovuti attraverso MyPay, nodo Regionale per i Pagamenti Telematici (x. es. Multe online) altri presentano un livello di interattività inferiore (x. es. Cambi di indirizzo, residenza, Trasporto scolastico, mense...). Per l'individuazione dell'utente 7 servizi (Autocertificazioni, Cambio abitazione, Cambio residenza, Certificati con timbro digitale, Stato pratiche cambio di residenza o abitazione, Visure anagrafiche e IMU e Tasi) richiedono l'autenticazione con la piattaforma federata per le identità digitali MyID (Nodo Regionale per le Identità Digitali) di livello alto mentre altri 2 (Iscrizioni scuolabus e Multe on Line) richiedono solo il livello Base. Solo pochi servizi (principalmente in ambito demografico) risultano essere integrati con gli applicativi di back office del Comune.

In relazione al solo Comune capoluogo si segnala inoltre quanto segue.

Vicenza sta lentamente perdendo terreno in termini di **innovazione tecnologica e "smartness"**: il **rapporto ICityRate 2016**, che fotografa la situazione delle città italiane nel percorso verso città più intelligenti, ha visto Vicenza arretrare al 34° posto perdendo quattro posizioni dal 2015. In particolare si evidenziano criticità nei temi della *Smart mobility* (dal 26° posto al 45°) e dello *Smart citizens* (dal 50° posto al 81°) mentre segna risultati ottimi in termini di *Governance*, quindi di disponibilità di servizi online integrati per l'interazione con la P.A (dal 35° al 8°).

Smart City Index nel rapporto 2016 ha visto Vicenza passare dal 25° al 30° posto; il capoluogo infatti si colloca in prima fascia nelle categorie *Infrastrutture e reti* (telecomunicazioni, trasporto, energia e ambiente), *Service delivery platform* (valorizzazione dei *big data* del territorio), *Applicazioni e servizi* (government, mobilità, turismo e cultura, scuola, sanità) e *Vision e strategia* (Piani e azioni per l'energia sostenibile, comunicazione, trasparenza e partecipazione); in seconda fascia per i temi legati a *Smart citizen e vivibilità della città* (domanda di carsharing, interventi di riqualificazione energetica, alfabetizzazione digitale) e solo in terza fascia per il tema *Sensoristica* (Rilevatori del traffico, semafori intelligenti, sensori su autobus, controllo condizioni dell'ambiente, videosorveglianza di aree pubbliche).

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

In attuazione dell'**Agenda Digitale del Veneto**, i cui obiettivi sono allineati alla “Strategia nazionale per la banda ultra larga” e alla “Strategia nazionale per la crescita digitale 2014 – 2020”, e in coerenza con il Piano nazionale Banda ultra-larga e il Piano nazionale Crescita Digitale (2015), l’AU di Vicenza intende promuovere una maggiore interazione tra Vicenza e gli altri comuni dell’Area Urbana con le iniziative a livello nazionale/regionale al fine di definire un’agenda urbana condivisa tra il capoluogo e i comuni limitrofi e conurbati.

A livello istituzionale infatti il Comune di Vicenza, in quanto capofila del **Centro Servizi Territoriali (CST) Vicentino**, adotta da tempo forme di collaborazione con i comuni dell’Area Urbana che prevedono una cooperazione intercomunale che assicuri un reale e qualificato supporto all’azione amministrativa grazie allo sviluppo del governo elettronico, al coordinamento dell’acquisizione, gestione e pubblica fruizione dei servizi ICT ed alla realizzazione di una rete “logica” intercomunale con il risultato di mettere a disposizione dei cittadini, delle imprese e dei Comuni, un più vasto e qualificato sistema di servizi telematici accessibili online.

L’agenda urbana condivisa si pone in particolare l’obiettivo di fornire servizi online standardizzati ai cittadini che si basano sulle piattaforme abilitanti previste dall’Agenda Digitale Nazionale (ANPR, PagoPA, SPID) e su infrastrutture condivise e razionalizzate. Tali servizi dovranno integrare le differenti componenti dei sistemi informatici eliminando duplicazioni di dati e funzioni, individuando univocamente le fonti informative. Un ulteriore obiettivo è quello di fornire servizi di supporto ai processi di trasparenza e partecipazione attraverso l’implementazione di strumenti online di analisi e di sintesi dall’insieme di dati derivabili dall’Internet delle cose mediante indicatori standardizzati, condivisi e confrontabili almeno a livello regionale.

Gli **strumenti di pianificazione locali** esistenti sono i seguenti:

- Delibera GC PGN 45777/2011, approvazione protocollo d’intesa tra Comune di Vicenza in qualità di capofila del CST Vicentino e Regione del Veneto per la condivisione di regole, applicazioni, standards, interoperabilità, sviluppo e riuso di soluzioni condivise, integrato con Delibera G.C. 91004/2013 “Collaborazione ad attività di progettualità condivise con Regione Veneto e CST”;
- Delibera GC 119/2012 “Partecipazione all’accordo tra Amministrazioni, coordinato da Anci Lombardia, denominato Rete Comuni in qualità di Ente promotore”.
- Pre-accordo di collaborazione con i Comuni Capoluogo (in corso di formalizzazione), per la pianificazione, progettazione e sviluppo unitario dei sistemi informatici per l’agenda digitale – SUS – OT2 e dispiegamento dei servizi a livello di area urbana.

Analisi SWOT

	Punti di forza		Punti di debolezza
1	Il 98,5 % della popolazione dell’area urbana è raggiunta da copertura con banda larga (fissa o wireless) tra i 2 e i 20 Mbps. Oltre un terzo del territorio è inoltre coperto da fibra (FTTN).	1	Attualmente 2/3 della popolazione dell’area urbana non è raggiunta da connettività in Fibra ottica.
2	Vicenza, Comune Capoluogo, risulta tra i Comuni meglio posizionati (prima fascia) nello Smart City Index, nelle categorie Infrastrutture e reti, Service delivery platform, Applicazioni e servizi, Vision e strategia	2	Mediocre livello di conoscenza specifica degli strumenti ICT da parte dei dipendenti dei comuni dell’Area Urbana anche a causa di un’età media elevata.

3	Pre-accordo di collaborazione con i Comuni Capoluogo (in corso di formalizzazione), per la pianificazione, progettazione e sviluppo unitario dei sistemi informatici per l'agenda digitale – SUS – OT2 e dispiegamento dei servizi a livello di area urbana	3	Modesta capacità dei comuni dell'Area di offrire servizi ad elevata interattività e livello medio-basso di interoperabilità e cooperazione tra enti pubblici
4	Elevato grado di informatizzazione dei processi di back-office nel Comune di Vicenza	4	Datacenter e risorse umane molto limitate negli altri Comuni dell'Area.
5	Infrastruttura e competenze nel Comune di Vicenza atte a fornire servizi online in modo centralizzato a supporto anche degli altri comuni dell'Area Urbana	5	Limitata esperienza nell'erogazione di servizi online negli altri Comuni dell'Area.
	Opportunità		Minacce
1	Aumento della consapevolezza da parte della PA della necessità di digitalizzare l'azione amministrativa	1	Carenze di risorse proprie a disposizione di ciascun Comune per l'attivazione di iniziative di formazione in ambito ICT
2	Evoluzione tecnologica nel campo dei sistemi informatici e trasmissione dei dati	2	Tempi lunghi di realizzazione e complessità del progetto
3	Aumento della consapevolezza del cittadino dei propri diritti "digitali"	3	Ulteriore incremento del gap generazionale tra giovani e Over 50 nell'utilizzo delle nuove tecnologie, anche a causa del rapido sviluppo delle innovazioni nel settore
4	Approvazione del Piano regionale di sviluppo della banda larga e elaborazione di Piani di intervento di sviluppo per la copertura delle aree in digital divide e la diffusione della banda ultra larga	4	Variazioni normative repentine e discrepanza dei tempi di allineamento tra i Comuni dell'Area Urbana e del resto della Provincia

1.2.2 Obiettivo Tematico 4

<p><i>Analisi territoriale dell'area, corredata di dati statistici e referenziati</i></p> <p>I dati più recenti sulla qualità dell'aria del vicentino mostrano come i superamenti dei valori limite e dei valori obiettivo, previsti dalla normativa vigente, sono relativi al PM10, al PM2.5, al biossido di azoto, al benzo(a)pirene e all'ozono. In particolare Vicenza è risultata essere nel 2015 la 3° città capoluogo in Italia per giorni di superamento della soglia limite di polveri sottili in un anno (106), 12° nel massimo valore medio annuo di PM2,5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) registrato nel 2014, e 28° nella media del n° di giorni di superamento della media mobile sulle 8 ore di 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ di ozono [<i>Rapporto Ecosistema Urbano 2015- Legambiente</i>].</p> <p>Il territorio del Comune di Vicenza rientra nell'area in cui vige lo "stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nei territori dei comuni di Treviso e Vicenza", come istituito con DPCM del 31.07.2009 e s.m.i., proprio per far fronte alla criticità derivante dalla qualità dell'aria e dalla congestione veicolare. Nel 2002 l'amministrazione Comunale di Vicenza ha dato avvio ad una campagna di monitoraggio continuo dei principali inquinanti, tra i quali il PM 10 il PM 2,5 e il Nox. Fin da subito si sono registrati dei superamenti costanti nel periodo invernale di tali inquinanti e ciò ha indotto l'Amministrazione Comunale ad attivare nel 2004 una prima sperimentazione di Low Emission Zone per una settimana nel periodo invernale. Successivamente, poiché si continuava a registrare il superamento degli inquinanti, è stata ripetuta annualmente l'attivazione della LEZ su base sempre più ampia e in periodi di tempo sempre più ampi. Allo stato attuale sono vietati nel periodo invernale i veicoli Euro 0, Euro 1 a benzina e diesel, Euro 2 diesel nel Centro Storico e, sulla base delle Linee Guida per il miglioramento della qualità dell'aria ed il contrasto all'inquinamento locale da PM10" della regione Veneto (DGR 1909/2016), viene monitorata costantemente la situazione per quanto riguarda il PM10 per l'eventuale divieto di circolazione anche degli Euro 3 diesel .</p>
--

Dal punto di vista della **mobilità**, i dati raccolti dall'ultimo rapporto annuale "Ecosistema urbano" di Legambiente mostrano come la situazione della città sia nella media dei casi esaminati (tutti i capoluoghi di provincia italiani): modal share (percentuale di spostamenti privati motorizzati) – 60° posto - 76%; incidentalità stradale (numero vittime – morti+feriti - ogni 1000 abitanti) – 44° posto - 5,34; estensione pro capite della superficie stradale pedonalizzata – 60° posto - 0,2; indice ciclabilità (m_eq/100 ab) – 25° posto - 12,79. A fronte di questi dati, la città di Vicenza ha avviato già da diverso tempo un processo di promozione della mobilità sostenibile attraverso da un lato l'adozione di politiche organiche (PUM, e prima ancora istituzione di una ZTL nel 1999, di una piattaforma logistica per la distribuzione delle merci con veicoli elettrici nella ZTL stessa, accordi di programma con altri enti pubblici per promuovere diverse azioni legate alla mobilità sostenibile e così via), e dall'altro la promozione di innumerevoli interventi concreti tesi ad agevolare e tutelare la mobilità ciclo-pedonale.

Come in tutte le città medio piccole d'Italia, la ripartizione modale degli spostamenti vede prevalere nettamente l'uso dell'auto privata in città (utilizzata per il 68% degli spostamenti, Fonte PUM di Vicenza, anno di riferimento 2010) e ancor più fortemente nei comuni dell'Area Urbana. Questa condizione è dovuta al decentramento residenziale che caratterizza molti centri urbani, così da rendere complesso riuscire ad erogare un servizio di trasporto pubblico efficiente, capillare e sufficientemente versatile.

Le **autovetture circolanti** a Vicenza ogni 100 abitanti (tasso di motorizzazione) sono 60, che ci pone al 35° posto nell'elenco di 104 città monitorato da Ecosistema Urbano 2016. L'utilizzo diffuso dell'auto privata per gli spostamenti ha prodotto l'attuale situazione di notevole congestione veicolare e soprattutto di rilevante inquinamento atmosferico, che ha portato ad avere purtroppo diversi superamenti dei livelli minimi consentiti degli inquinanti più pericolosi (l'anno 2015 ha registrato 106 giorni di superamento per i PM10), come già descritto.

L'utilizzo del mezzo pubblico in città si attesta attorno al 15% (PUM di Vicenza, 2010) e dal 2003 ad oggi il numero di passeggeri annui trasportati è andato via via calando, con una punta minima nel 2012 (-10,33% rispetto al 2003) e un netto aumento negli ultimi 3 anni (2013-2014-2015) fino a superare i livelli del 2003 (+9,24%), attestandosi a 12.112.326 passeggeri/anno.

Il recupero di passeggeri trasportati è probabilmente dovuto agli sforzi condotti per una continua rimodulazione del servizio per renderlo più aderente possibile alle esigenze dei cittadini (creazione di LAM, Linea ad Alta Mobilità previste dal PUM, attivazione di centrobus con ottima frequenza dai 3 parcheggi scambiatori), ma il volume dei passeggeri trasportati rimane ancora a livelli bassi e soprattutto, in particolare negli scambi con i comuni dell'Area Urbana, non oltrepassa il target classico costituito dalla motivazione del viaggio legato allo studio.

Negli ultimi anni sono stati attivati anche una serie di **servizi di info-mobilità** che sfruttano i moderni sistemi tecnologici di ITS, che vanno ad aggiungersi ai tradizionali pannelli a messaggio variabile che indirizzano l'utenza verso i parcheggi e danno informazioni sullo stato di occupazione dei parcheggi. Sono attive quindi 14 paline intelligenti sulle più importanti fermate di TPL che danno informazioni in tempo reale sui bus in arrivo alla fermata e codici QR code alle fermate che rinviano ad un sito internet che dà informazioni sui passaggi alla fermata. E' inoltre attivo un servizio denominato Park WEB che dà informazione in tempo reale sul parcheggio libero più vicino.

Negli ultimi anni inoltre si sta perseguendo con notevole sforzo l'obiettivo di **ammodernamento dei bus** nel tentativo di recuperare quote di domanda e combattere la disaffezione nei confronti dell'uso del bus, oltre che ovviamente per contribuire alla riduzione dell'inquinamento atmosferico. L'età media dei bus in ambito urbano si attesta sui 15 anni nel 2015.

Per quanto riguarda l'Area Urbana, nella ricostruzione dei livelli di mobilità eseguita in ambito PUM, è emerso che le **direttrici** più cariche dal punto di vista veicolare sono la SR11 Padana Superiore, sia da est che da ovest, che raccoglie il traffico proveniente da Torri di Quartesolo, Creazzo/Sovizzo, Altavilla Vicentina, la SP248 e la SP46, che raccoglie il traffico proveniente dai comuni dell'Alto Vicentino. Dai comuni di Torri di Quartesolo, Altavilla Vicentina, Creazzo e Sovizzo appartenenti all'AREA URBANA si genera il 45% degli spostamenti in ingresso in città lungo la SR 11 Padana Superiore.

Lungo la dorsale est ovest in attraversamento della città si sviluppa la linea 1 che rappresenta la linea più forte con quasi 100 coppie di corse offerte al giorno e quasi 8000 passeggeri saliti/giorno con il miglior indice di efficacia (+40%). A est, verso Torri di Quartesolo (41 coppie/giorno) è presente una prosecuzione della linea 1 mentre ad ovest, verso Altavilla Vicentina, Creazzo, Sovizzo (25 coppie/giorno) è attiva la linea 12/14. A

nord, verso Caldogno (20 coppie/giorno) è attiva la linea 9.

Solo 1/3 degli abbonati bus risiede a Vicenza: la maggior parte risiede nei comuni di prima cintura, in particolare ad Altavilla Vicentina, Caldogno, Creazzo e Torri di Quartesolo.

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

Il Comune di Vicenza ha aderito al "**Patto dei Sindaci**", un accordo volontario con l'Unione Europea, che vincola la Città al raggiungimento di un importante obiettivo di riduzione del 20% delle emissioni di CO2 entro il 2020 rispetto all'anno di riferimento 2006. Questo accordo è stato sottoscritto anche dagli altri comuni dell'AREA URBANA. In virtù di tale sottoscrizione, dovranno procedere alla redazione del **Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (P.A.E.S)**, che comprende anche azioni nel campo della mobilità sostenibile. Il Comune di Vicenza ha già redatto il PAES (DGC 14/2013) nell'ambito del progetto europeo CONURBANT. Le azioni contenute nel P.A.E.S. riguardano i campi della mobilità sostenibile, dell'edilizia efficiente, dell'energia rinnovabile e della riqualificazione del territorio. Creazzo, Sovizzo e Torri di Quartesolo stanno già redigendo un proprio P.A.E.S.

Nel 2012 è stato redatto il **Piano Urbano della Mobilità (DG48/2012)**, che ha analizzato il sistema della mobilità permettendo di conoscere i livelli di mobilità della città capoluogo, come sopra già descritti, aggiungendo come ultimo dato l'uso della bici che si attesta in un 10% circa in continua crescita, viste anche le condizioni orografiche e l'impegno profuso nella realizzazione di nuove piste ciclabili, che pone Vicenza nel 25° posto su 104 nell'elenco delle città per indice di ciclabilità (misurato sulla base di metri di ciclabili ogni 100 abitanti, Fonte Ecosistema Urbano 2016). Il PUM si è posto importanti obiettivi di rimodulazione delle modalità di spostamento a favore del trasporto pubblico e della mobilità ciclabile.

Dal PUM sono poi derivati una serie di accordi/ protocolli d'intesa con altri comuni della cintura, compresi i comuni della AREA URBANA, anche per la partecipazioni in pool a bandi per finanziamenti regionali e statali, per realizzare tale rete portante. La collaborazione su questo fronte con i comuni della cintura è sempre stata ottimale. In alcuni casi, la stessa Provincia di Vicenza che ha redatto il Piano della ciclabilità extraurbana coordinato con il PUM, si è fatta promotrice degli accordi poi sottoscritti.

In sede di revisione intermedia del PUM, approvato 5 anni fa, l'obiettivo è di porre le basi per la definizione delle linee guida di sviluppo del **PUMS**. Il Comune di Vicenza inoltre è capofila del progetto europeo SOLEZ, che ha come obiettivo l'individuazione di azioni nell'ambito delle Low Emission Zone, coinvolgendo anche tutti i comuni della cintura urbana. Uno degli obiettivi del progetto è proprio la produzione di linee guida per la redazione del PUMS per la parte delle Low Emission Zone.

Relativamente alla strumentazione di pianificazione del traffico degli altri Comuni dell'Area urbana si segnala che il Comune di Creazzo è dotato del Piano del Traffico d'area per la sicurezza stradale e la qualità urbana di cui alla DCC n. 55 del 12/09/2013; il Comune di Torri di Quartesolo ha in corso un progetto di realizzazione di pianificazione del traffico utilizzando contributo regionale e fondi proprio; gli altri Comuni (Altavilla Vicentina, Caldogno, Sovizzo) non sono attualmente dotati di strumentazione di pianificazione del traffico.

A inizio febbraio 2017 è stato siglato l'addendum al Protocollo d'Intesa tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Rete Ferroviaria Italiana, Regione del Veneto, Comune di Vicenza e CCIAA Vicenza per l'attraversamento dell'**Alta capacità nell'Area urbana** (Vicenza, Altavilla, Torri di Quartesolo). Oltre all'incremento dei servizi ferroviari, il progetto prevede tra le opere connesse la realizzazione di una linea portante del trasporto pubblico locale, integralmente elettrica, in grado di riorganizzare e rilanciare l'intera rete urbana ed extra-urbana con risultati attesi sulla ripartizione modale dell'area.

Sul fronte della **gestione del TPL**, nel marzo 2016 è nata la società Società Vicentina Trasporti (S.V.T.) srl, che ha riunito il precedente gestore del servizio di trasporto pubblico urbano (AIM Mobilità srl) e del servizio di trasporto pubblico extraurbano (FTV srl). Tale nuovo assetto societario nel servizio di TPL, che raduna il servizio urbano del capoluogo con il servizio extraurbano, sarà certamente occasione per attuare importanti sinergie nel servizio reso al cittadino (aumento e razionalizzazione dell'offerta, integrazione tariffaria, agevolazioni indotte da economie di scala, ecc.), ma indurrà anche una semplificazione nel rapporto tra istituzioni/pianificatori e gestori del servizio.

Sul fronte della **pianificazione del TPL**, la Legge Regionale del Veneto 25/1998, approvata in attuazione al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, detta la disciplina e l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale regionale e locale ricadenti nel territorio della Regione Veneto. In seguito all'individuazione da parte della Giunta regionale (DGR n. 2048 del 19/11/2013) dei bacini provinciali quali bacini territoriali ottimali e omogenei del trasporto pubblico locale, nel marzo 2014 è stato costituito l'Ente di Governo del trasporto pubblico locale del bacino di Vicenza che comprende i servizi di trasporto pubblico urbano, suburbano ed extraurbano di Vicenza, organizzati dal Comune di Vicenza, dell'area provinciale extraurbana di Vicenza, organizzati dalla Provincia di Vicenza e delle aree urbane dei comuni di Bassano del Grappa, Schio, Valdagno e Recoaro Terme.

I rapporti tra i diversi enti facenti parte dell'Ente di Governo del bacino di Vicenza sono regolati da apposita convenzione (approvata con DCC n.3 del 11/02/2014 e sottoscritta il 7/05/2014). Scopo dell'Ente di Governo del bacino di Vicenza è il perseguimento dell'integrazione tra i servizi di trasporto urbano ed extraurbano nell'ambito del bacino della Provincia di Vicenza e la riduzione o l'eliminazione di diseconomie e sovrapposizioni tra i servizi, ai fini di una maggiore efficacia ed economicità del servizio reso.

L'Ente di Governo pertanto provvede all'esercizio associato delle funzioni amministrative, di pianificazione, programmazione, affidamento, controllo e vigilanza dei servizi di trasporto pubblico locale ricadenti nel bacino della provincia di Vicenza. Si tratta di una modifica epocale nella gestione dei servizi di trasporto pubblico che prima derivavano da un rapporto diretto tra ogni singolo ente e la Regione dalla quale venivano erogati i fondi statali per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico finalizzati alle aziende, che comunque avevano e hanno l'obbligo della copertura del 35% del rapporto tra ricavi e costi.

La costituzione dell'Ente di Governo per il trasporto pubblico incentiva un ruolo di maggiore coordinamento tra gli enti, così da rendere un servizio più efficiente, coordinato ed omogeneo nell'ambito almeno provinciale, dando opportunità importanti per implementare servizi come la bigliettazione elettronica e l'integrazione dei vari servizi offerti. Come già detto, l'avvio della nuova società SVT srl, che da sola copre il 90% circa dell'offerta di trasporto pubblico del Bacino provinciale, faciliterà le attività di integrazione e l'implementazione di alcuni servizi innovativi e di qualità.

Nell'ambito dei rapporti con la Regione Veneto per la gestione dei fondi statali destinati al Trasporto Pubblico Locale, vengono annualmente individuati dei fondi per la sostituzione dei bus più obsoleti con mezzi a ridotto impatto ambientale. Nel 2013 si è potuto utilizzare anche dei fondi derivanti da un bando del Ministero dell'ambiente per la sostituzione di bus a ridotto impatto ambientale.

Un'importante **best practice** nel Comune capoluogo è costituita dall'attivazione della **piattaforma logistica per il trasporto delle merci nell'ultimo miglio da e per la ZTL e il centro storico**. Nel 2006 l'Amministrazione Comunale ha attivato la piattaforma logistica, da dove partono mezzi a ridotto impatto ambientale, totalmente elettrici, per distribuire le merci dirette nella ZTL con l'obiettivo della minimizzazione dei viaggi e la massimizzazione dei carichi trasportati. La piattaforma è stata denominata VELOCE (Vicenza Eco-LOGisticCEnter) ed è gestita dalla società Vicenza Logistic Center s.r.l., partecipata dal Comune di Vicenza, l'associazione dei Commercianti ASCOM, l'associazione delle piccole e medie imprese (API), l'associazione Industriali, l'associazione degli Artigiani e Confartigianato, che sono stati anche i più importanti stakeholders coinvolti fin dall'inizio della costruzione del progetto. Nel 2009 il Consiglio di Stato ha emesso una sentenza in seguito ad un ricorso della associazione dei corrieri aerei contro il provvedimento istitutivo del Comune di Vicenza, confermando la fondatezza dell'azione del comune nella salvaguardia dell'ambiente e nella difesa della ZTL da fenomeni di congestione veicolare.

<i>Analisi SWOT</i>			
	Punti di forza		Punti di debolezza
1	ZTL funzionante dal 1995 24 h su 24 con regole piuttosto stringenti per il trasporto delle merci grazie alla presenza della piattaforma logistica	1	Congestionamento del traffico e inquinamento atmosferico con diversi episodi di superamento dei livelli minimi di inquinanti
2	Domanda di trasporto pubblico in crescita grazie alle azioni implementate dal PUM	2	Età media elevata del parco autobus

3	Discreto sviluppo della rete ciclabile nella città di Vicenza e previsioni consolidate di collegamento con i comuni della AREA URBANA grazie ad un costante impegno di realizzazione	3	Sviluppo di smart mobility solo all'inizio e in modo disomogeneo all'interno della AREA URBANA
4	Funzionamento consolidato della piattaforma logistica per il trasporto dell'ultimo miglio con continuo allargamento delle filiere merceologiche servite	4	Carenza di standardizzazioni (esempio nella bigliettazione automatica)
5	Avvio SVT (gestore unico del servizio di TPL urbano ed extraurbano) per maggior coordinamento su tecnologie (bigliettazione automatica, ecc.), sull'efficientamento dei servizi di trasporto per i cittadini dell'Area Urbana	5	Carenza di servizi nelle zone periferiche a bassa densità insediativa
6	Sviluppo del Progetto di Filobus per il trasporto pubblico urbano nell'ambito dell'Alta Capacità/Alta Velocità ferroviaria		
7	Presenza di buona accessibilità urbana con futuro potenziamento offerto dalla nuova SS46 e la presenza di parcheggi scambiatori		
	Opportunità		Minacce
1	Sottoscrizione del Patto dei Sindaci per gli obiettivi Europa 2020 da parte dei comuni della AREA URBANA e conseguente necessità di redazione del PAES	1	Gli eccezionali eventi meteorologici che hanno interessato il comune di Vicenza negli ultimi anni hanno accentuato i fenomeni di dissesto idrogeologico dell'area, evidenziando alcune criticità su porzioni delle reti infrastrutturali.
2	Mobilità integrata - possibile superamento delle divisioni istituzionali sul tracciato della linea AV/AC con l'ipotesi di stazione dedicata nell'area di Vicenza Ovest.	2	Politiche di "spending review" a scapito della spesa pubblica per fornitura di servizi di TPL. Essendo il progetto Filobus strettamente collegato al progetto di sviluppo della linea ferroviaria ad alta velocità, è possibile che si verifichino rallentamenti allo sviluppo di entrambi, che non dipendono dalle decisioni della sola Amministrazione Locale.
3	Mobilità integrata - possibilità di investimento in infrastrutture locali a seguito del prolungamento della concessione autostradale dell'autostrada A4 alla società "Serenissima".	3	Difficoltà connesse al possibile mancato rinnovo della concessione dell'autostrada A4 alla società "Serenissima".
4	Mobilità integrata - approvazione Protocolli d'Intesa con comuni contermini per la realizzazione di piste ciclabili	4	Difficoltà nel comunicare efficacemente le motivazioni che inducono gli interventi di restrizione degli accessi (ZTL o LEZ Low Emission Zone) e conseguente rischio di impopolarità degli stessi

1.2.3 Obiettivo Tematico 9

<i>Analisi territoriale dell'area, corredata di dati statistici e referenziati</i>
Il territorio dell'Area Urbana è un territorio che invecchia, che presenta fasce di povertà e di esclusione sociale significative e che presenta progetti migratori di lungo periodo.
A causa della crisi economica, la popolazione a rischio povertà o esclusione sociale , è aumentata anche nel territorio dell'AREA URBANA, colpendo in particolare le famiglie anziane mono-reddito, le famiglie con

minori e i cittadini extra-comunitari.

Gli anziani soli ultra 80enni sono circa 7000, di questi il 2,5% sono stimati in condizioni di povertà.

Le famiglie con minori che hanno avuto accesso a contributi economici nel 2015 sono state 800, solo a Vicenza 551, pari al 64% di tutte le famiglie che hanno avuto accessi a contributi economici. Le famiglie straniere sono state il 34%. Il numero delle famiglie assistite negli ultimi 15 anni (2000 – 2015) registra un aumento di più del 1000%. Aspetti specifici sono emersi relativamente alla condizione di padri separati soli e di cittadini stranieri con permesso di lungo soggiorno la cui famiglia è rientrata in Patria a causa della crisi.

Sta inoltre emergendo il fenomeno dei cittadini extracomunitari con permessi di lunga durata prima sconosciuti ai servizi sociali che si trovano in condizioni di povertà assoluta per la perdita del lavoro e la mancanza di una rete familiare [Comuni AREA URBANA, 2016].

Dall'analisi emerge che la **vulnerabilità sociale** non è solo un sintomo di condizione di povertà economica, ma di condizioni multidimensionali che caratterizzano un numero crescente di popolazione. Si rimanda al link <http://www.comune.vicenza.it/uffici/dipserv/socialieabitativi/servizisociali/vicenzainsiemesipuo.php> per l'analisi degli ultimi 10 anni di servizi sociali nel territorio. L'alto numero di persone prive di occupazione ha determinato un accesso ai servizi sociali di nuove tipologie di utenza, arrivando a interessare complessivamente quasi l'8% della popolazione, la metà della quale riceve aiuto in forma di contributi o servizi. Solo nel 2015 sono state 303 le persone coinvolte in progetti sociali di contrasto alla vulnerabilità.

La presenza di un Centro anti-violenza consente il monitoraggio del fenomeno registrando la presa in carico di 483 donne, di cui 157 straniere, nel periodo 2012 – 2016.

La **struttura delle famiglie dell'Area Urbana** è in evoluzione:

- 27.525 famiglie uni-personali (il 16% della popolazione) di cui 21.299 a Vicenza;

- il 9% delle famiglie sono *mono-parentali* con figli ancora dipendenti economicamente sia minorenni che adulti in disagio economico; cresce il nr. di figli che si prendono cura dei genitori anziani [Comuni AREA URBANA, 2016].

Il **patrimonio di Edilizia Residenziale Pubblica (ERP)** risulta costituito da 2813 alloggi (1499 comunali, pari al 53%, gestiti da AIM Valore Citta' AMCPS e 1314, pari al 47%, gestiti dall'ATER). Il numero degli alloggi di proprietà comunale si mantiene costante, mentre il numero degli alloggi di proprietà ATER è diminuita negli anni per effetto anche del piano vendita in corso seppur solo parzialmente compensato dall'acquisto da parte di ATER di nuovi alloggi da destinare a ERP.

L'**ERP in rapporto alla domanda e all'offerta** evidenzia la presenza di un fabbisogno insoddisfatto a causa dell'esiguo numero di alloggi disponibili all'assegnazione: nell'AREA URBANA circa il 97% delle domande di alloggio non è soddisfatta; leggermente migliore il dato del capoluogo che registra l'85% delle domande di alloggio insoddisfatte. Gli ultimi dati messi a disposizione dall'Osservatorio Casa del Comune di Vicenza mettono in evidenza che la domanda di ERP a Vicenza arriva principalmente da nuclei familiari monoparentali, seguiti da nuclei familiari composti da anziani soli, nuclei familiari soggetti a sfratto o privi di alloggio e infine giovani coppie. Nell'ultimo anno vi è stata una leggera contrazione delle domande per ERP a Vicenza: 927 domande nel 2014 presentate, 802 domande nel 2015, di cui 77 da parte di nuclei soggetti a sfratto o privi di alloggio. La domanda di **contributi affitto** è in crescita: 398 domande nel 2013; 814 domande nel 2014. [Osservatorio Casa del Comune di Vicenza, 2016].

Gli ultimi dati disponibili per i provvedimenti di **sfratto** sono del 2012 (fonte Tribunale Vicenza) dove è stato registrato il numero maggiore dei provvedimenti emessi a partire dall'anno 1999 con 291 provvedimenti emessi a fronte dei 243 del 2011, il 93% per morosità del totale dei provvedimenti emessi (271 a fronte di 20 relativi a finita locazione). La situazione negli altri Comuni, seppure con meno drammaticità, registra comunque una grave sofferenza relativamente alla domanda di alloggio.

Nell'ambito del processo di inclusione sociale appare inoltre preoccupante il numero delle **persone senza dimora**: l'ultima rilevazione registra nell'AREA URBANA 795 primi contatti, di cui 592 in accoglienza notturna, 118 in appartamenti di secondo livello, 85 in strada. In 10 anni solo a Vicenza, il numero delle persone accolte in strutture è cresciuto del 100% (dai 241 ospiti del 2005 ai 482 del 2015) [Comuni Area Urbana, Caritas 2016].

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

L'area interessata dalla Strategia è un **sottoinsieme dei Comuni dell'ULSS n.6**. Il contrasto alla marginalità sociale per la promozione dell'inclusione e il contrasto alla povertà e alla discriminazione ha visto negli ultimi anni un particolare interesse direttamente proporzionato all'aggravarsi della crisi del mercato del lavoro.

Nella **ripianificazione del Piano di Zona 2015** tale tema viene articolato a partire dalle azioni programmate dal sistema integrato socio-sanitario per le aree infanzia e adolescenza, anziani, disabilità, dipendenze, psichiatria.

Azioni di inclusione sociale e contrasto alla discriminazione sono state attivate sia dalle **singole Amministrazioni Comunali** che da **accordi specifici tra Comuni** anche con la partecipazione di altri partner istituzionali o del privato sociale.

Il contesto istituzionale vede il Comune Capoluogo capofila e responsabile di una serie di accordi e intese con i Comuni partner a partire dalle indicazioni normative nazionali e regionali e dalla attivazione di specifici progetti. In particolare nell'area OT9:

1. gestione del **Centro Affidi e Solidarietà Familiare**, per tutto l'ambito della Conferenza dei Sindaci;
2. individuazione nel Comune di Vicenza del **capofila per il PON SIA** (Sistema di Inclusione Attiva) parte passiva e attiva;
3. adesione al Reddito di Inclusione Attiva della Regione del Veneto, con il Comune di Vicenza **capofila del progetto "Cittadinanze Reincontrate"** e l'attivazione nei Comuni partner di azioni coordinate e condivise per la promozione di azioni per il sostegno al reddito e all'inclusione sociale delle fasce economicamente e socialmente più fragili;
4. gestione da parte del Comune di Vicenza del **Centro Antiviolenza**, rivolto alle donne vittime di violenza fisica, psicologica, economica residenti nell'area urbana, al quale hanno aderito tutti i Comuni;
5. gestione da parte del Comune Capoluogo dei progetti regionali e nazionali volti al **contrasto del fenomeno della prostituzione coatta e della tratta** che coinvolgono in particolare i Comuni interessati alla strategia integrata;
6. necessità, certificata anche dalla riprogrammazione del Piano di Zona, di azioni coordinate tra Amministrazioni Comunali per far fronte all'incremento statisticamente significativo del fenomeno degli **sfratti esecutivi e più in generale del disagio abitativo**, a causa principalmente della situazione di disagio socio-economico che si avverte ormai da alcuni anni. Non sempre è pensabile rispondere con soluzioni tradizionali di tipo abitativo, mentre sembrano più appropriate formule di temporanea accoglienza comunitaria per nuclei familiari in convivenza;
7. possibilità dell'Amministrazione Capoluogo di mettere a disposizione a seguito di appositi accordi, in ottica di valorizzazione e ottimizzazione, le proprie strutture di **co-housing e di accoglienza notturna** a favore delle situazioni di particolare fragilità.

Il **patrimonio ERP** è connotato da alloggi di proprietà ATER esclusiva nei 5 Comuni più piccoli dell'AREA URBANA; mentre nel Capoluogo per il 50% da proprietà ATER e per il 50% da proprietà comunale in gestione a AIM Valore Citta' AMCPS. Gli strumenti sono oltre ai tradizionali bandi di assegnazione ai sensi della L. n. 10/1996 sono il ricorso alla locazione agevolata, i piani pluriennali per il recupero degli alloggi sfitti comunali, l'istituzione della Commissione Emergenza Abitativa CEA per il Comune di Vicenza che si è dotata di un regolamento per l'emergenza abitativa e una Agenzia della locazione.

<i>Analisi SWOT</i>			
	Punti di forza		Punti di debolezza
1	Presenza di accordi e protocolli formalizzati con i comuni dell'Area Urbana per la gestione di servizi di contrasto alla marginalità	1	Chiusura di numerosi esercizi commerciali nelle aree individuate come degradate a causa della crisi economica che ha indebolito il tessuto socio-economico urbano, causando l'incremento delle segnalazioni in quelle aree di situazioni di marginalità sociale
2	Rete sociale estesa, esistenza di rapporti formalizzati tra AU e Centro Servizio Volontariato	2	Mancanza di un sistema di raccolta dati uniformato
3	Rappresentanza formalizzata delle Comunità Migranti (Consiglio Comunale delle/i cittadine/i stranieri extracomunitari e apolidi) nel Comune di Vicenza	3	Aumento della popolazione a rischio povertà o esclusione sociale, in particolare per le famiglie anziane mono-reddito, per le famiglie con minori e i cittadini extra-comunitari.
4	indice di disagio sociale dell'AREA URBANA sensibilmente inferiore al valore nazionale	4	Unità abitative ERP gestite da due enti diversi e patrimonio generalmente datato e a bassa efficienza energetica
	Opportunità		Minacce
1	Incremento delle prassi di integrazione delle risorse per le situazioni di fragilità, vulnerabilità e marginalità grazie alla opportunità di lavoro congiunto tra i diversi servizi della AREA URBANA	1	Rischio di delega della risoluzione delle criticità al Comune Capoluogo e della concentrazione della medesima su Vicenza
2	Incremento delle banche dati sulla situazione dell'utenza sulla base dei protocolli previsti nell'ambito delle azioni a valersi sugli OT2	2	Politiche di spendig review a scapito della spesa pubblica per fornitura servizi sociali e edilizia residenziali pubblica a cittadini
3	Vicenza è riconosciuta come Ambito di Intervento per il PON Inclusionione per il numero di Senza Fissa Dimora	3	Peggioramento della condizione economica confermata dall'incremento del numero delle famiglie che richiede aiuto e sostegno dopo aver perso la casa di proprietà a causa delle difficoltà nell'onorare il mutuo.
4	Recupero e valorizzazione del patrimonio residenziale pubblico con conseguente riduzione di consumo di suolo	4	Percentuale della popolazione Senza Dimora più alta rispetto alla media nazionale con conseguente peggioramento delle condizioni di degrado in alcune zone

1.3 Quadro riassuntivo dei principali problemi e fabbisogni dell'area

<i>Elenco dei fabbisogni dell'area emersi dall'analisi di contesto nei tre OT dell'Asse SUS che si intendono affrontare con la presente Strategia.</i>	
OT 2	<p>A) Necessità di disporre di servizi on line rivolti ai cittadini dei comuni dell'AREA URBANA basati su un sistema integrato di indicatori costruiti a partire da dati standardizzati provenienti da fonti eterogenee per il management urbano per il monitoraggio e il governo dei fenomeni connessi alle azioni dell'OT4 e dell'OT9</p> <p>B) Necessità di ampliare l'offerta di servizi online relativi a processi amministrativi, accessibili, pienamente interattivi, integrati con i sistemi di backoffice del comune e condivisi a livello sovra-comunale per cittadini e imprese basati su dati standardizzati e tecnologie aperte, secondo gli orientamenti della Strategia per la Crescita Digitale 2014-2020;</p> <p>C) Necessità di offrire servizi che favoriscano la partecipazione e la cittadinanza attiva, attraverso ad esempio la figura del cosiddetto "angelo digitale", ovvero l'attivazione di associazioni che insegnino/aiutino i "non digitali" ad usare i nuovi strumenti e i servizi online, in particolare con riferi-</p>

	mento alla popolazione target delle azioni 9.4.1 – 9.5.8.
OT 4	<p>A) Necessità di riduzione della congestione veicolare e dell'inquinamento atmosferico per evitare il superamento dei livelli minimi consentiti dagli inquinanti più pericolosi</p> <p>B) Necessità di superare un modello di mobilità urbana imperniato sulla prevalenza del trasporto privato</p> <p>C) Necessità di miglioramento dell'accessibilità e della qualità del servizio del TPL attraverso il rinnovo delle flotte e l'innovazione tecnologica nella comunicazione e gestione del servizio</p> <p>D) Necessità di migliorare la viabilità di raccordo con i comuni dell'Area urbana mediante la preferenziazione del percorso rispetto ai veicoli privati (attualmente non disponibile) e di garantire la regolarità e la frequenza stabilita del percorso</p>
OT 9	<p>A) Riduzione del numero di popolazione in condizione di povertà e disagio abitativo</p> <p>B) Necessità di valorizzazione e rinnovo del patrimonio abitativo pubblico anche dal punto di vista della efficienza energetica</p> <p>C) Necessità di sperimentare modelli abitativi innovativi in relazione alle esigenze di alcuni soggetti target come anziani soli, persone con disabilità e famiglie in condizioni economiche disagiate</p> <p>D) Necessità di sviluppare nuovi modelli di accoglienza e housing per le persone senza dimora</p>

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

1.4.1 Scelta della delimitazione territoriale dell'Area urbana

<p><i>Descrizione della motivazione della delimitazione dell'Area urbana e del come l'analisi di contesto effettuata abbia condotto alla scelta e all'esclusione dei Comuni dell'hinterland, illustrando l'omogeneità dell'Area sotto il profilo sostanziale</i></p>
<p>L'Area urbana di potenziale interesse era rappresentata dai Comuni di Altavilla Vicentina, Arcugnano, Bolzano Vicentino, Caldogno, Castegnero, Costabissara, Creazzo, Dueville, Gambugliano, Grumolo delle Abbadesse, Longare, Montegalda, Monteviale, Monticello Conte Otto, Quinto Vicentino, Sovizzo, Torri di Quartesolo, Zovencedo.</p> <p>Come appare evidente dai dati e dalle mappe riportate, i comuni finali coinvolti (Altavilla Vicentina, Creazzo, Caldogno, Sovizzo e Torri di Quartesolo) sono quelli demograficamente più rappresentativi tra quelli che nell'Area urbana rappresentano, anche idealmente, la continuità territoriale, economica, edilizia ed infrastrutturale con Vicenza, come da analisi presentata per la candidatura dell'Area Urbana.</p> <p>La loro contiguità non solo territoriale con Vicenza è testimoniata anche dall'analisi dei dati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per i profili anagrafici, emerge dalle mete di destinazione dei vicentini che escono da Vicenza per decidere di vivere altrove (abitanti emigrati da Vicenza, dati 2015: a Altavilla Vicentina 80 ab su 12.062, a Torri di Quartesolo 118 ab su 11.821, a Creazzo 74 ab su 11.331, a Caldogno 101 ab su 11.291, a Sovizzo 32 ab su 7.769); - per i profili della mobilità, in termini di spostamenti pendolari giornalieri, legati allo studio o al lavoro, si rileva che le relazioni più importanti in termini quantitativi, si hanno con i comuni di Creazzo/Sovizzo (più di 2500 spostamenti sistematici) e di Altavilla Vicentina (più di 1700 spostamenti) a ovest, di Torri di Quartesolo (2240 spostamenti) a est e di Caldogno (più di 2000 spostamenti) a nord, ovvero i comuni invitati a far parte dell'Area Urbana. <p>I comuni scelti per lo sviluppo della SISUS guidati dalla città capoluogo Vicenza, partendo dall'asse di collegamento e penetrazione non solo viabilistica costituito dalla Strada Regionale 11 "Padana Superiore", affrontano la sfida di cooperare per individuare ed innescare strategie di crescita e di riordino urbano,</p>

necessarie in un territorio denso e qualificato di azioni e attività economiche, popolato complessivamente da quasi 167.000 residenti.

La SR11 è infatti dominata dalla presenza di strutture ed edifici (al censimento 2011 assommavano a 23.682) a destinazione commerciale, artigianale, industriale e residenziale, posti in modo quasi continuo lungo l'asse stradale. La SR11 è inoltre uno degli assi della viabilità di accesso al capoluogo più carichi di traffico ed il 45% del traffico in ingresso a Vicenza ha origine proprio nei comuni delle direttrici poste lungo la SR 11 Padana Superiore, che comprendono appunto Torri di Quartesolo, Altavilla Vicentina, Creazzo e Sovizzo. Lungo l'asse della SR11 si articolano le più importanti linee di TP, come le linee di SVT (Società Vicentina Trasporti) n.1 e n. 12/14.

Gli stessi aspetti che rendono la SR11 un importante asse di collegamento del territorio ne fanno un elemento attrattivo per lo sfruttamento della prostituzione e per altre situazioni di marginalità (tossicodipendenza, persone senza dimora, povertà estrema) e quindi il coordinamento tra i Comuni che si sviluppano lungo l'asse della SR11 da Torri di Q.lo ad Altavilla è fondamentale per il contrasto a questi fenomeni. Parimenti i principali luoghi di accoglienza di bassa e media soglia sono localizzati lungo il predetto asse e nella zona nord di Vicenza verso Caldogno.

Ci troviamo di fronte a un elemento territoriale a sviluppo non solo lineare, privo di fattori identitari di natura sociale, al quale è stato nel tempo attribuito l'appellativo di "strada mercato". Ne consegue che il miglioramento dei sistemi insediativi e residenziali, in alternativa ai processi di espansione, potrà fortemente caratterizzare i nuovi strumenti di governo del territorio ai diversi livelli e diventare il principale obiettivo delle scelte amministrative locali. Tra detti strumenti si richiama, ad esempio, l'Area Progetto Vi-Ver, previsto nel PTCP, che contiene direttive per la pianificazione intercomunale al fine di condurre ad una riorganizzazione del sistema insediativo.

Come accennato, lungo la SR11 risulta assente una "equilibrata" interrelazione tra fattori umani e naturali e "pianificatori" che possa esprimere una visione identitaria dei luoghi. L'assetto territoriale è il frutto dello spontaneismo insediativo ed è necessario dunque un piano strategico capace di guidare realmente le scelte urbanistiche intercomunali e di incidere sui processi di riqualificazione urbana e sociale. Va rilevato a riguardo come la pianificazione comunale proceda in tempi e modi estremamente eterogenei; nessun PATI tematico è nato, per iniziativa dei comuni, sul territorio della SR 11.

Una positiva trasformazione urbana deve inoltre, in molti casi, passare attraverso la revisione delle previsioni urbanistiche vigenti (vedi grandi aree di trasformazione) che, se attuate senza una condivisa strategia complessiva, rischiano di vanificare le iniziative di miglioramento del sistema insediativo.

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

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

Fornire in allegato una mappa contenente la localizzazione delle suddette aree.

Aree marginali individuate	Il sistema dei servizi per le persone prive di alloggio si articola in strutture di accoglienza notturna, accoglienza diurna, servizi mensa, unità di strada, servizi lavanderia e doccia, per lo più concentrati nell'area ovest della città, individuata nella mappatura come area grigia. Negli anni il servizio di accoglienza si è andato articolando in base al percorso di vita delle persone in difficoltà: dalle situazioni in strada che trovano risposta nell'unità di strada, nelle accoglienze diurne e nell'offerta di ricoveri temporanei per il freddo, accoglienza notturna offerta dall'Albergo Cittadino, alle strutture di 2^ accoglienza di Via dei Mille e Stradella delle Cappuccine, agli appartamenti di emergenza abitativa di via Camisano e agli appartamenti di co-housing di via Bedin e via Setteca'. Quasi tutte le strutture insistono nell'asse Est-Ovest del capoluogo. Anche il Centro Antiviolenza insiste nella zona limitrofa alla stazione ferroviaria (via Torino). Nella stessa zona, gravitano inoltre l'Inps, il consultorio familiare, le strutture residenziali per
----------------------------	---

	<p>pazienti psichiatrici.</p> <p>Si è scelto quindi di incrementare la qualità dei trasporti e dei servizi in questa zona, nonché di riqualificare le strutture di accoglienza delle marginalità dell'area, pur individuando zone a minore intensità di aspetti problematici per la realizzazione delle strutture di housing sociale e co-housing, con la finalità di evitare ghettizzazione e impoverimento del territorio.</p> <p>Il tratto di Strada Statale 11 che attraversa l'Area Urbana in direzione Est-Ovest è infatti fortemente caratterizzata da aspetti di degrado e svantaggio e obiettivo strategico della SISUS è riqualificare la zona “grigia” anche attraverso la valorizzazione di altri spazi d'accoglienza (co-housing e alloggi) collocati in altri quartieri, accompagnando gli interventi strutturali con progetti sociali di comunità condivisi con la cittadinanza dell'AREA URBANA.</p> <p>I Comuni di Altavilla, Creazzo e Sovizzo (comuni contermini area ovest) sono particolarmente interessati alla presenza di forme di marginalità lungo suddetta statale, anche per la presenza di fenomeni legati allo sfruttamento della prostituzione, che ha visto la necessità di attivare interventi integrati con il capoluogo, che verranno rinforzati in occasione dello sviluppo della SISUS.</p> <p>Tutti e 5 i Comuni individuano nel Capoluogo il punto di riferimento per l'accesso ai servizi socio sanitari, in particolare i servizi per la marginalità non hanno presidi territoriali distaccati e le persone quindi gravitano sulla città e in particolare nelle zone comprese tra la stazione ferroviaria e l'area confinante con Altavilla.</p> <p>Le realtà del privato sociale, il volontariato e l'associazionismo di questi territori sono comunque fortemente in rete tra loro e con il Comune di Vicenza, che per capacità e disponibilità economica svolge un ruolo attrattivo e di sostegno alla sussidiarietà in parte anche per questi territori.</p> <p>Si veda la mappa allegata che individua nella zona ovest del Comune di Vicenza l'area marginale.</p>
Popolazione destinataria	<p>Le fasce di popolazione destinatarie della strategia sono in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fasce di popolazione con maggiori problemi di connessione ai centri di erogazione dei servizi - fruitori e potenziali fruitori del TPL - nuclei familiari individuati secondo i criteri della L.R. 10/1996 - anziani soli con parziale autonomia; famiglie in palese disagio economico (famiglie con figli minori, con priorità per i nuclei monoparentali); persone con disabilità - persone senza fissa dimora, di cui all'articolo 28 della L. 328/2000

2. DESCRIZIONE DELLA STRATEGIA

2.1 Descrizione generale della Strategia

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

La SISUS offre l'occasione di attuare le "Linee programmatiche di governo relative al mandato amministrativo 2013-2018", approvate dal Consiglio Comunale di Vicenza con deliberazione n. 42 del 25.07.2013, dove si legge: "Vicenza dovrà assumere sempre più il ruolo di capoluogo, coordinando l'attività amministrativa dell'area metropolitana e assicurando pari dignità a tutti i comuni".

Prima di tutto, quindi, la SISUS è l'occasione per sviluppare le "vocazioni" dell'Area Urbana di Vicenza di fronte alle nuove sfide poste dall'evoluzione del contesto istituzionale, economico e sociale. L'idea guida della SISUS è quella di rendere l'Area Urbana un'area fortemente integrata, inclusiva e smart. L'analisi del contesto delle sfide economiche, ambientali, climatiche, sociali e demografiche dell'Area ha evidenziato che il territorio dell'Area Urbana si trova davanti a tre grandi sfide:

- economica: come affrontare la concorrenza mondiale, le nuove fonti di competitività e di innovazione nell'era della globalizzazione;
- demografico-sociale: come affrontare i cambiamenti demografici e le tendenze sociali emergenti, quali disoccupazione, nuove forme di povertà ed esclusione sociale, immigrazione;
- climatico-ambientale: come affrontare le minacce dei cambiamenti climatici sull'ambiente naturale, sulla biodiversità e sulle condizioni di vita dei residenti e come gestire in modo efficace la disponibilità limitata di risorse;

Le risposte della SISUS a queste tre sfide sono:

- 1) **l'innovazione**, perché il futuro di questa area dipende dalla capacità di cittadini, imprese e istituzioni di innovare, cioè di promuovere e sostenere la ricerca e la formazione per introdurre innovazioni soprattutto nei servizi e nei processi e modelli sociali;

L'OT 2, coordinandosi con le altre AU, consente la realizzazione in forma associata delle componenti principali dei sistemi informatici previsti nelle sub-azioni 2.2.1 e 2.2.2 dell'Asse 6 del POR-FESR, che verranno denominati rispettivamente MyData e MyCity, capaci di rispondere alle richieste di una PA alleata di cittadini ed imprese in particolare per l'inclusione e l'accesso dei cittadini con maggiore fragilità sociale.

Per la loro finalità specifica i servizi che ne derivano saranno costruiti sulla base delle esigenze della popolazione target delle azioni OT4 e OT9 ma, per la loro natura, trattandosi di servizi pienamente fruibili via web, saranno utilizzabili potenzialmente dall'intera popolazione dell'Area Urbana.

Dal punto di vista delle infrastrutture ICT necessarie, ciò che emerge dall'analisi del contesto è la necessità di far riferimento, per l'implementazione dei servizi, ad un unico datacenter condiviso all'interno dell'Area Urbana che forzatamente non potrà che essere quello del comune capoluogo.

Il cittadino deve avere a disposizione un'infrastruttura di accesso adeguata, sicura, il più possibile unificata e semplice. Dall'altra il bisogno di uniformare il contesto regionale. A seguito di numerosi incontri di coordinamento tra le città capoluogo, è maturata la volontà di presentare un'unica proposta nell'ambito del SISUS, prevedendo la realizzazione in forma associata delle componenti principali dei sistemi informatici previsti nelle sub-azioni 2.2.1 e 2.2.2 dell'Asse 6 del POR-FESR, che verranno denominati rispettivamente MyData e MyCity. Essi saranno suddivisi in tre interventi: progettazione, sviluppo/realizzazione, dispiegamento sul territorio.

Progettazione e sviluppo realizzate in forma associata permetteranno un'economia di scala che garantirà significativi risparmi a sistema, nonché la massimizzazione dei risultati sul territorio dell'Area Urbana.

Pertanto si è convenuto di gestire unitariamente l'iter di realizzazione delle componenti principali dei sistemi informatici, eventualmente anche con la costituzione di una o due centrali di committenza per tutti i beneficiari. Viceversa il dispiegamento dovrà essere realizzato direttamente da ciascun Comune di tutte le AU.

- 2) **la sostenibilità**, cioè un nuovo modello di sviluppo caratterizzato da emissioni ridotte di carbonio e basato su un'economia circolare senza sprechi, in cui le risorse naturali sono gestite in modo sostenibile e la biodiversità è protetta, valorizzata e ripristinata in modo tale da rafforzare la resilienza dell'area urbana.

L'OT 4, sostiene le scelte strategiche dell'Area Urbana per una mobilità più sostenibile, in grado di produrre benefici effetti per la salute dei cittadini e per la salvaguardia dell'ambiente, incentivando l'uso del trasporto pubblico all'interno della città e nelle comunicazioni con i comuni dell'Area Urbana, con particolare attenzione alle zone degradate e periferiche.

Come lo stesso PUM approvato nel 2012 ha fortemente ribadito, è necessario fare delle scelte in tema di governo della mobilità che si dirigano verso una mobilità più sostenibile, in grado di produrre benefici effetti per la salute dei cittadini e per la salvaguardia dell'ambiente. Tra le principali azioni di mobilità sostenibile, certamente rientra l'incentivazione dell'uso del trasporto pubblico all'interno della città e nelle comunicazioni con i comuni dell'Area Urbana.

L'avvio di SVT srl, società unica che gestisce il trasporto pubblico urbano di Vicenza ed extraurbano, è un'opportunità molto importante per efficientare il servizio, per migliorare l'offerta e renderla più aderente alle effettive necessità dell'utenza, come in effetti sta avvenendo con azioni di eliminazione di sovrapposizione oppure di coadiuvazione nell'offerta di servizio.

I fondi messi a disposizione dal SISUS rispondono perfettamente alle necessità suesposte finalizzate a rendere più appetibile l'uso del trasporto pubblico, quale modalità di spostamento più sostenibile, al fine di ottenere una ripartizione modale degli spostamenti più compatibile con i principi di salvaguardia dell'ambiente.

- 3) **la solidarietà**, cioè la capacità di costruire un nuovo modello di welfare territoriale per assicurare a tutti le opportunità e le risorse necessarie per partecipare pienamente alla vita economica, sociale e culturale del territorio e per avere una vita dignitosa;

L'OT 9, consente la realizzazione di interventi di recupero del patrimonio immobiliare pubblico, con particolare enfasi sugli interventi di efficienza energetica e permette la realizzazione di progetti di inclusione sociale e di contrasto alla povertà anche attraverso la proposta di soluzioni abitative quali il co-housing che facilitano la costruzione di relazioni di aiuto e solidarietà.

La Strategia vuole dare quindi maggiore e più evidente impulso all'obiettivo di costruire un territorio solidale, chiamato a sostenere il passo del suo cittadino più fragile e incardinato su chiari obiettivi di inclusione sociale, di equità e di semplicità nell'accesso ai servizi.

A seguito dell'assegnazione delle risorse della riserva di efficacia, valutato lo stato di realizzazione degli interventi e tenute in considerazione le indicazioni regionali, si intendono destinare le risorse della riserva alla mobilità sostenibile, in particolare il miglioramento del trasporto pubblico urbano mediante l'acquisto di ulteriori autobus a basso impatto ambientale per perseguire la progressiva riduzione della vetustà del parco veicolare (autobus) attualmente in servizio, a garanzia di accelerazione della spesa e efficace raggiungimento dei target, nonché nel rispetto dei vincoli di concentrazione tematica.

2.2 Descrizione degli obiettivi specifici della Strategia

Elenco degli obiettivi specifici della Strategia. Elenco delle Azioni e/o sub-azioni dell'Asse 6 – SUS che verranno attivate

	Fabbisogno	Obiettivo specifico POR	Obiettivo specifico SISUS	Azione POR FESR corrispondente
OT 2	A) Necessità di disporre di servizi on	OS 16 - Digitalizzazione dei	Creazione di una piattaforma di servizi on-	Azione 2.2.2 “Soluzioni

	<p>line rivolti ai cittadini dei comuni dell'Area Urbana basati su un sistema integrato di indicatori costruiti a partire da dati standardizzati provenienti da fonti eterogenee per il management urbano per il monitoraggio e il governo dei fenomeni connessi alle azioni dell'OT4 e dell'OT9</p>	<p>processi amministrativi e diffusione di servizi pienamente interoperabili della PA offerti a cittadini e imprese</p>	<p>line pienamente interattivi per i cittadini basati su dati provenienti da dispositivi e da fonti eterogenee a supporto delle azioni previste dagli OT 4 e OT9</p>	<p>tecnologiche per la realizzazione di servizi di e-Government interoperabili integrati (joined-up services) e progettati con cittadini e imprese, applicazioni di e-procurement e soluzioni integrate per le smart cities and communities”</p> <p>Sub azione 1 “Sviluppo di servizi di management delle Aree urbane e di servizi di e-government per i cittadini e le imprese basati su una base di conoscenza che mette a disposizione dati provenienti da fonti eterogenee”</p>
OT 2	<p>B) Necessità di ampliare l'offerta di servizi online relativi a processi amministrativi, accessibili, pienamente interattivi, integrati con i sistemi di backoffice del comune e condivisi a livello sovracomunale per cittadini e imprese basati su dati standardizzati e tecnologie aperte, secondo gli orientamenti della Strategia per la Crescita Digitale 2014-2020</p>	<p>OS 16 - Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi pienamente interoperabili della PA offerti a cittadini e imprese</p>	<p>Digitalizzare i processi amministrativi standardizzati, per costituire una piattaforma di servizi online pienamente interattivi a supporto delle azioni previste dagli OT 4 e OT9</p>	<p>Azione 2.2.2 “Soluzioni tecnologiche per la realizzazione di servizi di e-Government interoperabili integrati (joined-up services) e progettati con cittadini e imprese, applicazioni di e-procurement e soluzioni integrate per le smart cities and communities”</p> <p>Sub azione 2 “Erogazione di servizi più efficienti e interattivi a cittadini e imprese tramite la standardizzazione di dati e processi amministrativi”.</p>
OT 2	<p>C) Necessità di offrire servizi che favoriscano la partecipazione e la cittadinanza attiva, attraverso ad esempio la figura del cosiddetto “angelo digitale”, ovvero l'attivazione di associazioni che</p>			

	insegnino/aiutino i “non digitali” ad usare i nuovi strumenti e i servizi online, in particolare con riferimento alla popolazione target delle azioni 9.4.1 – 9.5.8			
OT 4	A) Necessità di riduzione della congestione veicolare e dell’inquinamento atmosferico per evitare il superamento dei livelli minimi consentiti dagli inquinanti più pericolosi	OS 17 - Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane (RA 4.6 AdP)	Sostenere la transizione verso una mobilità urbana a basse emissioni di carbonio per ridurre i livelli di inquinamento oggi esistenti nell'area	Azione 4.6.2 Rinnovo del materiale rotabile
OT4	B) Necessità di superare un modello di mobilità urbana imperniato sulla prevalenza del trasporto privato			
OT 4	C) Necessità di miglioramento dell’accessibilità e della qualità del servizio del TPL attraverso il rinnovo delle flotte e l’innovazione tecnologica nella comunicazione e gestione del servizio	OS 17 - Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane (RA 4.6 AdP)	Sviluppo della mobilità sostenibile all'interno dell'Area Urbana attirando una quota di domanda di mobilità dall'uso del mezzo privato all'uso del TPL	Azione 4.6.3 Sistemi di trasporto intelligenti
OT 4	D) Necessità di migliorare la viabilità di raccordo con i comuni dell’Area urbana mediante la preferenziazione del percorso rispetto ai veicoli privati (attualmente non disponibile) e di garantire la regolarità e la frequenza stabilita del percorso			
OT 9	A) Riduzione del numero di	OS 18 - Riduzione del numero di	Riduzione del numero di famiglie con particolari	Azione 9.4.1 Sub-azione 1

	popolazione in condizione di povertà e disagio abitativo	famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo (RA 9.4 AdP)	fragilità sociali, socio-sanitarie ed economiche in condizioni di disagio abitativo incrementando l'offerta di edifici residenziali pubblici	“Edilizia Residenziale Pubblica”, recupero alloggi del patrimonio residenziale pubblico compreso l'efficiamento energetico
OT9	B) Necessità di valorizzazione e rinnovo del patrimonio abitativo pubblico anche dal punto di vista della efficienza energetica			
OT9	C) Necessità di sperimentare modelli abitativi innovativi in relazione alle esigenze di alcuni soggetti target come anziani soli, persone con disabilità e famiglie in condizioni economiche disagiate	OS 18 - Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo (RA 9.4 AdP)	Realizzare modelli di co housing destinati a nuclei composti da anziani soli, famiglie, persone con disabilità, nei quali i servizi sostengono forme di auto-aiuto, vicinanza e solidarietà reciproca	Azione 9.4.1 Sub-azione 2 Realizzazione di progetti di co housing per la popolazione target
OT9	D) Necessità di sviluppare nuovi modelli di accoglienza e housing per le persone senza dimora	OS 19 - Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora (RA 9.5 AdP)	Riduzione della marginalità estrema sperimentando inserimenti abitativi di housing sociale (led e first)	Azione 9.5.8 Finanziamento di interventi infrastrutturali per la realizzazione e/o la riqualificazione di unità abitative per l'accoglienza di Persone Senza Dimora con le modalità dell'housing led e housing first

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

Sfida Area urbana	Descrizione	Azione/i finanziata dall'Asse SUS	Altre azioni che verranno attivate tramite altre forme di finanziamento (altre strategie e/o fondi, strumenti di pianificazione, politiche ordinarie, altri fondi)
Sfida economica	“Soluzioni tecnologiche per la realizzazione di servizi di e-Government interoperabili integrati (joined-up services) e progettati con cittadini e	Azione 2.2.2	Il Comune di Vicenza ha predisposto alcuni investimenti con fondi propri per rendere il proprio Data Center sicuro ed adeguato alla fruizione anche da parte dei Comuni dell'Area Urbana sulla base di esigenze di contenimento della spesa in relazione a quanto indicato nell'Agenda Digitale del Veneto. In qualità di capofila del CST Vicentino sta inoltre collaborando in questa direzione per un pro-

	imprese, applicazioni di e-procurement e soluzioni integrate per le smart cities and communities”		getto di razionalizzazione dei CED a regia regionale tramite il quale si intende accedere ai finanziamenti europei.
Sfida ambientale	Rinnovo del materiale rotabile	Azione 4.6.2	<p>Nell'ambito dei programmi di investimento concordati con la Regione del Veneto sono stati acquisiti altri mezzi a ridotto impatto ambientale.</p> <p>In sede di progetto esecutivo verrà valutata la possibilità di sperimentare autobus con alimentazione elettrica in particolare per i percorsi che interessano il centro storico di Vicenza, patrimonio UNESCO, anche al fine di prefigurare la tipologia di elettrificazione della linea, come già previsto dal protocollo d'intesa sullo sviluppo dell'Alta Capacità/Alta Velocità di Vicenza, e in coerenza con quanto già previsto dal PUM vicentino.</p>
Sfida ambientale	Sistemi di trasporto intelligenti	Azione 4.6.3	<p>Nell'ambito delle attività previste dal PUM di Vicenza, verranno implementate azioni di infomobilità, intesa come sistema di informazioni sul traffico, la circolazione e la mobilità disponibile sul sito del Comune di Vicenza, rivolta quindi ai cittadini.</p> <p>Nell'ambito del progetto SOLEZ del programma “Interreg Central Europe 2014-2020” promosso dalla Commissione Europea, per il quale il Comune di Vicenza è città capofila, verranno proposte e analizzate soluzioni di smart mobility per le zone a basse emissioni (o zone a traffico limitato in Italia) e altre strategie di mobilità a basse emissioni nelle città della comunità europea.</p> <p>La Regione del Veneto ha attivato un finanziamento per il gestore del TPL, la società SVT srl, per acquisire le tecnologie necessarie ad attivare la bigliettazione elettronica integrata su tutto il territorio del bacino provinciale prima e regionale poi. Il PUM inoltre prevede l'implementazione delle linee LAM, Linee ad Alta Mobilità, con un'infrastrutturazione adeguata delle fermate e dei percorsi (corsie riservate, paline intelligenti e altri servizi correlati come rastrelliere per biciclette, ecc.), per le quali il bilancio comunale mette a disposizione una somma annuale nel Piano delle OO.PP.</p>
Sfida climatica	Rinnovo del materiale rotabile	Azione 4.6.2	Nell'ambito di uno specifico bando del Ministero dell'Ambiente sono stati acquisiti

			alcuni mezzi a ridotto impatto ambientale. La società Veloce, che gestisce per il Comune la distribuzione delle merci nell'ultimo miglio verso la ZTL del Comune di Vicenza, utilizza solo mezzi elettrici e da poco sta testando l'utilizzo di bici cargo a pedalata assistita.
Sfida sociale	Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio socio-economico	Azione 9.4.1	Il Comune di Vicenza ha la delega per tutta l'area Urbana per la gestione degli strumenti per il Sistema di Inclusion Attiva (SIA) tanto per la raccolta delle domande quanto per la predisposizione di strumenti di empowerment e programmazione sociale. E' inoltre capofila di progetti locali con ampi partenariati per la promozione delle politiche attive per il lavoro (progetto regione Veneto RIA)
Sfida sociale	Riduzione della marginalità estrema e interventi di inclusione a favore delle persone senza dimora	Azione 9.5.8	L'AU ha presentato progetti per il contrasto della marginalità estrema a valersi sui fondi UNRRA, è inoltre ente locale beneficiario dei fondi PON inclusione sociale che intende utilizzare per tutta l'area urbana. Particolare attenzione viene posta al fenomeno della tratta che interessa tutto l'ambito dell'area urbana attraverso il progetto nazionale Network ANtitratta VENeto (NAVE) al quale il Comune di Vicenza aderisce per conto di tutto l'ambito.
Sfida demografiche	Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo	Azione 9.4.1	Quota significativa delle risorse economiche del settore sociale è destinato ad interventi di sostegno al reddito per la locazione di alloggi nel libero mercato. Altri interventi sono garantiti attraverso fondi regionali e specifici protocolli di sostegno all'affitto (protocollo Caritas).

2.4 Rispetto dei principi orizzontali

<i>Descrizione di come la Strategia contribuirà allo sviluppo sostenibile e alla promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente.</i>
Nell'attuazione della SISUS verranno incentivati gli appalti verdi, orientando la PA verso scelte di acquisto di beni e servizi caratterizzati da una minore pericolosità per l'ambiente rispetto ad altri beni o servizi ad essi fungibili, in linea con la nuova Direttiva 2014/24/UE. Per il miglioramento delle aree che ospitano ERP e strutture di accoglienza (co-housing e housing sociale), verranno attuati non solo interventi di efficientamento energetico e riqualificazione degli alloggi, ma anche di sostituzione dei mezzi pubblici che collegano le aree di intervento con i servizi del territorio, creando così dei micro-ecosistemi che garantiranno sicurezza, sostenibilità, innovatività, accessibilità. Verranno adottate tecniche progettuali e costruttive volte a favorire il risparmio energetico, utilizzando materiali e tecnologie atti a migliorare lo status energetico degli alloggi, per il condizionamento degli stessi, fino al raggiungimento del miglior standard energetico possibile.
<i>Descrizione di come la Strategia contribuirà alla promozione della parità fra uomini e donne</i>
L'AU, nel rispetto del reg. CE 1083/2006, al fine di assicurare la promozione della parità di genere farà riferimento all'art.7 del Reg. 1303/2014, prevedendo che l'approccio strategico sia sostenuto attraverso l'integrazione del mainstreaming di genere nelle diverse fasi di attuazione e attraverso azioni rivolte a

specifici target group al fine di eliminare qualsiasi discriminazione.

Gli interventi risponderanno a una logica di integrazione dei principi di parità tra uomini e donne, affinché abbiano le stesse opportunità in tutti gli ambiti della vita comunitaria, consolidando così il percorso già intrapreso con la Consulta per le Politiche di Genere* per accrescere la consapevolezza del ruolo e le opportunità di sviluppo e presenza delle cittadine donne alla vita economica, sociale e politica del territorio vicentino, assicurando il sostegno e l'accompagnamento degli interventi e dei servizi territoriali.

*<http://www.comune.vicenza.it/uffici/dipgenpers/risorseumane/pariopp/consulta.php>

Descrizione di come la Strategia contribuirà al principio della Non discriminazione

La SISUS verrà implementata seguendo il principio della parità di accesso tra soggetti di genere diverso e l'assoluta non discriminazione fondata su sesso, razza o origine etnica, religione o convinzioni personali, disabilità, età o orientamento sessuale, prevedendo l'inclusione sociale delle categorie disagiate.

L'AU adotterà tutte le misure necessarie per prevenire qualsiasi discriminazione durante le fasi di accesso ai Fondi e di attuazione degli interventi. Quanto sopra trova il fondamento nel pieno riconoscimento dei diritti della persona richiesto dai Trattati ma anche nella considerazione che è necessario favorire la crescita economica dei territori attraverso l'aumento dell'occupazione femminile di qualità, l'inclusione attiva delle persone a rischio di discriminazione per ragioni di razza o di sesso ed il miglioramento delle condizioni di vita delle persone con disabilità.

2.5 Quadro finanziario generale della Strategia

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

Azione	Intervento (se disponibile)	Cofinanziamento POR FESR	Co-finanziamento	Totale per Azione/sub-azione	IVA**	Totale intervento
Azione 2.2.2 sub-azione 1	Intervento 1 – Progettazione sistema Business Intelligence “MyData”	€ 62.308,57	€ 0,00	€ 62.308,57	€ 11.235,97 (IVA 22%,)	€ 62.308,57
	Intervento 2 – Realizzazione sistema Business Intelligence “MyData”	€ 436.160,00	€ 0,00	€ 436.160,00	€ 78.651,80 (IVA 22%,)	€ 436.160,00
	Intervento 3 – Dispiegamento sistema Business Intelligence “MyData”	€ 124.617,15	€ 0,00	€ 124.617,15	€ 22.471,95 (IVA 22%,)	€ 124.617,15
<i>Totale Azione 2.2.2 Sub-azione 1</i>		€ 623.085,72	€ 0,00	€ 623.085,72		
Azione 2.2.2 sub-azione 2	Intervento 1 – Progettazione sistema “MyCity”	€ 62.308,57	€ 0,00	€ 62.308,57	€ 11.235,97 (IVA 22%,)	€ 62.308,57
	Intervento 2 – Realizzazione sistema “MyCity”	€ 373.851,42	€ 0,00	€ 373.851,42	€ 67.415,83 (IVA 22%,)	€ 373.851,42
	Intervento 3 – Dispiegamento sistema “MyCity”	€ 186.925,72	€ 0,00	€ 186.925,72	€ 33.707,92 (IVA 22%)	€ 186.925,72
<i>Totale Azione 2.2.2 Sub-azione 2</i>		€ 623.085,71	€ 0,00	€ 623.085,71		
Azione 4.6.2	Intervento 1. Rinnovo materiale rotabile, acquisto di n.21 mezzi	€ 2.506.666,67	€ 2.093.333,33	€ 4.600.000,00	€ 1.012.000,00 (IVA 22%)	€ 5.612.000,00
Azione 4.6.2 – Riserva di efficacia	Intervento 2. Rinnovo materiale rotabile, acquisto di n.5 mezzi	€ 656.800,00	€ 543.200,00	€ 1.200.000,00	€ 264.000,00 (IVA 22%)	€ 1.464.000,00
<i>Totale Azione 4.6.2</i>		€ 3.163.466,67	€ 2.636.533,33	€ 5.800.000,00	€ 1.276.000,00	€ 7.076.000,00
Azione 4.6.3	Sistemi di Trasporto Intelligenti: Intervento 1: a bordo dei mezzi	€ 1.425.990,00	€ 1.434.010,00	€ 2.860.000,00	€ 629.200,00 (IVA 22%,)	€ 3.489.200,00

	Sistemi di Trasporto Intelligenti: Intervento 2: a terra	€ 599.038,57	€ 1.240.961,43	€ 1.840.000,00	€ 404.800,00 (IVA 22%,)	€ 2.244.800,00
<i>Totale Azione 4.6.3</i>		€ 2.025.028,57	€ 2.674.971,43	€ 4.700.000,00		
Azione 9.4.1 Sub-azione 1	Recupero ed efficientamento di n. 43 n. 44 alloggi ERP	€ 2.675.151,64	€ 200.000,00	€ 2.875.151,64	€ 230.012,13 *	€ 2.875.151,64
<i>Totale Azione 9.4.1 Sub-azione 1</i>		€ 2.675.151,64	€ 200.000,00	€ 2.875.151,64		
Azione 9.4.1 Sub-azione 2	Intervento 1: Recupero ed efficientamento di 1 struttura dedicata al co-housing	€ 960.000,00	€ 0,00	€ 960.000,00	71.111,11 € *	€ 960.000,00
<i>Totale Azione 9.4.1 Sub-azione 2</i>		€ 960.000,00	€ 0,00	€ 960.000,00	71.111,11 €	€ 960.000,00
Azione 9.5.8	Intervento 1: Recupero ed efficientamento di n.1 struttura con 48/56 posti letto dedicati al contrasto delle marginalità estreme (senza fissa dimora) Asilo Notturno di V.le S.Lazzaro	€ 429.515,03	€ 0,00	€ 429.515,03	€ 34.361,20 *	€ 429.515,03
	Intervento 2: Recupero ed efficientamento di n. 1 struttura (sub2.1) e di 1 mini-abitazione (sub2.2) dedicati al contrasto delle marginalità estreme, da destinarsi alle persone senza dimora	€ 447.333,33	€ 0,00	€ 447.333,33	€ 33.135,80	€ 447.333,33
	Sub2.1: Recupero ed efficientamento di n.1 strutture con più mini-alloggi dedicati al contrasto delle marginalità estreme in Via dei Mille	€ 400.000,00	€ 0,00	€ 400.000,00	€ 29.629,63 *	€ 400.000,00
	Sub2.2: Recupero ed efficientamento di 1 mini-abitazione sita in Contrà Corpus Domini, 16 da destinarsi all'housing sociale	€ 47.333,33	€ 0,00	€ 47.333,33	€ 3.506,17 *	€ 47.333,33
<i>Totale Azione 9.5.8</i>		€ 876.848,36	€ 0,00	€ 876.848,36		

*Ipotesi: IVA 4% applicata ad 1/3 dell'intervento per abbattimento delle barriere architettoniche; IVA 10% applicata a 2/3 dell'intervento per edilizia residenziale.

**Importi indicativi

2.6 Cronoprogramma procedurale e finanziario delle fasi attuative

Si veda il foglio excel "Allegato A5"

2.7 Indicatori e monitoraggio

2.7.1 Indicatori di risultato

<i>Indicare l'indicatore di risultato dell'azione</i>							
Azione POR FESR	Indicatore di risultato POR FESR	Indicatore di risultato per l'Area urbana	Unità di misura	Valore base per l'Area urbana (indicare anno di riferimento)	Valore target per l'Area urbana (2023)	Fonte di dati	Periodicità dell'informazione
A2.2.2	Comuni con servizi pienamente interattivi	Comuni dell'Area urbana con servizi pienamente interattivi	Comuni %	16,6% (2016) Pari ad 1 Comune su 6	100%	ISTAT, Rilevazione sulle ICT nella PA locale	Annuale
A4.6.2 e A4.6.3	Passeggeri trasportati dal TPL nei Comuni capoluogo di provincia per Abitante	Passeggeri trasportati dal TPL nei Comuni dell'Area Urbana	Passeggeri per abitante	40,50 (2014)	42,5	ISTAT AIM spa	Annuale
A4.6.2 A4.6.3	Concentrazione di PM10 nell'aria nei comuni capoluogo di provincia	Concentrazione di PM10 nell'aria nei comuni dell'Area Urbana	Giorni	106 (2015)	77	ISTAT	Annuale
A9.4.1	Persone che vivono in situazioni di sovraffollamento abitativo, in abitazioni prive di alcuni servizi e con problemi strutturali	Persone residenti nell'Area Urbana che vivono in situazioni di sovraffollamento abitativo, in abitazioni prive di alcuni servizi e con problemi strutturali	Persone %	4% (2015)	3,70%	ISTAT Servizi Sociali Territoriali	Annuale
A9.5.8	Persone senza fissa dimora	Persone senza fissa dimora nell'Area Urbana	Persone	445 (2015)	400 - fatto salvo la possibilità che il valore assoluto cresca negli anni di riferimento del progetto	Caritas /Servizi Sociali Territoriali/ Ente gestore Albergo Cittadino	Annuale

2.7.2 Indicatori di realizzazione (output)

Indicare l'indicatore di realizzazione dell'azione e il contributo della stessa all'indicatore di realizzazione dell'azione POR FESR							
Azione POR FESR	Indicatore di realizzazione Azione POR FESR	Unità di misura	Valore target POR FESR	Valore target per l'Area urbana al 2018 (solo per azioni 4.6.2 e 9.4.1)	Valore target per l'Area urbana al 2023	Fonte di dati	Periodicità dell'informazione
A2.2.2	Servizi online addizionali per il cittadino offerti da ciascuna Area Urbana	Servizi	20		20	Regione del Veneto	Annuale
A4.6.2	Unità beni acquistati ad alimentazione elettrica, ibrida o euro VI	Numero	57	3	26	Regione del Veneto	Annuale
A4.6.3	Numero sistemi Tecnologici	Sistemi tecnologici	12		3	Regione del Veneto	Annuale
A9.4.1	Sviluppo urbano: Alloggi ripristinati nelle aree urbane	Unità abitative	370	14	52-51	Regione del Veneto	Annuale
A9.5.8	Strutture per l'alloggio temporaneo per senza dimora create in aree urbane	Strutture	12		2	Regione del Veneto	Annuale

2.7.3 Analisi del rischio

Descrizione del tipo di rischio legato a questa azione	Classificazione rischio	Misure per ridurre la probabilità e l'impatto del rischio
A2.2.2 – Rischio operativo complessità dell'azione	Alto	In fase di progettazione esecutiva adottare strategie di analisi e sviluppo che ne riducano la complessità. Effettuare test delle diverse componenti del sistema (ad esempio

		sviluppo per componenti autoconsistenti).
A2.2.2 – Rischio operativo Tempi lunghi di realizzazione	Medio	In fase di progettazione esecutiva adottare strategie di analisi e sviluppo che permetta di mettere in produzione il sistema per moduli autoconsistenti.
A2.2.2 – Rischio operativo Variazioni normative	Medio	Il sistema dovrà essere progettato e sviluppato con un elevato livello di parametrizzazione e configurazione.
A4.6.2 - Rischio finanziario- difficoltà reperimento risorse da parte dell'Azienda	Medio/Basso	Il cofinanziamento da parte dell'Azienda di trasporto verrà inserito nel contratto di servizio.
A4.6.3 – Rischio operativo: tempi di realizzazione /Rischio finanziario: reperimento risorse	Medio/Basso	In fase di progettazione esecutiva adottare strategie di analisi e sviluppo che permettano di mettere in produzione il sistema per moduli autoconsistenti. Il cofinanziamento da parte dell'Azienda di trasporto verrà inserito nel contratto di servizio.
A4.6.2 – 4.6.3 – Rischio comportamentale, laddove la fascia di utilizzatori di mezzo proprio dovessero risultare poco reattivi propensi all'uso del TPL	Medio	Nel caso in cui l'incremento degli utenti del TPL dovesse risultare inficiante per il raggiungimento dell'obiettivo, l'AU intensificherà le azioni di sensibilizzazione e valuterà le possibili forme di incentivo che si possono proporre con la collaborazione di SVT e degli attori locali e/o Regionali.
A4.6.2 – 4.6.3 – Rischio comportamentale, laddove l'incidenza dell'inquinamento da emissioni da traffico sulle giornate di superamento dei valori di PM10 è pari al 30%	Medio	Nel caso in cui la riduzione dei giorni di superamento dei valori di PM 10 fosse inferiore all'obiettivo stabilito, l'AU intensificherà le azioni di sensibilizzazione e valuterà le possibili forme di limitazione del traffico veicolare più impattante, con provvedimenti appositi e con proposte di giornate di sensibilizzazione (domeniche senz'auto e simili)
A9.4.1 - Rischio finanziario – carenza di risorse economico-finanziarie	Basso	Co-finanziamento di 200.000,00 € da parte del Comune ed inserimento nel DUP delle azioni
A9.5.8 - Rischio tecnico – possibilità di ritardo nell'esecuzione dei lavori a fronte di vincoli già calcolati e previsti	Medio/Basso	I progetti tecnico-esecutivi tengono conto già dei possibili vincoli urbanistici, ambientali, ecc.
A9.5.8 - Rischio comportamentale, laddove dovessero aggiungersi <u>nuove</u> unità di SFD	Medio	Nel caso in cui l'incremento dei SFD dovesse risultare inficiante per il raggiungimento dell'obiettivo del 10%, l'AU intensificherà le forme di accoglienza di bassa soglia e la collaborazione con il privato sociale ed il volontariato

3. INTEGRAZIONE E COMPLEMENTARIETÀ DELLA STRATEGIA

3.1 Modalità di integrazione tra le azioni della Strategia

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

Azione	Azione/i con la quale verrà integrata	Descrizione della modalità di integrazione
A2.2.2	A9.4.1 - A9.5.8	I nuovi servizi online che si realizzeranno saranno progettati in modo da essere facilmente accessibili ed utilizzabili ai gruppi target delle azioni A9.4.1 – A9.5.8, come a tutta la popolazione dell'A.U.; le azioni di dispiegamento, comunicazione e promozione dei servizi attivati saranno rivolti a tutti i gruppi target.
A4.6.2	A4.6.3 – A9.4.1 - A9.5.8	Il nuovo materiale rotabile sarà dotato di nuove soluzioni ICT e interagirà con i sistemi di trasporto intelligenti previsti dall'A4.6.3; inoltre i nuovi mezzi, resi il più possibile accessibili, rinforzeranno i collegamenti tra le strutture/alloggi recuperate con le azioni A9.4.1 - A9.5.8
A4.6.3	A4.6.2 - A9.4.1 - A9.5.8	Il nuovo materiale rotabile previsto dall'A4.6.2 sarà dotato di nuove soluzioni ICT e interagirà con i sistemi di trasporto intelligenti previsti da questa azione; inoltre i nuovi mezzi saranno resi il più possibile accessibili anche ai gruppi target dell'OT9 e rinforzeranno i collegamenti tra le strutture/alloggi recuperate con le azioni A9.4.1 - A9.5.8
A9.4.1	A2.2.2 - A4.6.2 - A4.6.3	I destinatari degli alloggi recuperati con queste azioni saranno in grado di accedere ai nuovi servizi di e-government e potranno usufruire dei mezzi potenziati e delle linee efficientate con le azioni A4.6.2 - A4.6.3. Inoltre laddove possibile alcuni alloggi dedicati al co-housing saranno dotati di soluzioni ICT (quali ad esempio applicazioni di domotica, IoT, app per la richiesta dei pasti a domicilio o assistenza domiciliare, ecc.).
A9.5.8	A2.2.2 - A4.6.2 - A4.6.3	

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

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

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

Le Azioni della SISUS vicentina si innestano ed integrano con gli strumenti di pianificazione della mobilità e del traffico del Comune di Vicenza e di sviluppo del servizio di trasporto pubblico dell'area urbana e suburbana, ovvero:

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ – PUM

Con delibera di C.C n. 48 del 22.10.2012 il Comune di Vicenza ha approvato il Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.) ai sensi dell'art. 22 della L. 340/2000.

<http://www.vicenzaforumcenter.it/progetti/pagina108018.html>

PIANO PROVINCIALE DELLA RETE DEGLI ITINERARI CICLABILI

<http://www.provincia.vicenza.it/ente/la-struttura-della-provincia/servizi/lavori-pubblici/piano-provinciale-della-rete-ciclabile>

APPROVAZIONE PROTOCOLLI D'INTESA per la realizzazione di un percorso ciclabile tra Vicenza, Creazzo, Sovizzo, Montecchio Maggiore con diramazioni verso Altavilla Vicentina e Castelgomberto e per la realizzazione di percorsi ciclopedonali nei comuni di Costabissara, Creazzo, Monteviale, Vicenza. (DGC 136/PGN34349 del 15/5/2012)

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

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

Le Azioni della SISUS verranno inserite nei Piani di Zona dei servizi sociali e socio sanitari (richiesta pgn.142001 del 08.11.2016) integrando gli strumenti di pianificazione dei servizi sociali dell'AREA URBANA:

a) azioni già oggetto di specifiche accordi tra i Comuni dell'AREA URBANA:

- Cittadinanze Reincontrate - promosso da Vicenza per il sostegno al reinserimento lavorativo e sociale.
- Sostegno per l'Inclusione Attiva (SIA e PON SIA) - Vicenza capofila dei 39 Comuni dell'Ulss 6.

b) azioni in cui il Comune di Vicenza agisce da capofila in progetti di sistema:

- Accordo con casa circondariale di Vicenza per la costituzione dello "Sportello per dimittendi" DG 45/2016.
- Progetto "Famiglie in rete"-DGRV 2678 del 29.12.2014 DG 57/2016 - Azienda ULSS N.6 e CASF Vicenza (Centro per l'Affido e la Solidarietà Familiare)
- Progetto N.A.Ve: Network Antitratta per il Veneto per il consolidamento di un sistema unico e integrato di assistenza alle vittime di tratta e/o sfruttamento
- CEAV - Centro Anti Violenza
- PON Inclusione
- PTI - PIANI TERRITORIALI PER L'INTEGRAZIONE

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

Indicare la complementarietà e la coerenza e della Strategia con gli strumenti di pianificazione esistenti relativi all'Agenda digitale (OT2)

Le Azioni della SISUS si integrano con gli strumenti di pianificazione dell'Area Urbana, ovvero:

- Delibera GC Vicenza 121/2014 "Approvazione accordo di Collaborazione tra le PA e Regione del Veneto ai sensi dell'art. 15 della Legge n. 241/1990, finalizzato alla gestione associata della procedura per acquisto servizi di firma digitale, marcatura temporale, conservazione a norma dei documenti informatici, nonché di posta elettronica certificata ed help desk"
- Delibera GC Vicenza 23/2014 "Accordo per lo sviluppo del progetto SISTAN Hub per la realizzazione del data warehouse di diffusione dei macro-dati prodotti dal Sistema Statistico Nazionale
- Delibera GC Vicenza 33/2015 "Approvazione Piano di Informatizzazione delle procedure per la

presentazione di istanze, dichiarazioni e comunicazioni”

- Delibera GC Vicenza 90/2015 “Partecipazione al Sistema dei pagamenti informatici a favore delle Pubbliche Amministrazioni ai sensi del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 - Attivazione prodotto MyPay della Regione del Veneto - Nodo Regionale dei Pagamenti Telematici”
- Delibera GC Vicenza n. 80/2015 “Approvazione del Piano Esecutivo di Gestione 2015/2017” con i principali assi strategici di sviluppo dei sistemi informatici nel triennio 2015/2017
- Determina Comune di Sovizzo n. 208 2014 ACCORDO DI COLLABORAZIONE CON LA REGIONE VENETO TRAMITE IL CST VICENTINO PER LA GESTIONE ASSOCIATA DELLA PROCEDURA DI ACQUISTO DEI SERVIZI DI FIRMA DIGITALE, MARCATURA TEMPORALE, CONSERVAZIONE A NORMA DEI DOCUMENTI INFORMATICI NONCHE' DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA ED HELP DESK
- Determina Comune di Creazzo ACCORDO DI COLLABORAZIONE CON LA REGIONE VENETO TRAMITE IL CST VICENTINO PER LA GESTIONE ASSOCIATA DELLA PROCEDURA DI ACQUISTO DEI SERVIZI DI FIRMA DIGITALE, MARCATURA TEMPORALE, CONSERVAZIONE A NORMA DEI DOCUMENTI INFORMATICI NONCHE' DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA ED HELP DESK

Gli altri Comuni dell'AREA URBANA non sono ancora dotati di Accordo di collaborazione con la Regione del Veneto.

Indicare la complementarietà e la coerenza della Strategia con altri strumenti di pianificazione relativi alla tutela dell'atmosfera, dell'ambiente, relativi all'energia, con i piani urbanistici, con i piani assetto del territorio, con gli strumenti di piani urbanistici attuativi pertinenti all'edilizia residenziale pubblica, ecc.

La SISUS si integra con gli strumenti di pianificazione dello sviluppo urbano basato sulle politiche di sostenibilità ambientale dell'AREA URBANA, nati anche grazie a partnership territoriali supportate da progetti europei.

- ✓ Mappatura acustica e Piano di risanamento dell'inquinamento acustico: Approvato con Delibera n. 233 del 05.11.2013 elaborato con progetto LIFE+ NADIA (LIFE09 ENV/IT/000102)
- ✓ PAES: App.to con Delibera di C.C. n.14 del 14.02.2013, elaborato nel contesto del progetto IEE CONURBANT
- ✓ PICIL: App.to con Delibera di C.C. n.69 del 18.12.2012
- ✓ Piano d'Azione dell'Agglomerato Vicenza: Adottato con Delibera di G.C. n.56 del 08.02.2014
- ✓ Piano delle Acque: L'impostazione di questo piano per un uso sostenibile della risorsa idrica è stata sviluppata nel contesto del progetto europeo Urban Water Footprint 4CE439P3
- ✓ Sviluppo di un Piano d'Azione per una vasta Area Funzionale Urbana con ridotte emissioni di carbonio: verso il PUMS che sarà supportato dal progetto CE243 SOLEZ fino a maggio 2019
- ✓ Piano del Traffico d'area per la sicurezza stradale e la qualità urbana del Comune di Creazzo, adottato con DCC 55/2013
- ✓ Piano di Attuazione Comunale della Sicurezza Stradale, in corso di redazione da parte del Comune di Torri di Quartesolo
- ✓ Gli altri Comuni dell'AREA URBANA non sono ancora dotati di strumentazione di pianificazione del traffico
- ✓ Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie, approvato con Delibera Giunta comunale n.159 del 25.08.2016 (DPCM 25 maggio 2016) costituito da una serie di interventi (sia opere pubbliche sia servizi) siti in ambiti geograficamente distribuiti sia nella zona urbana che in quelle più esterne della AREA URBANA

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

4.1 Organizzazione dell’Autorità urbana

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

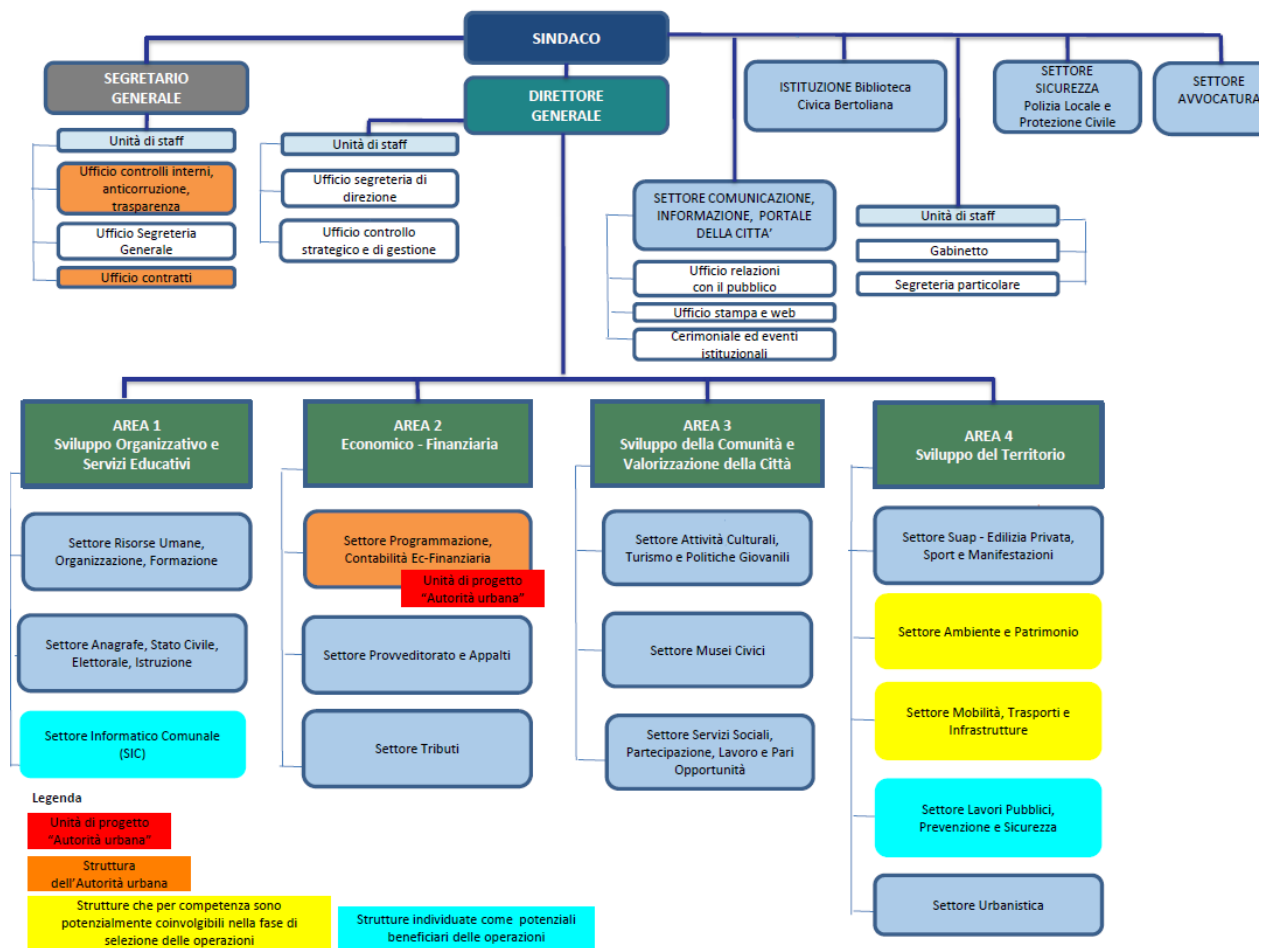
Denominazione struttura	Autorità Urbana di Vicenza
Atto formale che incarica la struttura	Si allega DGC n. 213 del 10/11/2016 con cui si delibera l'istituzione dell'Unità di Progetto denominata “Autorità Urbana”, relativo funzionigramma e allegato organigramma Aggiornata con DGC n. 113 del 05/06/2024
Organigramma e collocazione nella struttura comunale	<p>Si vedano:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ All. A alla DGC n.213: organigramma dell'Unità di Progetto “Autorità Urbana” con collocazione della Struttura incaricata all’interno dell'Amministrazione comunale di Vicenza c/o Ufficio Politiche Comunitarie. ▪ Manuale delle procedure approvato con determina dirigenziale n. 722 del 30 aprile 2020 – Sezione 1 per aggiornamento. ▪ Organigramma amministrativo del Comune (<i>Figura 1</i>) che evidenzia: <ul style="list-style-type: none"> - collocamento dell’Autorità Urbana nell’organigramma generale del Comune di Vicenza; - presenza di altre strutture del Comune AU coinvolte nell’esercizio di funzioni diverse dalla selezione delle operazioni. <p>L’incarico per lo svolgimento delle funzioni di Autorità Urbana viene assegnato ad un’Unità di Progetto <i>ad hoc</i> già esistente nella struttura del Comune di Vicenza, ovvero l’Ufficio Politiche Comunitarie.</p> <p>L’organigramma della struttura amministrativa del Comune di Vicenza mostra la collocazione della struttura incaricata all’interno dell’amministrazione comunale. Responsabile della Autorità Urbana è il Ragioniere Capo, nonché Dirigente dell’Ufficio Politiche Comunitarie. L’Ufficio non ha collegamenti funzionali con altre strutture comunali, garantendo la separazione delle funzioni delegate dalle funzioni legate all’eventuale ruolo di beneficiario delle operazioni.</p> <p>Le altre strutture comunali coinvolte nell’esercizio di funzioni diverse da quelle delegate di selezione delle operazioni, comprendenti anche le strutture tecniche responsabili dei settori di intervento relativi agli OT 2, 4 e 9, sono descritte di seguito.</p> <p>OT2 Settore Informativo Comunale (SIC) – potenziale beneficiario</p>

	<p>Relativamente alle materie di oggetto della strategia SISUS, competente in tema di:</p> <p>Relativamente alle materie di oggetto della strategia SISUS, competente in tema di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Impostazione, studio e controllo dello sviluppo del sistema informativo comunale e della Banca Dati territoriale integrati, a supporto delle attività amministrative e tecniche, della comunicazione e di collegamento in reti ampie; 2. Applicazione del Codice Amministrativo Digitale; 3. Gestione e manutenzione dei sistemi informatici, telematici e di comunicazione; 4. Implementazioni del sito comunale e dei servizi di e-government; 5. Gestione S.I.T. (sistema informativo territoriale); 6. Gestione del Centro Servizi Territoriali (CST); 7. Esercizio funzioni di “Responsabile per la transizione al digitale” di cui all’art. 17 del decreto legislativo n. 82/2015; <p>OT 4 Settore Mobilità e Trasporti – consulenza tecnica</p> <p>Relativamente alle materie di oggetto della strategia SISUS, competente in tema di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. elaborazione e gestione di progetti, regolazione e manutenzione dei sistemi per la regolazione e il controllo del traffico, compresi la segnaletica e gli arredi urbani; 2. sistemi di controllo e regolazione del traffico: applicazione di tecnologie (varchi ZTL, semafori, ecc.); 3. programmazione e controllo del trasporto pubblico locale e gestione dei rapporti con la Regione; 4. funzioni di vigilanza e controllo in collaborazione con il settore gare e contratti, per l’attuazione dei contratti di servizio per le parti relative alle materie di competenza e anche per altri settori interessati. <p>OT 9 - Settore Lavori pubblici e Manutenzioni – potenziale beneficiario</p> <p>Relativamente alle materie di oggetto della strategia SISUS, competente in tema di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Coordinamento e gestione dei processi di programmazione, progettazione, esecuzione e collaudo delle opere di manutenzione ordinaria, straordinaria, risanamento conservativo, ristrutturazione e riqualificazione delle opere pubbliche nell’ambito dell’edilizia pubblica, residenziale, scolastica, sociale, sportiva, cimiteriale, religiosa e monumentale; 2. Fornitura di dati e formulazione di proposte per la predisposizione del programma triennale dei lavori pubblici e dei relativi aggiornamenti annuali; 3. Predisposizione degli atti tecnici necessari per l’acquisizione di finanziamenti e contributi in collaborazione con le altre
--	--

	<p>strutture dell'Area;</p> <p>4. Redazione di documenti preliminari, studi di fattibilità, progettazioni preliminari, definitive, esecutive di opere pubbliche relativamente alle materie di competenza.</p> <p>OT 9 Settore Servizi Sociali – consulenza tecnica</p> <p>Relativamente alle materie di oggetto della strategia SISUS, competente in tema di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sostegno e tutela di famiglie, minori, adulti e anziani in situazioni di disagio e/o rischio di esclusione sociale; 2. sviluppo di iniziative volte a promuovere la cittadinanza attiva, gruppi di mutuo aiuto, la sussidiarietà; 3. promozione delle tutele, curatele e amministrazioni di sostegno; 4. integrazione socio- sanitaria con l'Ulss per la salute mentale, le tossicodipendenze, la disabilità e tutti quegli altri aspetti socio-sanitari; 5. promozione e realizzazione di percorsi di autonomia della persona con disabilità attraverso servizi di trasporto e l'abbattimento delle barriere architettoniche; 6. vigilanza e controllo sulla qualità dei servizi offerti e i costi necessari per produrli. <p>OT 9 Settore Patrimonio – abitativi – consulenza tecnica</p> <p>Relativamente alle materie di oggetto della strategia SISUS, competente in tema di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. progettazione, predisposizione, erogazione di servizi e prestazioni economiche destinate alle politiche per la casa; 2. definizione della programmazione comunale in merito all'edilizia residenziale pubblica o, comunque, all'edilizia sociale; 3. promozione e gestione dell'edilizia residenziale pubblica (convenzionata, sovvenzionata, agevolata), dei relativi bandi per l'assegnazione degli alloggi, la formazione delle graduatorie, la mobilità, la stipula delle convenzioni; 4. attivazione di indagini sul fabbisogno abitativo; 5. gestione delle attività amministrative connesse all'emergenza abitativa; 6. attivazione, in collaborazione con gli altri Servizi interessati, delle procedure per l'accesso alle risorse specificamente destinate all'incremento dell'ERP e alla conservazione e riqualificazione del patrimonio esistente; 7. promozione, in collaborazione con gli altri Servizi
--	---

	<p>interessati, dell'acquisto, cessione e locazione di alloggi;</p> <p>8. collaborazione e attivazione di rapporti con enti pubblici e aziende partecipate per la regolare manutenzione e gestione degli immobili assegnati alle famiglie e ai cittadini.</p>
Referente (nome e ruolo del Dirigente incaricato):	<p>Dott. Mauro Bellesia</p> <p>Dirigente del Comune di Vicenza Responsabile del Settore Programmazione Contabilità economico-finanziaria dell'Ufficio Politiche Comunitarie - Ragioniere Capo</p>
Indirizzo	Corso Palladio 98, 36100 Vicenza
Numero di telefono	0444 221264-221321
Indirizzo email	<p>mbellesia@comune.vicenza.it</p> <p>politichecomunitarie@comune.vicenza.it</p> <p>ragioneriasegreteria@comune.vicenza.it</p>
PEC	vicenza@cert.comune.vicenza.it

Figura 1. Organigramma amministrativo del Comune di Vicenza che evidenzia il collocamento dell’Autorità Urbana nell’organigramma generale del Comune di Vicenza, le strutture che possono essere consultate in fase di predisposizione dell’avviso/invito e valutazione delle domande di sostegno e le strutture del Comune beneficiarie delle azioni 2.2.2, 9.4.1, 9.5.8.



4.1.2 Descrizione struttura organizzativa dell’Autorità urbana

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

Al fine di garantire l’osservanza del principio della separazione delle funzioni (cfr. articolo 72, lettera b), dell’RDC) ed evitare i rischi che possono emergere nel caso in cui l’Autorità Urbana, in quanto Organismo Intermedio, sia responsabile della selezione e approvazione delle operazioni, occorre garantire un’adeguata separazione dei compiti fra queste funzioni, in particolare nel caso in cui il Comune che ha in seno l’AU, sia anche un beneficiario.

Si ritiene pertanto che un’adeguata separazione si possa ottenere ricorrendo ad un ufficio distinto della stessa organizzazione, che risulti sopra le parti rispetto ai servizi che possano essere beneficiari delle azioni.

Un’adeguata separazione delle funzioni è garantita dalla costituzione di un’Unità di progetto denominata “Autorità Urbana” (AU) sopra le parti e senza vincoli di tipo gerarchico e funzionale rispetto ai Servizi individuati come beneficiari delle azioni della SISUS, come da organigramma in Figura 2. L’AU non è direttamente coinvolta con le responsabilità dei beneficiari, bensì con quelle di selezione delle operazioni e

monitoraggio del corretto sviluppo delle azioni e del relativo uso dei fondi.

Come evidenziato dall'organigramma, l'Unità di progetto non presenta collegamenti gerarchici e funzionali di alcun tipo con le strutture comunali beneficiarie delle operazioni, garantendo la separazione delle funzioni delegate dalle funzioni legate al ruolo di beneficiario delle operazioni.

Nei casi in cui l'AU, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento FESR, sia Organismo Intermedio, nonché beneficiaria di un'operazione selezionata dall'autorità stessa, viene quindi garantita l'osservanza del principio della separazione delle funzioni. Questo principio di base costituisce un requisito di riferimento per il sistema di gestione e controllo dell'AU di Vicenza.

Essendo la struttura formata da componenti distinti dai servizi che ne beneficiano, si garantisce di applicare gli stessi principi di imparzialità che si applicano a tutti i potenziali beneficiari. Nel caso dovesse subentrare l'impossibilità di separare le funzioni in diversi Servizi/Unità dell'AU, verrà garantita la presenza di persone differenti responsabili dei compiti dell'Organismo Intermedio e del beneficiario e l'AU garantirà un aumento del livello di vigilanza sui compiti delegati. Qualora l'AU, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento FESR, fosse OI nonché la beneficiaria di un'operazione selezionata dall'autorità stessa, verrà quindi garantire l'osservanza del principio della separazione delle funzioni. Questo principio di base costituisce un requisito di riferimento per il sistema di gestione e controllo dell'AU di Vicenza.

La separazione delle funzioni ridurrà inoltre gli errori dal momento che lo svolgimento o la revisione delle transazioni dei processi verrà affidata a più di una persona, accrescendo la probabilità di riscontrare errori. L'elemento fondamentale è che le funzioni delegate dall'AdG all'OI sono assegnate a una specifica Unità di Progetto interna all'AU non direttamente coinvolta con le responsabilità del beneficiario.

Essendo la struttura formata da componenti distinti dai settori che ne beneficiano, si garantisce di applicare gli stessi principi di imparzialità che si applicano a tutti i potenziali beneficiari.

I servizi comunali coinvolti nella candidatura di azioni coerenti con la SISUS, dovranno infatti presentare un proprio progetto che verrà valutato dall'Autorità Urbana in modo imparziale.

L'AU si rapporterà con le altre strutture coinvolte nell'attuazione della SISUS con la raccolta delle proposte progettuali per la selezione delle operazioni e l'organizzazione di incontri periodici coordinati dall'ufficio di supporto e coordinamento dell'Autorità urbana.

L'AU, nel caso non disponesse delle competenze tecniche adeguate per la valutazione delle azioni proposte, nominerà delle apposite commissioni costituite da singoli tecnici esperti del servizio (servizi sociali, servizio mobilità, ecc.), che potranno essere individuati sia tra i tecnici dei Comuni dell'Area Urbana, laddove avessero le competenze adeguate, sia tra esperti esterni.

La selezione delle operazioni avverrà nel rispetto di quanto previsto nell'accordo di partenariato (approvato dal comitato di sorveglianza del 3/2/2016 e successive integrazioni applicabili allo Sviluppo Urbano Sostenibile) nel rispetto dei criteri proposti per ciascuna azione/sub-azione, in modo tale da garantire il contributo delle operazioni al conseguimento degli obiettivi e dei risultati dell'azione stessa.

4.1.3 Elenco personale della struttura organizzativa interna all'Autorità urbana

Ufficio competente	N° persone	% Lavorativa	Tipologia di contratto	Incarico/funzioni
Settore Programmazione contabilità economico-finanziaria Ufficio Politiche Comunitarie	1	10,00% 2 gg/mese	Tempo indeterminato full-time Dirigente Cat. DIR	Ragioniere Capo e Dirigente Politiche Comunitarie Mauro Bellesia Nel contesto dell'AU: - coordinatore referente; - responsabile coordinamento, elaborazione e attuazione SISUS - responsabile dei rapporti con l'AdG e con gli altri Organismi Intermedi coinvolti nella selezione delle operazioni - conduzione e coordinamento risorse e persone, con responsabilità di iniziativa, direzione esecutiva e con autonomia operativa sulla base delle strategie, degli indirizzi e dei programmi definiti e delle responsabilità a esso delegate dalla AdG - approvazione procedure e atti di selezione delle operazioni e dei beneficiari della SISUS
Settore Programmazione contabilità economico-finanziaria Ufficio Politiche Comunitarie	1	60,00% 13gg/mese	Tempo indeterminato full-time Istruttore Direttivo Amministrativo Cat. D2	Ufficio Politiche Comunitarie Donata Gaspari Nel contesto dell'AU: - co-referente coordinamento, elaborazione e attuazione SISUS, nonché del monitoraggio e della verifica secondo gli indicatori di risultato - referente per incontri di raccordo con l'AdG e con gli altri Organismi Intermedi coinvolti nella selezione delle operazioni - componente effettivo del Comitato di Sorveglianza - predisposizione ed esecuzione atti di gestione dell'AU - raccolta e analisi dati necessari al monitoraggio e alla valutazione - supervisione attività di selezione delle azioni - individuazione delle Commissioni Tecniche in fase di selezione delle azioni, che assicurino il rispetto della separazione delle funzioni - referente per i Comuni dell'Area Urbana
Settore Programmazione contabilità economico-finanziaria	1	30,00% 6gg/mese	Tempo indeterminato full-time Istruttore Direttivo	Ufficio Politiche Comunitarie Loretta Simoni Nel contesto dell'AU: - referente per incontri di raccordo con l'AdG e con gli altri Organismi Intermedi coinvolti nella selezione delle operazioni - referente tecnico per la gestione delle attività amministrative dell'Organismo Intermedio

Ufficio Politiche Comunitarie			Amministrativo Cat. D1	<ul style="list-style-type: none"> - componente supplente del Comitato di Sorveglianza - supporto tecnico-amministrativo nel monitoraggio e nella verifica dell'utilizzo dei Fondi - supporto al referente di Servizio e al gruppo di lavoro nell'implementazione della SISUS - supporto al Dirigente dell'AU nelle attività di coordinamento dell'Area Urbana e nelle procedure e atti di selezione delle operazioni e dei beneficiari della SISUS - supporto al referente per i Comuni dell'Area Urbana - referente delle attività di comunicazione e divulgazione
Settore Programmazione contabilità economico-finanziaria	1	10,00% 2gg/mese	Tempo indeterminato full-time Posizione Organizzativa Cat. D2	<p>Ufficio Politiche Comunitarie Donata Gaspari</p> <p>Nel contesto dell'AU:</p> <ul style="list-style-type: none"> - responsabile della selezione delle azioni dal punto di vista finanziario - supervisione della separazione della gestione finanziaria dei fondi qualora alcuni Servizi del Comune fossero beneficiari - coordinamento, verifica e monitoraggio del corretto uso dei fondi - supervisore delle attività finanziarie dell'AU - referente per le convezioni tra i Comuni dell'AU
Unità di Staff della Segreteria Generale Ufficio contratti	1	10,00% 2gg/mese	Tempo indeterminato full-time Posizione Organizzativa Cat. D3	<p>P.O. Ufficio contratti Nadia Chiappini</p> <p>Nel contesto dell'AU:</p> <ul style="list-style-type: none"> - responsabile bandi e gare e supervisione della gestione a regia dell'AU - responsabile della trasparenza e della corretta divisione dei ruoli nei casi di gestione a Titolarità dell'AU - referente per l'istituzione delle Commissioni tecniche per la selezione delle azioni - coordinamento, verifica e monitoraggio dell'applicazione dei corretti criteri di selezione
Unità di Staff della Segreteria Generale Uffici segreteria generale, controlli interni, anticorruzione e trasparenza	1	10,00% 2gg/mese	Tempo indeterminato full-time Posizione Organizzativa Cat. D1	<p>P.O. Segreteria generale, Controlli interni, anticorruzione, trasparenza Laura Broccardo</p> <p>Nel contesto dell'AU:</p> <ul style="list-style-type: none"> - responsabile del monitoraggio del corretto sviluppo delle azioni e del rispettivo piano delle performance, degli indicatori di risultato e degli output di realizzazione - incaricato della supervisione della selezione delle azioni - coordinamento, verifica e monitoraggio dei tempi di realizzazione delle azioni - supervisione della corretta comunicazione dei risultati di progetto

4.2 Descrizione delle modalità attuative delle singole azioni della SISUS (da ripetersi per ciascuna azione/sub-azione)

Azione 2.2.2 Sub-azione 1 “Sviluppo di servizi di management delle Aree urbane e di servizi di e-government per i cittadini e le imprese basati su una base di conoscenza che mette a disposizione dati provenienti da fonti eterogenee”

4.2.1 Descrizione Azione

Obiettivo specifico	Creazione di una piattaforma di servizi on-line pienamente interattivi per i cittadini basati su dati provenienti da dispositivi e da fonti eterogenee a supporto delle azioni previste dagli OT 4 e OT 9
Azione	Azione 2.2.2 Sub-azione 1: “Sviluppo di servizi di management delle Aree urbane e di servizi di e-government per i cittadini e le imprese basati su una base di conoscenza che mette a disposizione dati provenienti da fonti eterogenee”
Budget dell’Azione	623.085,72 € (contributo FESR 623.085,72 €)
<i>Descrizione sintetica dell’Azione</i>	
<p>Realizzazione di un sistema di Business Intelligence denominato MyData che metta a disposizione funzioni di: raccolta, normalizzazione, elaborazione, distribuzione e consultazione di dati provenienti sia da sistemi gestionali che da sensori, finalizzato all’ottenimento degli Obiettivi OT4 e OT9 e a fornire i servizi di cooperazione applicativa con il sistema di cui alla sub-azione 2 dell’OT2. Alcune funzionalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Data Hub: registrazione, classificazione, acquisizione, trattamento e gestione dati - Data Integration: sistema di definizione e gestione integrazione dati - Big Data Storage: Repository di dati ibridi, strutturati e non strutturati - Motore di analisi: funzioni di analisi - Sistema di accesso: sistema di gestione di utenti - Sicurezza: Identificazione, autenticazione, autorizzazione, profilazione - API: funzioni di esposizione a servizi delle informazioni del BigData Storage - SDK: Librerie, framework e tool di sviluppo per la comunicazione verso la piattaforma - Monitoring: Monitoraggio performance - User Portal: Portale Web per la gestione da parte dell’utente di tutte le funzionalità <p>L’azione consentirà di rendere disponibili a tutti i cittadini dell’AREA URBANA 20 servizi digitali pienamente interoperabili in maniera omogenea su tutti i comuni dell’AREA URBANA: i destinatari finali dell’azione saranno cittadini e imprese dell’AREA URBANA che disporranno di servizi più semplici, uniformi e con tempi di risposta certi e costi amministrativi ridotti, con particolare riferimento ai target di popolazione interessata dagli interventi OT4 e OT9 con i quali l’OT2 si integra.</p> <p>My Data garantirà, in un’architettura informatica integrata, servizi interattivi diretti ai cittadini. In particolare si prevede la realizzazione di servizi, quali ad esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - visura dei dati in tempo reale relativi al monitoraggio della mobilità cittadina (veicoli, motoveicoli, cicli, pedoni, ...) - visura dei dati in forma aggregata relativi al monitoraggio della mobilità cittadina (veicoli, motoveicoli, cicli, pedoni, ...) - visura dati in tempo reale monitoraggio dei parametri ambientali - visura dati in forma aggregata e statistica dei parametri ambientali - servizi per l’autocompilazione da fonti dati certificate dei moduli di istanza dei cittadini (servizi tipo interattivo) 	

- servizi di gestione eventi per l'avviso di proattivo di scadenze quali ad esempio: pagamenti (ad esempio compartecipazione alla spesa di servizi alla persona), permessi (ad esempio ZTL)
- servizi di gestione eventi per l'avviso di proattivo relativo a eventi sul territorio quali ad esempio: mobilità (ad esempio livelli traffico elevati, congestioni mobilità), condizioni ambientali (ad esempio bolle di calore, elevati valori di inquinamento, etc.)
- nell'ambito dei servizi sociali, servizi di monitoraggio condizioni fisiche delle persone con disagi con particolare attenzione alla categoria degli anziani (ad esempio sistemi di monitoraggio tramite braccialetti elettronici)

E' intenzione realizzare quanto previsto nell'azione 2.2.2, sub. 1 in forma associata con le altre AU. La forma associata permetterà di sviluppare insieme tutte le componenti software principali ottenendo un effetto di economia di scala sia in termini economici che della qualità del prodotto realizzato. Saranno gestiti anche in forma associata i servizi di dispiegamento nelle diverse AREA URBANA delle componenti software principali e l'acquisizione di hardware che riscontrino caratteristiche ed esigenze comuni. Saranno invece gestite dalle singole AU le acquisizioni e le realizzazioni di componenti software tipiche per il dispiegamento locale, riconducibili alle specificità di contesto tecnologico.

Pertanto sarà formalizzato un accordo tra le AU (anche in riferimento alla centralizzazione delle procedure di gara mediante un'unica Centrale di committenza) finalizzato alla gestione associata delle seguenti principali attività:

1. progettazione sistemi informatici di cui all'azione 2.2.2. sub. 1;
2. stesura capitolati di gara;
3. realizzazione procedimenti di gara tramite centrali uniche di committenza, per le componenti SW principali e HW con caratteristiche condivise;
4. gestione contratto di realizzazione e dispiegamento;

In linea di principio, la proprietà delle componenti immateriali (software) realizzate sarà degli Enti associati; la proprietà delle componenti hardware sarà dei singoli Enti nel cui territorio verranno installate le apparecchiature.

La piattaforma MYDATA è stata studiata congiuntamente dalle autorità urbane, in armonia con la strategia regionale di sviluppo dell'agenda digitale, e con tutti gli altri progetti regionali già in essere. Dopo l'approvazione, si attiverà una azione congiunta tra tutte le autorità urbane aderenti utilizzando il budget a disposizione, regolamentando i rapporti economici e tecnici tra le AU coinvolte.

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

Intervento 1 Progettazione di un sistema di Business Intelligence "MyData" Budget: 62.308,57 €	Produzione dei documenti progettuali: analisi di fattibilità con valutazione della difficoltà di integrazione e stima dei costi, Progetto esecutivo, Capitolato di gara. Il capitolato, che integrerà il progetto esecutivo, dovrà garantire aderenza agli obiettivi dell'azione sia in termini di raggiungimento degli stessi, che di sostenibilità nel tempo della gestione del sistema. L'intervento prevede un'attività di project management al fine di garantire perfetta corrispondenza tra quanto realizzato e le prescrizioni progettuali.
Intervento 2 Realizzazione del sistema di Business Intelligence "MyData" Budget: 436.160,00 €	L'intervento sarà composto da attività atte allo sviluppo di componenti <i>software</i> e relativa documentazione (gara, sviluppo sw, predisposizione ambienti di test, test, predisposizione ambienti di produzione, collaudo, ecc.). In fase di stesura della progettazione esecutiva si valuterà la strategia di realizzazione più opportuna al fine di minimizzare soprattutto i rischi di complessità e tempi di realizzazione.

<p><i>Intervento 3</i></p> <p>Dispiegamento del sistema di Business Intelligence denominato MyData</p> <p>Budget: 124.617,15 €</p>	<p>Il sistema verrà attivato nei comuni dell'Area Urbana, con individuazione del modello di <i>deployment</i> (installazioni locali, centralizzate o ibride), individuazione delle componenti da distribuire nei singoli comuni, integrazione con eventuali sistemi locali, gestione configurazioni, comunicazione.</p>
<p><i>Descrizione di come l'Azione contribuirà all'obiettivo generale della SISUS</i></p>	
<p>L'azione 2.2.2 – Sub Azione 1 contribuirà all'obiettivo generale della SISUS “Realizzazione in forma associata tra le Aree Urbane delle componenti principali del sistema informatico previsto nella sub-azione 2.2.1 dell'Asse 6 del POR-FESR, che verrà denominato MyData” perché permetterà il miglioramento della qualità della vita nell'Area urbana, incrementando la disponibilità di servizi di e-government per cittadini ed imprese. In particolare gli interventi previsti consentiranno una fruizione più accessibile, rapida ed efficiente dei servizi, perché i dati rilevati saranno costantemente monitorati e perché l'output finale degli interventi consentirà di creare servizi che permettano a cittadini e imprese di accedere attraverso sistemi centralizzati a informazioni, dati e documenti integrati provenienti da fonti eterogenee.</p> <p>Gli interventi previsti di conseguenza, coerentemente con l'idea guida della strategia, garantiranno le precondizioni per consentire anche alle fasce di popolazione con maggiori problemi di connessione ai centri di erogazione dei servizi di accedere in maniera più agevole, anche a distanza, ai servizi offerti dalla Pubblica Amministrazione.</p>	
<p><i>Descrizione di come l'Azione contribuirà al relativo obiettivo specifico</i></p>	
<p>L'azione 2.2.2 – Sub Azione 1 contribuirà all'obiettivo specifico “OS 16 - Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi pienamente interoperabili della PA offerti a cittadini e imprese”, fornendo alle Pubbliche Amm.ni dell'AU strumenti, servizi e mezzi di comunicazione che permetteranno loro di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) gestire in modo più efficace i servizi a cittadini e imprese, attraverso sistemi centralizzati di monitoraggio costante di dati che permettano un'azione di controllo e favoriscano l'intervento tempestivo sul processo di erogazione del servizio 2) integrare fonti informative tra loro complementari attraverso appropriati standard, per rendere accessibili al cittadino informazioni provenienti da fonti eterogenee 3) strutturare, classificare e organizzare basi di dati che supportino l'erogazione di servizi al cittadino, attraverso l'uso di strumenti di automatizzazione del ciclo di vita del dato e modelli di analisi collegati 4) Implementare servizi diretti ai cittadini relativi all'OT4 basati su raccolta e integrazione di dati derivanti da sistemi di monitoraggio e attuazione basati su sensori (parcheggio, mobilità, presenza, parametri ambientali esterni) che integrati con gli strumenti previsti dall'azione 4.6.3. dovranno garantire alle città informazioni che permetteranno loro di pianificare e gestire in modo “smart” e integrato la circolazione urbana (es.servizi di: informazione e suggerimenti di percorsi, integrato con il TPL; informazione e suggerimenti per la sosta, integrato con la percorrenza; illuminazione intelligente e dinamica delle sedi stradali, pedonali e ciclabili; segnaletica stradale smart). La disponibilità di nuovi servizi completamente interattivi consentirà una migliore fruizione dei sistemi di mobilità da parte dei cittadini e delle imprese. 5) Implementare servizi diretti ai cittadini relativi all'OT9 basati su basi dati gestionali delle PA nel settore dell'ERP e delle politiche per l'abitare e la raccolta e integrazione di dati derivanti da sistemi di monitoraggio e attuazione basati su sensori biometrici e ambientali (es. servizi di: monitoraggio dello stato di salute e benessere degli anziani; monitoraggio della qualità dei parametri ambientali dei locali; per il co-housing monitoraggio e controllo delle dotazioni tecnologiche condivise). <p>Gli strumenti citati garantiranno le precondizioni per la creazione di nuovi servizi ad elevato grado di accessibilità per cittadini e imprese basati su tecnologie open data, piattaforme standard interoperabili che capitalizzino e integrino quelle già esistenti, secondo gli orientamenti della Strategia per la Crescita Digitale 2014-2020. A titolo di esempio SPID, sistema di pagamento elettronico, fatturazione elettronica</p>	

4.2.2 Beneficiari delle operazioni

Beneficiari	<i>Indicare dettagliatamente la denominazione, la tipologia e la natura giuridica del/dei beneficiari</i> Comune di Vicenza Comuni ricompresi nell'Area Urbana di Vicenza
-------------	---

4.2.3 Localizzazione delle operazioni

Comuni dell'Area urbana in cui viene attivata l'Azione	Tutti i comuni
Aree marginali/svantaggiate destinatarie	Sfruttando la capacità delle tecnologie di essere il più indipendenti possibili dalla localizzazione e dalle fasce di popolazione in quanto l'erogazione avviene tramite la rete internet e l'accesso può avvenire tramite strumenti personali largamente diffusi, quali smartphone, o tramite postazioni pubbliche di accesso alla rete. In fase di realizzazione saranno adottate le seguenti azioni per ottenere un impatto positivo sulle aree marginali/svantaggiate destinatarie: - sviluppo interfacce di interazione con l'utente dotate di un elevato grado di chiarezza e fruibilità, anche in termini di multilinguismo - utilizzo localizzato dei sistemi basati su sensoristica - integrazione con il progetto p3@veneto per l'acculturamento digitale - installazione di nuove postazioni pubbliche di accesso ai servizi online

4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili

<i>Modalità attuative dell'Azione</i>
- A titolarità dell'Autorità Urbana - A regia dell'Autorità Urbana
<i>Tipologie di intervento</i>
- acquisto e applicazione di sensori per la rilevazione di grandezze (anche telecamere per analisi immagini) comprensivi di strumenti di supporto e delle infrastrutture di comunicazione; - progettazione e realizzazione software, catalogo dei dati, modelli di analisi, cruscotti informativi; - progettazione, realizzazione e dispiegamento delle infrastrutture e dei servizi al territorio; - acquisto di software in licenza d'uso ove non conveniente rispetto alle soluzioni open source o riuso - servizi di sviluppo software - animazione del territorio, comunicazione e promozione dei risultati del progetto
<i>Indicare le tipologie di spese ammissibili</i>
- progettazione tecnica, project management del progetto; - studio e analisi dei modelli interpretativi; - acquisto hardware e sviluppo o acquisto software; - installazione, configurazione e attivazione hardware e software; - gestione apparati e sistemi durante le fasi di progetto; - comunicazione e promozione dell'iniziativa nel territorio.

4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni

<i>Proposta di criteri di valutazione</i>	
Relativi al potenziale beneficiario	Valutazione sulla base dei bandi o delle condizioni di ammissibilità previsti per i progetti a regia o a titolarità dell'AU
Relativi alla proposta progettuale	<ul style="list-style-type: none"> - sostegno al pluralismo informatico attraverso l'impiego e la diffusione di formati aperti (L.R. 19/2008); - predilezione dell'uso di software libero o a codice sorgente aperto, nel rispetto del principio costituzionale di buon andamento e del principio di economicità dell'attività amministrativa (L.R. 19/2008); - produzione e gestione di servizi di interoperabilità e di applicativi, in ottica di riuso attraverso programmi software basati su codice sorgente aperto e sull'utilizzo di protocolli e formati, standard ed aperti (L.R. 19/2008); - i servizi di e-government creati con questa azione dovranno essere erogati nel contesto delle politiche per la mobilità e qualità dell'aria (OT 4), delle politiche sociali ed abitative (OT 9), contribuendo agli obiettivi della riduzione di emissioni e della sostenibilità ambientale e della non discriminazione e inclusione sociale; - rispetto del criterio della massimizzazione dei benefici (in termini di enti coinvolti) a parità di investimento richiesto; - rispetto del criterio di fattibilità economica, finanziaria e tecnica; - in generale, dove possibile gli interventi dovranno prevedere la definizione e applicazione di procedimenti standardizzati, anche attraverso procedimenti inter-ente anch'essi standardizzati e gestiti con un'ottica di sintesi, contribuendo alla messa a fattore comune delle competenze degli Enti Locali.
Principi trasversali (art. 7 - 8 Reg. UE 1303/2013) Coerenza del sostegno con i principi orizzontali UE	<p>Promozione della parità fra uomini e donne</p> <p>Non discriminazione</p> <p>Sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimizzazione degli impatti ambientali di investimenti infrastrutturali;

Azione 2.2.2 Sub-azione 2: “Erogazione di servizi più efficienti e interattivi a cittadini e imprese tramite la standardizzazione di dati e processi amministrativi”

4.2.1 Descrizione Azione

Obiettivo specifico	Digitalizzare i processi amministrativi standardizzati, per costituire una piattaforma di servizi on-line pienamente interattivi a supporto delle azioni previste dagli OT 4 e OT 9
Azione	Azione 2.2.2 Sub-azione 2: “Erogazione di servizi più efficienti e interattivi a cittadini e imprese tramite la standardizzazione di dati e processi amministrativi”.
Budget dell’Azione	623.085,71 € (contributo FESR 623.085,71 €)
<i>Descrizione sintetica dell’Azione</i>	
<p>L’obiettivo è sviluppare 20 servizi integrati con OT4 e OT9, in coerenza con gli obiettivi del progetto regionale My-*, implementandone nuove funzionalità (es.: protocollo informatico, workflow e gestione archiviazione) ed integrando gli applicativi delle singole amministrazioni.</p> <p>I cittadini troveranno giovamento dall’accessibilità online dei servizi comunali e dalla fruizione anche con dispositivi a basso costo.</p> <p>Ambiti di applicazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ambito integrato mobilità/sostenibilità OT4: ZTL (rilascio/rinnovo permessi), servizi di utilità (calendario, scadenze, appuntamenti), servizi per la mobilità sostenibile (bike sharing, sosta e parcheggio, infrastruttura per ricarica elettrica di veicoli), trasporto disabili, consegna e ritiro materiali; - ambito integrato politiche sociali ed abitative OT9: gestione bandi ERP, domanda/offerta di servizi sociali di volontariato, segnalazione richieste manutenzioni alloggi ERP, richiesta appuntamento assistenti sociali e visita domiciliare, domande di integrazione rette, registro delle fragilità per emergenze, richieste consegna dei pasti a domicilio, servizi a famiglie con minori, servizi di aiuto integrato. <p>E’ intenzione realizzare quanto previsto nell’azione 2.2.2, sub.2 in forma associata con le altre AU. La forma associata permetterà di sviluppare insieme tutte le componenti software principali ottenendo un effetto di economia di scala sia in termini economici che della qualità del prodotto realizzato. Saranno gestiti anche in forma associata i servizi di dispiegamento nelle diverse AU delle componenti software principali e l’acquisizione di hardware che riscontrino caratteristiche ed esigenze comuni. Saranno invece gestite dalle singole AU le acquisizioni e le realizzazioni di componenti software tipiche per il dispiegamento locale, riconducibili alle specificità di contesto tecnologico.</p> <p>Pertanto sarà formalizzato un accordo tra le AU (anche in riferimento alla centralizzazione delle procedure di gara mediante un’unica Centrale di committenza) finalizzato alla gestione associata delle seguenti principali attività:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. progettazione sistemi informatici di cui all’azione 2.2.2. sub. 2; 2. stesura capitolati di gara; 3. realizzazione procedimenti di gara tramite centrali uniche di committenza, per le componenti SW principali e HW con caratteristiche condivise; 4. gestione contratto di realizzazione e dispiegamento; <p>In linea di principio, la proprietà delle componenti immateriali (software) realizzate sarà degli Enti associati; la proprietà delle componenti hardware sarà dei singoli Enti nel cui territorio verranno installate le apparecchiature.</p> <p>La piattaforma MYCITY è stata studiata congiuntamente dalle autorità urbane, in armonia con la strategia regionale di sviluppo dell’agenda digitale, e con tutti gli altri progetti regionali già in essere. Dopo l’approvazione, si attiverà una azione congiunta tra tutte le autorità urbane aderenti utilizzando il budget a disposizione, regolamentando i rapporti economici e tecnici tra le AU coinvolte.</p>	

<i>Indicare gli interventi che comporranno l'Azione e descriverli brevemente, indicando il budget orientativo per ciascun intervento</i>	
<p><i>Intervento 1</i></p> <p>Progettazione del sistema MyCity</p> <p>Budget: 62.308,57 €</p>	<p>Produzione dei documenti progettuali: analisi di fattibilità con valutazione della difficoltà di integrazione e stima dei costi, Progetto esecutivo, Capitolato di gara. In particolare il capitolato di gara, che integrerà il progetto esecutivo, dovrà garantire aderenza agli obiettivi dell'azione sia in termini di ottenimento dei risultati, sia in termini di sostenibilità nel tempo della gestione del sistema realizzato.</p> <p>L'intervento prevede un'attività di project management per garantire corrispondenza tra quanto realizzato e le prescrizioni progettuali.</p>
<p><i>Intervento 2</i></p> <p>Realizzazione del sistema denominato MyCity</p> <p>Budget: 373.851,42 €</p>	<p>L'intervento sarà composto da un insieme di attività atte allo sviluppo di componenti software e relativa documentazione (gara, sviluppo sw, predisposizione ambienti di test, test, predisposizione ambienti di produzione, collaudo, ecc.). In fase di stesura della progettazione esecutiva si valuterà la strategia di realizzazione più opportuna al fine di minimizzare soprattutto i rischi di complessità e tempi di realizzazione.</p>
<p><i>Intervento 3</i></p> <p>Dispiegamento del sistema denominato MyCity</p> <p>Budget: 186.925,72 €</p>	<p>Il sistema verrà attivato nei comuni dell'Area Urbana, con individuazione del modello di <i>deployment</i> (installazioni locali, centralizzate o ibride), individuazione delle componenti da dispiegare nei singoli comuni, integrazione con eventuali sistemi locali, gestione configurazioni, formazione del personale, comunicazione.</p>

<i>Descrizione di come l'Azione contribuirà all'obiettivo generale della SISUS</i>
<p>L'azione 2.2.2 – Sub Azione 2 contribuirà all'obiettivo generale della SISUS “Realizzazione in forma associata tra le città capoluogo, delle componenti principali del sistema informatico previsto nella sub-azione 2.2.2 dell'Asse 6 del POR-FESR, che verrà denominato MyCity” perché permetterà il miglioramento della qualità della vita nell'Area urbana, incrementando la disponibilità di servizi digitali efficienti e di qualità per cittadini ed imprese.</p> <p>In particolare gli interventi previsti consentiranno una fruizione più interattiva, efficace e tempestiva dei servizi, incrementando la possibilità per il cittadino e per le imprese di disporre di informazioni esaustive sugli enti erogatori di servizi, presentare e monitorare online istanze e processi amministrativi di proprio interesse, attraverso l'utilizzo di strumenti integrati (v. “Cruscotto urbano”).</p> <p>Gli interventi previsti di conseguenza, coerentemente con l'idea guida della strategia, consentiranno anche alle fasce di popolazione con maggiori problemi di connessione ai centri di erogazione dei servizi di accedere in maniera più agevole, anche a distanza, ai servizi offerti dalla Pubblica Amministrazione.</p>
<i>Descrizione di come l'Azione contribuirà al relativo obiettivo specifico</i>
<p>L'azione 2.2.2 – Sub Azione 2 contribuirà all'obiettivo specifico “OS 16 - Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi pienamente interoperabili della PA offerti a cittadini e imprese” perché consentirà alle Pubbliche Amministrazioni dell'area urbana di creare strumenti e sistemi per la standardizzazione di dati e processi amministrativi. Tali elementi consentiranno agli enti pubblici coinvolti di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mettere a disposizione dei cittadini e delle imprese del territorio servizi accessibili, integrati e interattivi per la presentazione e gestione di istanze, per l'avvio e la gestione di procedimenti amministrativi, per l'accesso più agevole al “Fascicolo del Cittadino” - aumentare l'integrazione tra le basi di dati gestite dalle differenti Pubbliche amministrazioni del territorio dell'Area urbana (e dalla Regione Veneto), attraverso una maggiore cooperazione tra gli enti coinvolti - integrare tali basi di dati con le informazioni provenienti da sistemi di rilevazione dislocati sul territorio,

in modo da consentire l'aggiornamento in tempo reale del corpus di dati a disposizione

- utilizzare tali dati, costantemente monitorati, per strutturare servizi in grado di assicurare una pronta rilevazione e gestione delle emergenze tempestivamente rilevate in base ai dati raccolti, promuovendo la collaborazione tra gli enti dell'Area Urbana in risposta alle emergenze

- utilizzare tali dati per sviluppare scenari previsionali che supportino le Pubbliche Amministrazioni nel processo decisionale, incrementandone l'efficienza e l'efficacia a beneficio di cittadini e imprese

Gli interventi previsti saranno dunque volti a creare nuovi servizi ad elevato grado di accessibilità per cittadini e imprese basati su tecnologie open data, piattaforme standard interoperabili che capitalizzino e integrino quelle già esistenti, secondo gli orientamenti della Strategia per la Crescita Digitale 2014-2020. A titolo di esempio SPID, sistema di pagamento elettronico, fatturazione elettronica.

4.2.2 Beneficiari delle operazioni

Beneficiari	<i>Indicare dettagliatamente la denominazione, la tipologia e la natura giuridica del/dei beneficiari</i> Comune di Vicenza Comuni ricompresi nell'Area Urbana di Vicenza
-------------	---

4.2.3 Localizzazione delle operazioni

Comuni dell'Area urbana in cui viene attivata l'Azione	Tutti i comuni
Aree marginali/svantaggiate destinatarie	Sfruttando la capacità delle tecnologie di essere il più indipendenti possibili dalla localizzazione e dalle fasce di popolazione in quanto l'erogazione avviene tramite la rete internet e l'accesso può avvenire tramite strumenti personali largamente diffusi, quali smartphone, o tramite postazioni pubbliche di accesso alla rete. In fase di realizzazione saranno adottate le seguenti azioni per ottenere un impatto positivo sulle aree marginali/svantaggiate destinatarie: - sviluppo interfacce di interazione con l'utente dotate di un elevato grado di chiarezza e fruibilità, anche in termini di multilinguismo - utilizzo localizzato dei sistemi basati su sensoristica - integrazione con il progetto p3@veneto per l'acculturamento digitale - installazione di nuove postazioni pubbliche di accesso ai servizi online

4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili

<i>Modalità attuative dell'Azione 2.2.2</i>
- A titolarità dell'Autorità Urbana - A regia dell'Autorità Urbana
<i>Tipologie di intervento</i>
- progettazione e realizzazione del sistema per la standardizzazione di dati e processi amministrativi, facilitando la gestione digitalizzata del fascicolo informatico del procedimento, la sua condivisione e l'accesso ai cittadini, alle imprese ed in modo controllato alle altre PA, attraverso un'unica piattaforma informatica per la modellizzazione dei processi e dei dati; - progettazione, realizzazione e dispiegamento delle infrastrutture e dei servizi al territorio;

- acquisto di software in licenza d'uso ove non conveniente rispetto alle soluzioni open source o riuso
- servizi di sviluppo software
- progettazione, realizzazione e dispiegamento dei servizi al territorio;
- animazione del territorio, comunicazione e promozione dei risultati del progetto.

Indicare le tipologie di spese ammissibili

- progettazione tecnica, project management di progetto, rendicontazione;
- acquisto hardware e sviluppo o acquisto software;
- installazione, configurazione e attivazione hardware e software;
- gestione apparati e sistemi durante le fasi di progetto
- comunicazione e promozione dell'iniziativa nel territorio.

4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni

<i>Proposta di criteri di valutazione</i>	
Relativi al potenziale beneficiario	Valutazione sulla base dei bandi o delle condizioni di ammissibilità previsti per i progetti a regia o a titolarità dell'AU
Relativi alla proposta progettuale	<ul style="list-style-type: none"> - sostegno al pluralismo informatico attraverso l'impiego e la diffusione di formati aperti (L.R. 19/2008); - predilezione dell'uso di software libero o a codice sorgente aperto, nel rispetto del principio costituzionale di buon andamento e del principio di economicità dell'attività amministrativa (L.R. 19/2008); - produzione e gestione di servizi di interoperabilità e di applicativi, in ottica di riuso attraverso programmi software basati su codice sorgente aperto e sull'utilizzo di protocolli e formati, standard ed aperti (L.R. 19/2008); - i servizi di e-government creati con questa azione dovranno essere erogati nel contesto delle politiche per la mobilità e qualità dell'aria (OT 4), delle politiche sociali ed abitative (OT 9), contribuendo agli obiettivi della riduzione di emissioni e della sostenibilità ambientale e della non discriminazione e inclusione sociale; - rispetto del criterio della massimizzazione dei benefici (in termini di enti coinvolti) a parità di investimento richiesto; - rispetto del criterio di fattibilità economica, finanziaria e tecnica; - in generale, dove possibile gli interventi dovranno prevedere la definizione e applicazione di procedimenti standardizzati, anche attraverso procedimenti inter-ente anch'essi standardizzati e gestiti con un'ottica di sintesi, contribuendo alla messa a fattore comune delle competenze degli Enti Locali.
Principi trasversali (art. 7 - 8 Reg. UE 1303/2013) Coerenza del sostegno con i principi orizzontali UE	<p>Promozione della parità fra uomini e donne</p> <p>Non discriminazione</p> <p>Sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimizzazione degli impatti ambientali di investimenti infrastrutturali;

Azione 4.6.2 Rinnovo del materiale rotabile

4.2.1 Descrizione Azione

Obiettivo specifico	Sostenere la transizione verso una mobilità urbana a basse emissioni di carbonio per ridurre i livelli di inquinamento oggi esistenti nell'area
Azione	Azione 4.6.2 "Rinnovo del materiale rotabile"
Budget dell'Azione	€ 5.800.000,00 (co-finanziamento POR FESR € 3.163.466,67)
<i>Descrizione sintetica dell'Azione</i>	
<p>L'azione prevede di sostituire gli autobus più inquinanti attualmente in servizio di Trasporto Pubblico Locale, con altrettanti veicoli a basso impatto ambientale, e di ridurre la vetusta del parco veicolare (autobus) attualmente in servizio.</p> <p>Questa azione persegue innanzitutto il principio di sviluppo sostenibile, in particolare nelle aree con maggiore densità di popolazione, e il miglioramento della qualità dell'aria nei Comuni interessati contribuendo alla riduzione del numero di giorni di superamento del limite per la protezione della salute umana previsto per il PM10.</p> <p>Altresì contribuisce al miglioramento dell'accesso al TPL che la circolazione di questi mezzi nuovi, moderni, confortevoli, e più accessibili, anche alle fasce deboli e disagiate di utilizzatori, perseguendo il principio di non discriminazione.</p> <p>Persegue l'obiettivo di incrementare l'utenza nel settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL), rendendolo più attrattivo ed efficace, aumentando il numero dei passeggeri trasportati per abitante nel Comune capoluogo di Provincia, e riducendo il ricorso alla mobilità privata.</p>	
<i>Indicare gli interventi che comporranno l'Azione e descriverli brevemente, indicando il budget orientativo per ciascun intervento</i>	
<p><i>Intervento 1</i></p> <p>Acquisto di materiale rotabile</p> <p>Budget 4.600.000 €</p>	<p>Acquisto n.21 autobus da 12 mt, di categoria M3 avente classe di omologazione Euro 6 o EEV, a basso impatto ambientale, e la contemporanea sostituzione di altrettanti mezzi già impiegati nel servizio TPL con classe di omologazione Euro 2 o inferiore.</p> <p>I veicoli avranno elevate caratteristiche di confort per la clientela a bordo, e saranno attrezzati per garantire un miglioramento dell'accessibilità anche a fasce deboli di utilizzatori come i disabili, anche attraverso specifici dispositivi di ausilio</p>
<p><i>Intervento 2</i></p> <p>(riserva di efficacia)</p> <p>Acquisto di materiale rotabile</p> <p>Budget 1.200.000 €</p>	<p>Acquisto n. 5 autobus tecnologicamente avanzati, a bassissimo impatto ambientale, alimentati a metano e di lunghezza pari a 12 mt, classe di omologazione Euro 6 o EEV o inferiore, con climatizzazione integrale dell'abitacolo passeggeri e autista, equipaggiati per agevolare il trasporto di persone con ridotta capacità motoria o in carrozzina e con pianale ribassato così da risultare confortevoli e facilmente accessibili anche alle fasce più deboli e disagiate di utilizzatori.</p> <p>Si prevede la contemporanea sostituzione di altrettanti mezzi già impiegati nel servizio TPL dal 2003 con classe di omologazione Euro 2 o inferiore, per perseguire la progressiva riduzione della vetustà del parco veicolare (autobus) attualmente in servizio. Nel caso siano già stati sostituiti tutti i veicoli euro 2 o inferiori impiegati dal beneficiario nei servizi di TPL di competenza, sarà possibile procedere con la sostituzione di mezzi euro 3. In maniera del tutto simile e progressiva si procederà nell'ipotesi in cui si esauriscano anche tutti i mezzi della successiva classe euro.</p>

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

L'azione 4.6.2 contribuirà all'obiettivo generale della SISUS, migliorando le condizioni ambientali e climatiche dell'Area Urbana, in quanto agisce direttamente su una delle fonti dell'inquinamento ambientale, ossia i mezzi del trasporto pubblico più vetusti che notoriamente inquinano notevolmente e hanno confort di viaggio molto bassi per l'utenza.

La sostituzione di buona parte dei mezzi del parco veicolare, in particolare i più vecchi, permette di svecchiare notevolmente il parco veicolare, con conseguenti evidenti benefici per l'ambiente e l'utenza stessa. Inoltre la maggiore attrattività proposta dai nuovi mezzi e dai servizi a corollario farà sì che aumentino gli utenti del TPL a scapito del mezzo proprio, abbassando quindi ulteriormente le emissioni di carbonio e polveri inquinanti.

Descrizione di come l'Azione contribuirà al relativo obiettivo specifico

L'azione 4.6.2 contribuirà all'obiettivo specifico "17 - Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane", in quanto permetterà di rendere più appetibile l'utilizzo del mezzo pubblico per l'utenza rispetto ad oggi, aumentandone il confort di viaggio, la facilità di accesso grazie all'accessibilità universale, la percezione di un'attenzione e cura dell'ambiente, che richiama l'immagine stessa della sostenibilità ambientale, ponendo l'ente pubblico che eroga il servizio come soggetto visibilmente coerente con le politiche di sostenibilità dichiarate nei diversi strumenti di pianificazione.

4.2.2 Beneficiari delle operazioni

Beneficiari	<p><i>Indicare dettagliatamente la denominazione, la tipologia e la natura giuridica del/dei beneficiari</i></p> <p>SVT S.r.l. - Società Vicentina Trasporti http://www.svt.vi.it/it unica azienda titolare dei contratti di servizio per la gestione del Servizio di Trasporto Pubblico, che copre l'intera Area Urbana</p> <p>Il beneficiario sarà titolare della proprietà dei mezzi di trasporto, che ne garantisce il cofinanziamento.</p>
-------------	--

4.2.3 Localizzazione delle operazioni

Comuni dell'Area urbana in cui viene attivata l'azione	Tutti i comuni
Aree marginali/svantaggiate destinatarie	L'intera Area Urbana di Vicenza è servita dalla medesima società che ha in carico il TPL, verrà data particolare attenzione per le aree limitrofe agli alloggi/strutture oggetto delle Azioni dell'OT9, così che siano ben collegate con tutta l'Area Urbana e viceversa. Le linee che verranno potenziate (1,9,12,14) raggiungono tutti i Comuni dell'AU e collegano le varie strutture oggetto delle azioni dell'OT9.

4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili

<i>Modalità attuative</i>
A regia dell'Autorità Urbana
<i>Tipologie di intervento</i>
<p>L'intervento consiste nell'acquisto di <i>autobus</i> alimentati a metano e a gasolio, Euro 6 e/o EEV, di lunghezza standard (12 m).</p> <p>L'acquisto è vincolato alla contemporanea sostituzione di altrettanti mezzi già impiegati nel servizio di trasporto pubblico locale con classe di omologazione Euro2 o inferiore.</p> <p>L'acquisto del materiale rotabile sarà assoggettato al vincolo di destinazione e alle condizioni previste all'articolo 18 della L.R. 25/1998 e dalle Deliberazioni di Giunta Regionale attuative.</p> <p>L'acquisto e la circolazione di mezzi nuovi più moderni, confortevoli, attrezzati dell'accesso al TPL garantirà un miglioramento dell'accessibilità anche a fasce deboli di utilizzatori, come utenti con disabilità (ad es.</p>

attraverso la dotazione di pedane).

Indicare le tipologie di spese ammissibili

Spese riferite all'acquisto di mezzi da impiegare nei servizi di TPL.

4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni

<i>Proposta di criteri di valutazione</i>	
Relativi al potenziale beneficiario	Valutazione sulla base dei bandi o delle condizioni di ammissibilità previsti per i progetti a regia o a titolarità dell'AU
Relativi alla proposta progettuale	<ul style="list-style-type: none"> - vetustà del parco veicolare; - percorrenza chilometrica; - investimenti in autofinanziamento da parte delle Aziende beneficiarie; - densità di popolazione e copertura delle aree interessate dalla SISUS;
Principi trasversali (art. 7 - 8 Reg. UE 1303/2013) Coerenza del sostegno con i principi orizzontali UE	<p>Promozione della parità fra uomini e donne</p> <p>Non discriminazione</p> <ul style="list-style-type: none"> - diffusione del servizio di TPL alle aree marginali sotto il profilo socioeconomico e dell'accessibilità (in complementarietà con OT9), dove è maggiore la presenza di categorie fragili della popolazione; - miglioramento dell'accesso al TPL realizzato attraverso la circolazione di mezzi nuovi più moderni, confortevoli, attrezzati e più accessibili anche a fasce deboli di utilizzatori come le persone con disabilità (ad es. attraverso la dotazione di pedane) <p>Sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> - finalizzate a incentivare l'uso del mezzo di trasporto pubblico a scapito di quello privato tramite un miglioramento della qualità nel servizio offerto, con un impatto finale positivo sull'inquinamento

Azione 4.6.3 Sistemi di trasporto intelligente

4.2.1 Descrizione Azione

Obiettivo specifico	Sviluppo della mobilità sostenibile all'interno dell'Area Urbana attirando una quota di domanda di mobilità dall'uso del mezzo privato all'uso del TPL
Azione	4.6.3 "Sistemi di trasporto intelligente"
Budget dell'Azione	€ 4.700.000,00 (co-finanziamento POR FESR € 2.674.971,43)

Descrizione sintetica dell'Azione

L'azione prevede l'adozione delle tecnologie informatiche e della comunicazione, a bordo dei mezzi e a terra, finalizzate al miglioramento dell'accessibilità al servizio di TPL attraverso la diffusione dei sistemi intelligenti nel trasporto, facilitando l'interoperabilità tra i mezzi di trasporto e il miglioramento della multi-modalità tra i mezzi di trasporto, e l'accesso alle relative informazioni, che potranno risultare funzionali ad agevolarne la fruizione, e a garantire una maggiore sicurezza d'uso.

L'azione prevede anche l'adozione di tecnologie di regolazione del traffico per agevolare il servizio di trasporto pubblico, perseguendo la fidelizzazione anche di fasce di clientela che attualmente non lo prendono in considerazione per i propri spostamenti.

Con questa azione si intende pertanto perseguire il miglioramento della qualità nel servizio offerto e in generale l'attrattività del trasporto pubblico, inteso ad incentivare l'uso del mezzo pubblico a scapito di quello privato, con un impatto finale positivo sull'inquinamento.

Oltre al principio di non discriminazione, questa azione contribuisce a determinare i presupposti per lo sviluppo sostenibile in quanto rende più facile e accessibile la pianificazione della circolazione della clientela basata sui propri fabbisogni identificati.

<p>L'applicazione delle nuove tecnologie si attuerà quindi anche ai percorsi dei bus delle linee 12/14 verso Creazzo Sovizzo e Altavilla Vicentina lungo la SR 11 Padana Superiore verso Verona, la linea 1 per Torri di Quartesolo, e la linea 9 per Caldogno.</p> <p>Nel comune di Torri di Quartesolo sono coinvolti nell'implementazione di nuove tecnologie 4 fermate principali e 2 incroci semaforici, nel comune di Creazzo 4 fermate e 1 incrocio semaforico, nel comune di Altavilla Vicentina 4 fermate e 2 incroci semaforici, nel comune di Sovizzo 2 fermate e 2 incroci semaforici, nel comune di Caldogno infine 2 fermate e 2 incroci semaforici. Nel Comune di Vicenza sono coinvolti nell'implementazione di nuove tecnologie le fermate e gli incroci semaforici lungo le linee 1, 9, 12 e 14.</p>	
<p><i>Indicare gli interventi che comporranno l'Azione e descriverli brevemente, indicando il budget orientativo per ciascun intervento</i></p>	
<p><i>Intervento 1</i> ICT a bordo Budget 2.860.000 €</p>	<p>Acquisto e attivazione di tecnologie informatiche e della comunicazione (hardware e software) applicate a bordo degli autobus in servizio di TPL. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sistema di monitoraggio e localizzazione del veicolo (AVM); - unità di controllo della priorità semaforica, finalizzate al miglioramento della velocità commerciale, a beneficio del TPL; - lettori SBE (c-less, c-less/magnetici) e apparati contapersone, quale evoluzione dei sistemi di SBE, per la raccolta e la successiva elaborazione delle informazioni relative alla fruizione del servizio e al pagamento del viaggio, finalizzata a migliorare il servizio offerto, ottimizzando l'offerta dei posti a bordo e contrastando fenomeni di evasione; - apparecchiature per la videosorveglianza a bordo, finalizzate a contribuire al miglioramento del livello di sicurezza negli autobus. <p>Ove vigenti, le tecnologie soddisfaranno le direttive tecniche regionali.</p>
<p><i>Intervento 2</i> ICT a terra Budget 1.840.000,00 €</p>	<p>L'azione prevede l'acquisto di tecnologie informatiche e della comunicazione (hardware e software) applicate ai sistemi di TPL presenti a terra (paline di fermata, pensiline, semafori). In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - unità di controllo di corsie e semaforizzazioni, a beneficio del TPL; - display per l'informazione all'utenza alle fermate.

<p><i>Descrizione di come l'Azione contribuirà all'obiettivo generale della SISUS</i></p>
<p>L'azione 4.6.3 contribuirà all'obiettivo generale della SISUS, migliorando le condizioni ambientali e climatiche dell'Area Urbana, attraverso interventi finalizzati ad aumentare la sostenibilità dell'Area Urbana, grazie alla riduzione dell'uso della mobilità con l'auto privata e l'incentivazione dell'uso del trasporto pubblico per gli spostamenti, non solo per l'utenza priva di alternative, ma anche per l'utenza che potrà scegliere consapevolmente il mezzo pubblico, perché più comodo, più accessibile in termini di informazioni e di sicurezza del percorso, nonché del tempo di viaggio.</p>
<p><i>Descrizione di come l'Azione contribuirà al relativo obiettivo specifico</i></p>
<p>L'azione 4.6.3 contribuirà all'obiettivo specifico "17 - Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane", in quanto gli interventi previsti renderanno il servizio di trasporto pubblico più affidabile in termini di tempi di percorrenza, rendendolo equiparabile se non competitivo rispetto all'auto privata, più accessibile e fruibile in termini di informazioni sulle possibilità di viaggio pre e durante il viaggio stesso, più friendly nella facilità d'uso grazie alle maggiori informazioni. Inoltre, un sistema di trasporto pubblico più moderno e più accessibile attira fasce di utenza, che normalmente preferiscono fare uso del mezzo privato automobilistico, che è più esigente rispetto all'utenza che non ha alternative di viaggio (studenti, anziani). La sfida della sostenibilità si vince quindi anche attraverso l'investimento su di un sistema di trasporto più efficiente e moderno, al fine di intercettare una nuova parte di utenza molto legata all'uso dell'auto privata. Il recupero di utenza sul trasporto pubblico ha come effetto non secondario il recupero di risorse per il gestore del servizio, che può quindi reinvestire proprio su attività ulteriormente incentivanti.</p>

4.2.2 Beneficiari delle operazioni

Beneficiari	<p><i>Indicare dettagliatamente la denominazione, la tipologia e la natura giuridica del/dei beneficiari</i></p> <p>SVT S.r.l. - Società Vicentina Trasporti http://www.svt.vi.it/it</p> <p>unica azienda titolare dei contratti di servizio per la gestione del Servizio di Trasporto Pubblico, che copre l'intera Area Urbana</p> <p>Il beneficiario sarà titolare della proprietà dei mezzi di trasporto, che ne garantisce il cofinanziamento.</p>
-------------	--

4.2.3 Localizzazione delle operazioni

Comuni dell'Area urbana in cui viene attivata l'azione	Tutti i comuni
Aree marginali/svantaggiate destinatarie	L'intera Area Urbana di Vicenza è servita dalla medesima società che ha in carico il TPL, verrà data particolare attenzione per le aree limitrofe agli alloggi/strutture oggetto delle Azioni dell'OT9, così che siano ben collegate con tutta l'Area Urbana e viceversa. Le linee che verranno potenziate (1,9,12,14) raggiungono tutti i Comuni dell'AU e collegano le varie strutture oggetto delle azioni dell'OT9.

4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili

<i>Modalità attuative</i>
A regia dell'Autorità Urbana
<i>Tipologie di intervento</i>
<p>L'intervento consiste nell'acquisto e attivazione delle tecnologie informatiche e della comunicazione (hardware e software) applicate ai sistemi di TPL a bordo degli autobus e a terra (pensiline, paline di fermata, corsie preferenziali/semafori).</p> <p>In particolare gli interventi riguardano i seguenti ambiti:</p> <ul style="list-style-type: none">- sistemi di monitoraggio e localizzazione della flotta (AVM, AVL) a bordo, e implementazione dei sistemi di monitoraggio a terra;- controllo delle corsie riservate al TPL;- sistemi di informazione all'utenza alle fermate, asservito al sistema di gestione della localizzazione dei mezzi;- sistemi di bigliettazione elettronica e relativi sistemi di controllo (SBE, contapersone);- apparecchiature per la videosorveglianza a bordo dei mezzi e implementazione dei sistemi di gestione delle immagini a terra. <p>L'acquisto del materiale relativo ai sistemi di trasporto intelligenti sarà assoggettato al vincolo di destinazione e alle condizioni previste all'articolo 18 della L.R. 25/1998 e dalle Deliberazioni di Giunta Regionale attuative.</p> <p>Gli interventi garantiranno il rispetto delle condizioni previste dall'articolo 18 della L.R. 25/1998 e dalle Deliberazioni di Giunta Regionale attuative, nonché essere conformi alle direttive tecniche regionali comprendenti quelle relative ai sistemi di bigliettazione elettronica, in particolare a quanto disposto con le DGR n. 2225/2004, n. 555/2007, 1610/2010 e n. 1059/2016.</p>

Indicare le tipologie di spese ammissibili

Spese riferite all'acquisto di sistemi di monitoraggio e localizzazione della flotta (AVM, AVL), controllo delle corsie riservate al TPL, sistema semaforico a chiamata, informazione all'utenza alle fermate, sistemi di bigliettazione elettronica (SBE, SBA), acquisto apparecchiature per la videosorveglianza

4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni

<i>Proposta di criteri di valutazione</i>	
Relativi al potenziale beneficiario	Valutazione sulla base dei bandi o delle condizioni di ammissibilità previsti per i progetti a regia o a titolarità dell'AU
Relativi alla proposta progettuale	Coerenza programmatica con priorità di investimento, obiettivi specifici e azioni della SISUS, con particolare riferimento a ciascun Obiettivo Tematico, così come segue: <ul style="list-style-type: none"> - impiego di precedente tecnologia; - densità di popolazione; - livello di concentrazione di polveri sottili PM10; - con riferimento all'attivazione dei sistemi di bigliettazione elettronica, priorità per le realtà non ancora dotate.
Principi trasversali (art. 7 - 8 Reg. UE 1303/2013) Coerenza del sostegno con i principi orizzontali UE	Promozione della parità fra uomini e donne Non discriminazione <ul style="list-style-type: none"> - miglioramento dell'accessibilità attraverso la diffusione dei sistemi intelligenti di trasporto, il che implica un miglioramento nell'accesso alle informazioni e nella sicurezza nell'uso degli stessi (ad es. attraverso gli impianti di videosorveglianza); Sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente <ul style="list-style-type: none"> - l'applicazione dei sistemi intelligenti di trasporto deve promuovere la pianificazione della circolazione basata su dati e fabbisogni identificati, l'interoperabilità tra i mezzi di trasporto (ad es. attraverso la bigliettazione elettronica) e il miglioramento della multi modalit� tra i mezzi di trasporto, con conseguenze positive sulla razionalizzazione della mobilit� e del traffico e sulla riduzione dell'inquinamento.

Azione 9.4.1 sub-azione 1 "Edilizia Residenziale Pubblica", Interventi infrastrutturali di manutenzione straordinaria, recupero edilizio compreso l'efficientamento energetico di edifici di edilizia residenziale pubblica esistenti

4.2.1 Descrizione Azione

Obiettivo specifico	Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilit� sociali, socio-sanitarie ed economiche in condizioni di disagio abitativo incrementando l'offerta di edifici residenziali pubblici
Azione	9.4.1 sub-azione 1 "Edilizia Residenziale Pubblica", Interventi infrastrutturali di manutenzione straordinaria, recupero edilizio compreso l'efficientamento energetico di edifici di edilizia residenziale pubblica esistenti.
Budget dell'Azione	€ 2.875.151,64 (co-finanziato dal POR FESR) il Comune di Vicenza co-finanzier� con € 200.000,00
<i>Descrizione sintetica dell'Azione</i>	
<i>Se esistenti, indicare le specifiche tipologie di popolazione a cui � indirizzata l'azione. Indicare i benefici che l'azione intende apportare in generale alla qualit� della vita della popolazione urbana, e in particolare nei confronti di fasce della popolazione dell'area in condizioni di marginalit� e/o fragilit�.</i>	
Si intende recuperare il patrimonio immobiliare, rendendo disponibili alloggi non assegnati per la mancanza dei requisiti di efficienza energetica, messa a norma degli impianti, accessibilit� e abitabilit�, adottando	

tecniche progettuali e costruttive rivolte a favorire il risparmio energetico e l'efficientamento.	
Benefici:	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ riduzione del disagio abitativo: nella AREA URBANA circa il 97% delle domande di alloggio non è soddisfatta e la locazione nel mercato privato rappresenta l'elemento di maggiore difficoltà dei cittadini con disagio economico. L'azione consentirà di reimmettere sul mercato alloggi ERP sfitti, consentendo di soddisfare maggiormente la domanda di alloggio; ✓ benefici economici: la riqualificazione energetica degli alloggi consentirà una riduzione dei costi delle utenze che pesano in maniera importante anche per i beneficiari di ERP con affitti sociali, determinando condizioni di ulteriore impoverimento; ✓ accessibilità: per qualche alloggio si prevede l'abbattimento delle barriere architettoniche ✓ riduzione delle emissioni grazie agli interventi di efficientamento energetico. 	
Destinatari: nuclei familiari individuati secondo i criteri della L.R. 10/1996.	
<i>Indicare gli interventi che comporranno l'Azione e descriverli brevemente, indicando il budget orientativo per ciascun intervento</i>	
Budget: € 2.875.151,64	Interventi su 43 44 unità abitative: manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, interventi di ristrutturazione edilizia finalizzati a: igiene edilizia, benessere per gli utenti; sicurezza statica; sicurezza impianti; accessibilità; risparmio energetico. Per tutti gli interventi si prevedono (dove necessario) interventi di abbattimento delle barriere architettoniche.

<i>Descrizione di come l'Azione contribuirà all'obiettivo generale della SISUS</i>	
<p>Il recupero di unità abitative ubicate in diversi quartieri e zone dell'area urbana contribuisce all'obiettivo generale di costruire un territorio solidale, non concentrando in una unica area le situazioni di disagio ma rispettando la storia urbanistica della AREA URBANA che vede la prossimità tra zone residenziali e zone ERP, con l'obiettivo di favorire processi inclusivi e di mutuo aiuto, con l'obiettivo secondario di alleggerire le zone con maggiore degrado socio economico, garantendo, in linea con le azioni strategiche unitarie, la possibilità di accesso a servizi generali attraverso il trasporto e gli strumenti informatici. L'azione contribuirà direttamente alla riduzione della popolazione in disagio abitativo, poiché aumenteranno gli alloggi disponibili per tali gruppi target, permettendo loro l'accesso all'abitazione e migliorandone la qualità di vita. Gli interventi di riqualificazione energetica, inoltre, contribuiranno a incrementare la sostenibilità ambientale delle aree interessate.</p>	
<i>Descrizione di come l'Azione contribuirà al relativo obiettivo specifico</i>	
<p>OS: Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali, socio-sanitarie ed economiche in condizioni di disagio abitativo incrementando l'offerta di edifici residenziali pubblici</p> <p>O.S: Riduzione del costo sostenuto dalle famiglie in alloggi ERP relativamente alle spese per il riscaldamento e le spese condominiali</p> <p>L'Azione contribuirà al raggiungimento dell'obiettivo specifico attraverso: il recupero di alloggi da assegnare a circa 175 persone in condizione di marginalità (famiglie in condizione di povertà), o di vulnerabilità sociale (anziani fragili, persone con disabilità) garantendo una accoglienza a fronte di canoni di affitto economicamente accessibili. La riqualificazione energetica contribuisce al raggiungimento dell'obiettivo incidendo direttamente sulle spese sostenute dai nuclei familiari per le utenze e le spese condominiali.</p> <p>La strategia integrata prevede una rivisitazione complessiva degli interventi e delle strategie attivate nei confronti delle famiglie in marginalità e vulnerabilità sociale garantendo condizioni che ne agevolino l'inserimento in un contesto abitativo che ne combatta l'isolamento sociale e spaziale.</p>	

4.2.2 Beneficiari delle operazioni

Beneficiari	<i>Indicare dettagliatamente la denominazione, la tipologia e la natura giuridica del/dei beneficiari</i> Comune di Vicenza, per mezzo del suo Settore LLPP
-------------	--

4.2.3 Localizzazione delle operazioni

Comuni dell'Area urbana in cui viene attivata	Comune capoluogo
Aree marginali/svantaggiate destinatarie	Le aree geo-referenziate come da mappa allegata, tenendo presente che a fronte di una zona "grigia" particolarmente degradata, si è deciso non solo di potenziare la riqualificazione di quest'area, ma anche di agire in zone propizie a tutti i Comuni dell'Area Urbana, nell'ottica di offrire ai soggetti svantaggiati la possibilità di risollevarsi in zone rese accoglienti ed inclusive, evitando peraltro di incorrere in situazioni di "ghettizzazione" delle zone marginali/svantaggiate.

4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili

<i>Modalità attuative</i>
A titolarità dell'Autorità Urbana
<i>Tipologie di intervento</i>
<p>Interventi - di cui al DPR n. 380/2001- di recupero del patrimonio immobiliare pubblico esistente, attraverso manutenzione straordinaria, interventi di restauro e risanamento conservativo, interventi di ristrutturazione edilizia, rendendo disponibili alloggi attualmente sfitti, con l'adozione di tecniche progettuali e costruttive rivolte a favorire il risparmio e l'efficientamento energetico, utilizzando materiali e tecnologie necessarie per migliorare lo status energetico degli alloggi fino al raggiungimento del miglior standard disponibile per la tipologia di edifici interessati dall'intervento.</p> <p>Sono compresi, negli interventi anzidetti, quelli rivolti all'adeguamento normativo, in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none">- igiene edilizia;- benessere per gli utenti;- sicurezza statica;- sicurezza impianti;- accessibilità;- risparmio energetico. <p>Le soluzioni individuate sono supportate da adeguata analisi sociale del territorio di competenza dell'Area urbana con evidenza dei bisogni e delle criticità, in considerazione dell'obiettivo di riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo.</p> <p>Viene allegata la mappatura geo-referenziate degli interventi previsti.</p>
<i>Indicare le tipologie di spese ammissibili</i>
Le spese ammissibili in conformità alla deliberazione di Giunta regionale n.897/2002 modificata con successiva DGR n. 4078 del 19.12.2006, possono essere ricondotte al "Costo Totale dell'Intervento" che è composto dalle seguenti voci di costo: "Costo di Costruzione", "Oneri di Urbanizzazione", "Oneri reali di Progettazione" e "Spese generali". In particolare il "Costo di Costruzione" rappresenta il costo per la realizzazione dell'edificazione o il recupero dell'immobile. Gli "Oneri di urbanizzazione" sono determinati in misura pari al valore reale corrisposto al Comune, ovvero nel caso di diretta esecuzione, in misura pari ai

costi definiti con l'Amministrazione comunale; in caso di interventi in aree p.e.e.p. o similari il valore è pari a quanto speso per l'attuazione da parte del Comune e comunque, secondo le disposizioni previste dall'art. 35 della legge 22.10.1971, n. 865 e succ. mod.

Gli "Oneri reali di progettazione" non supereranno l'8% del "Costo di Costruzione" mentre le "Spese generali" non supereranno il 13% del "Costo di costruzione" ed "Oneri di Urbanizzazione".

L'intensità dell'aiuto, ovvero il contributo pubblico assegnabile per singola iniziativa, potrà essere nella misura massima del 100% del richiamato "Costo Totale dell'Intervento".

Per la Sub-azione 1, ovvero il recupero di alloggi ERP "classici", il Comune di Vicenza contribuirà con un co-finanziamento di 200.000,00 € al fine di cogliere l'occasione della Strategia per recuperare il maggior numero di alloggi possibile, applicando a questa somma gli stessi criteri di ammissibilità.

4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni

<i>Proposta di criteri di valutazione</i>	
Relativi al potenziale beneficiario	Valutazione sulla base dei bandi o delle condizioni di ammissibilità previsti per i progetti a regia o a titolarità dell'AU
Relativi alla proposta progettuale	<p>Coerenza programmatica con priorità di investimento, obiettivi specifici e azioni della SISUS, con particolare riferimento a ciascun Obiettivo Tematico, così come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nelle proposte dovranno essere evidenziate le modalità previste per la sostenibilità economica dell'operazione avanzata, sia nella fase iniziale che nel periodo di continuazione della medesima, anche dopo la fase pluriennale prevista dal programma e descrivendo nel dettaglio, oltre che la tempistica, i risultati attesi (coerenti con gli obiettivi perseguiti); - valore aggiunto alla specifica progettazione sociale sarà l'individuazione di soggetti e/o famiglie che all'interno della comunità, attraverso il percorso sociale intrapreso, possano con la loro esperienza rappresentare un riferimento per gli altri soggetti coinvolti nella co-residenza al fine di incentivare il tipo di percorso in un'ottica di continuità dell'iniziativa, una volta conclusa la fase sperimentale del programma.
Principi trasversali (art. 7 - 8 Reg. UE 1303/2013) Coerenza del sostegno con i principi orizzontali UE	<p>Promozione della parità fra uomini e donne</p> <p>Non discriminazione</p> <ul style="list-style-type: none"> - soluzioni tecnologiche proprie di un sistema domotico per ospiti anziani e con disabilità; - abbattimento delle barriere architettoniche; - particolare attenzione sarà destinata agli interventi di recupero peraltro rivolti a prevedere insediamenti di co-housing, intesi come insediamenti abitativi, composti da alloggi privati corredati da spazi, coperti e scoperti, destinati all'uso comune e alla condivisione di un progetto residenziale di co-housing sociale da parte di soggetti diversi; <p>Sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli interventi di recupero di edifici esistenti dovranno essere volti ad evitare ulteriore consumo di suolo; - dovranno essere adottate tecniche progettuali e costruttive rivolte a favorire il risparmio energetico e l'efficientamento energetico, utilizzando materiali e tecnologie necessari per migliorare lo status energetico degli alloggi fino al raggiungimento del miglior standard energetico disponibile per la tipologia di edifici interessati dall'intervento. A tal proposito dovrà essere dimostrato il raggiungimento di un miglior standard energetico secondo le modalità previste dalla legge; - in caso di operazioni nel settore di intervento delle infrastrutture edilizie, esse dovranno essere selezionate considerando le caratteristiche architettoniche e le modalità costruttive utilizzate, le quali dovranno essere orientate ai principi dell'edilizia sostenibile sia dal punto di vista dei materiali che del risparmio energetico, privilegiando dove possibile gli appalti verdi (in linea con la nuova Direttiva 2014/24/UE); - orientamento verso l'uso di materiali a basso impatto; - rispetto del principio di minimizzare gli impatti ambientali di tali investimenti infrastrutturali; - orientamento verso scelte per un'edilizia sostenibile e del "design for all".

Azione 9.4.1 sub-azione 2“Co-housing”: Realizzazione di progetti di co housing per la popolazione target, attraverso il recupero di edifici esistenti di proprietà pubblica che prevedano ristrutturazione, riqualificazione energetica ambientale, compreso l’efficientamento energetico

4.2.1 Descrizione Azione

Obiettivo specifico	Realizzare modelli di co-housing destinati a nuclei composti da anziani soli, famiglie, persone con disabilità, nei quali i servizi sostengono forme di auto-aiuto, vicinanza e solidarietà reciproca
Azione	9.4.1 Sub-Azione 2 “Co-housing”: Realizzazione di progetti di co housing per la popolazione target, attraverso il recupero di edifici esistenti di proprietà pubblica che prevedano ristrutturazione, riqualificazione energetica ambientale, compreso l’efficientamento energetico.
Budget dell’Azione	960.000,00 € (contributo FESR 960.000,00 €)
<i>Descrizione sintetica dell’Azione</i>	
<p>L'emersione di situazioni di grave povertà e rischio di emarginazione sociale coinvolge target di popolazione quali famiglie, anziani soli, persone con disabilità, colpite dalla crisi occupazionale.</p> <p>L’azione prevede il recupero di alloggi residenziali dotati di spazi comuni da destinare a co-housing, integrati da progetti sociali personalizzati finalizzati a promuovere processi di emancipazione dall’assistenzialismo e dalla cronicizzazione; promuovere l’autonomia della persona; favorire la partecipazione attiva della persona nel processo d’aiuto; sostenere forme di mutuo-aiuto</p> <p>Destinatari: anziani soli con parziale autonomia; famiglie in palese disagio economico (famiglie con figli minori, con priorità per i nuclei monoparentali); persone con disabilità.</p> <p>E’ prevista l’integrazione con risorse derivanti da altri progetti e da privati.</p> <p>Per la stima dei lavori è stato utilizzato un metodo di calcolo basato sulla comparazione di costi a metro quadro applicato per interventi simili realizzati nella medesima area del progetto.</p> <p>Il calcolo rispetta il documento ANAC “Determinazioni dei costi standard per lavori pubblici”, anno 2012.</p>	
<i>Indicare gli interventi che comporranno l’Azione e descriverli brevemente, indicando il budget orientativo per ciascun intervento</i>	
<i>Intervento</i>	Recupero e efficientamento di 1 struttura dedicata al co-housing
Budget: 960.000,00 €	
	<p>Interventi su 8 unità abitative in Vicolo Cieco Retrone, 7 a Vicenza: manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, interventi di ristrutturazione edilizia finalizzati a: igiene edilizia, benessere per gli utenti; sicurezza statica; sicurezza impianti; accessibilità; risparmio energetico. Per queste unità abitative sono previsti interventi di soluzioni tecnologiche proprie di un sistema domotico. Per tutti gli interventi si prevedono (dove necessario) interventi di abbattimento delle barriere architettoniche e la realizzazione di spazi comuni interni.</p> <p>L’intervento riguarda 8 unità abitative su 8 all’interno di un unico edificio totalmente dedicato al progetto di co-housing.</p> <p>I Servizi Sociali del Comune di Vicenza assicureranno il progetto sociale collegato all’intervento e le sue finalità di convivenza e condivisione e in particolare la presenza di un referente/tutor diurno e l’attivazione di equipe multidisciplinari sulla base degli specifici bisogni degli ospiti. Per tutta la durata della progettualità sociale si garantirà la presenza delle tre categorie di destinatari dell’intervento: anziani soli con parziale autonomia; famiglie in palese disagio economico (famiglie con figli minori, con priorità per i nuclei monoparentali); persone con disabilità.</p>

<i>Descrizione di come l'Azione contribuirà all'obiettivo generale della SISUS</i>
La sub-azione 2 contribuisce all'obiettivo generale realizzando in aree degradate co-housing che, grazie ai progetti personalizzati, contribuiscono alla crescita del contesto sociale e urbano, favorendo l'integrazione con il tessuto sociale e lo sviluppo di relazioni positive. La strategia integrata consente di garantire il collegamento ai servizi sociali e sanitari e l'implementazione di modalità ITC. Le modalità di gestione dei co-housing saranno garantiti dalla collaborazione tra soggetti pubblici e del privato-sociale, formalizzati da convenzioni e accordi, a beneficio di gruppi sociali individuati. L'adozione di soluzioni domotiche faciliterà l'autonomia/il comfort per soggetti disabili. Gli interventi di efficientamento energetico contribuiranno parimenti all'obiettivo, incrementando la sostenibilità ambientale degli edifici.
<i>Descrizione di come l'Azione contribuirà al relativo obiettivo specifico</i>
L'azione contribuirà all'obiettivo specifico della SISUS nella misura in cui valorizzerà le esperienze di co-housing come forma di nuove opportunità alloggiative per i gruppi target individuati: <ul style="list-style-type: none"> - anziani parzialmente autosufficienti che, grazie alla collocazione in co-housing, possono permanere a domicilio adeguatamente sostenuti da dotazioni tecnologiche e forme di vicinanza solidale o altre forme da implementare (assistente familiare di condominio, servizio di assistenza domiciliare, cura degli ambienti domestici condiviso, ecc.); - nuclei familiari con persone disabili/handicap grave - nuclei familiari in situazioni di difficoltà economica disponibili a svolgere funzione di vicinanza e supporto agli altri condomini nelle modalità di mutuo-aiuto e aiuto intergenerazionale. <p>La presenza di diversi co-housing nel territorio consentirà anche lo sviluppo di azioni a favore delle aree urbane su cui insistono le palazzine, prevedendo nelle progettualità specifiche la possibilità di creare occasioni di socialità, aperte ai quartieri e alla cittadinanza, valorizzando la presenza di spazi comuni per iniziative ed eventi.</p> <p>Il criterio dell'efficientamento energetico con cui verranno riqualificati gli alloggi permetterà anche una riduzione dei consumi energetici e delle relative spese per i futuri conduttori, misure che, unitamente ad un canone di locazione vantaggioso, si auspica possano incidere sulla capacità di autosostentamento/ autonomia economica degli interessati, senza escludere la possibilità di accoglienza in forma gratuita i nuclei familiari con figli minori e i nuclei composti da una persona anziana, in condizione di particolare disagio socio economico.</p> <p>I progetti si integreranno con le attività del sistema dei servizi sociali dell'AU, in particolare con il sistema di segretariato sociale e sostegno all'autonomia e all'empowerment previsto dalle linee guida del Sistema di Inclusion Attiva – Pon Avviso 3.</p>

4.2.2 Beneficiari delle operazioni

Beneficiari	<i>Indicare dettagliatamente la denominazione, la tipologia e la natura giuridica del/dei beneficiari</i> Comune di Vicenza per mezzo del suo Servizio LLPP Per le strutture di co-housing e housing sociale il Comune di Vicenza stipulerà specifiche convenzioni con i Comuni dell'Area Urbana, i cui cittadini potranno beneficiare di forme agevolate di accoglienza ed usufruire dei relativi servizi di supporto ed inclusione.
-------------	---

4.2.3 Localizzazione delle operazioni

Comuni dell'Area urbana in cui viene attivata	Comune capoluogo (OT9)
Aree marginali/svantaggiate	Il co-housing è così collocato:

destinatario	- Vicolo Cieco Retrone, centro storico, area dove sono stati realizzati i primi alloggi residenziali pubblici, attualmente presenta episodi di degrado e microcriminalità, abitato da cittadini stranieri in condizioni di disagio economico, accanto a unità abitative residenziali private di recente riqualificazione.
--------------	---

4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili

<i>Modalità attuative</i>	
A titolarità dell’Autorità Urbana – pubblicazione di invito pubblico al potenziale beneficiario, dotazione finanziaria 960.000 €	
<i>Tipologie di intervento</i>	
<p>Interventi di cui al DPR n. 380/2001: interventi di manutenzione straordinaria, interventi di restauro e risanamento conservativo, interventi di ristrutturazione edilizia rivolti alla riqualificazione degli immobili esistenti con dimensione finanziaria massima pari a 120.000,00 euro per unità abitativa recuperata collocata all’interno di un complesso residenziale di co-housing composto da alloggi privati e corredato da spazi coperti e scoperti, destinati all’uso comune.</p> <p>Sono compresi, negli interventi anzidetti, quelli rivolti all’adeguamento normativo, in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - igiene edilizia; - benessere per gli utenti; - sicurezza statica; - sicurezza impianti; - accessibilità; - risparmio energetico. <p>Inoltre, in considerazione della presenza di ospiti con disabilità o ospiti anziani, sarà individuata una percentuale di alloggi dotati di soluzioni tecnologiche proprie di un sistema domotico e conformi alla normativa in materia di abbattimento delle barriere architettoniche. Tali interventi sono finalizzati alla sperimentazione di modelli innovativi sociali ed abitativi in particolare di co-housing per soddisfare bisogni specifici di categorie fragili, quali il contrasto alla solitudine, il sostegno alla domiciliarità, la prevenzione della marginalità sociale e della non autosufficienza.</p> <p>Viene allegata la mappatura geo-referenziata degli interventi previsti.</p> <p>Le soluzioni di co-housing prevedono anche la fornitura di servizi sociali necessari per accrescere la qualità degli interventi e rispondere alle complesse e diversificate esigenze dell’abitare, ovvero partecipazione, qualità della vita, rigenerazione di comunità solidali, e ogni altra azione che aiuti il singolo o la famiglia a fronteggiare situazioni di criticità.</p>	
<i>Indicare le tipologie di spese ammissibili</i>	
<p>Le spese ammissibili in conformità alla deliberazione di Giunta regionale n.897/2002 modificata con successiva DGR n. 4078 del 19.12.2006, possono essere ricondotte al “Costo Totale dell’Intervento” che è composto dalle seguenti voci di costo: “Costo di Costruzione”, “Oneri di Urbanizzazione”, “Oneri reali di Progettazione” e “Spese generali”. In particolare il “Costo di Costruzione” rappresenta il costo per la realizzazione dell’edificazione o il recupero dell’immobile. Gli “Oneri di urbanizzazione “ sono determinati in misura pari al valore reale corrisposto al Comune, ovvero nel caso di diretta esecuzione, in misura pari ai costi definiti con l’Amministrazione comunale; in caso di interventi in aree p.e.e.p. o similari il valore è pari a quanto speso per l’attuazione da parte del Comune e comunque, secondo le disposizioni previste dall’art. 35 della legge 22.10.1971, n. 865 e succ. mod.</p> <p>Gli “Oneri reali di progettazione” non supereranno l’8% del “Costo di Costruzione” mentre le “Spese generali “ non supereranno il 13% del “Costo di costruzione” ed “Oneri di Urbanizzazione”.</p>	

L'intensità dell'aiuto, ovvero il contributo pubblico assegnabile per singola iniziativa, potrà essere nella misura massima del 100% del richiamato "Costo Totale dell'Intervento".

Per la Sub-azione 1, ovvero il recupero di alloggi ERP "classici", il Comune di Vicenza contribuirà con un co-finanziamento di 200.000,00 € al fine di cogliere l'occasione della Strategia per recuperare il maggior numero di alloggi possibile, applicando a questa somma gli stessi criteri di ammissibilità.

4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni

<i>Proposta di criteri di valutazione</i>	
Relativi al potenziale beneficiario	Valutazione sulla base dei bandi o delle condizioni di ammissibilità previsti per i progetti a regia o a titolarità dell'AU
Relativi alla proposta progettuale	<p>Coerenza programmatica con priorità di investimento, obiettivi specifici e azioni della SISUS, con particolare riferimento a ciascun Obiettivo Tematico, così come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nelle proposte dovranno essere evidenziate le modalità previste per la sostenibilità economica dell'operazione avanzata, sia nella fase iniziale che nel periodo di continuazione della medesima, anche dopo la fase pluriennale prevista dal programma e descrivendo nel dettaglio, oltre che la tempistica, i risultati attesi (coerenti con gli obiettivi perseguiti); - valore aggiunto alla specifica progettazione sociale sarà l'individuazione di soggetti e/o famiglie che all'interno della comunità, attraverso il percorso sociale intrapreso, possano con la loro esperienza rappresentare un riferimento per gli altri soggetti coinvolti nella co-residenza al fine di incentivare il tipo di percorso in un'ottica di continuità dell'iniziativa, una volta conclusa la fase sperimentale del programma; - il progetto presentato non dovrà limitarsi alla mera progettazione dei LLPP, ma sarà valutata anche la presenza di documentazione di analisi e criticità che evidenzia la condizione di partenza dell'area di interesse del progetto relativamente a: disagio sociale, presenza di persone anziane sole e a rischio di marginalità sociale, scarse opportunità di occupazione, fenomeni di immigrazione irregolare, collocazione strategica rispetto al contesto urbano e all'assetto infrastrutturale; - soddisfazione bisogni dei soggetti target: rapporto tra numero soggetti individuati per tipologia e numero soggetti inseriti in progettualità; - verifica dei risultati ottenuti in termini di effettiva inclusione sociale dei soggetti presi in carico rispetto all'obiettivo previsto dal POR FESR; - coerenza con le finalità e le metodologie del POR FESR; - co-finanziamento da parte del beneficiario anche attraverso risorse integrative pubbliche e/o private; - sostenibilità economica: viene valutata la capacità di continuazione del progetto anche dopo la fase sperimentale finanziata dal POR FESR. - previsione di un vincolo di destinazione d'uso per la specifica attività di rilevanza sociale; - effettivo miglioramento classe energetica; - coerenza delle azioni progettuali rispetto agli obiettivi; - accessibilità ai mezzi di trasporto e ai servizi; - grado di innovazione: si valuta il grado di novità nell'ambito territoriale di competenza rispetto al bisogno considerato nonché le modalità operative e le metodologie adottate per la realizzazione del progetto; - le operazioni dovranno avere caratteristiche che si basano su criteri innovativi in ordine agli aspetti strutturali e organizzativi, riferimenti a parametri o modelli.

<p>Principi trasversali (art. 7 - 8 Reg. UE 1303/2013) Coerenza del sostegno con i principi orizzontali UE</p>	<p>Promozione della parità fra uomini e donne</p> <p>Non discriminazione</p> <ul style="list-style-type: none"> - soluzioni tecnologiche proprie di un sistema domotico per ospiti anziani e con disabilità; - abbattimento delle barriere architettoniche; - particolare attenzione sarà destinata agli interventi di recupero peraltro rivolti a prevedere insediamenti di co-housing, intesi come insediamenti abitativi, composti da alloggi privati corredati da spazi, coperti e scoperti, destinati all'uso comune e alla condivisione di un progetto residenziale di co-housing sociale da parte di soggetti diversi; <p>Sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli interventi di recupero di edifici esistenti dovranno essere volti ad evitare ulteriore consumo di suolo; - dovranno essere adottate tecniche progettuali e costruttive rivolte a favorire il risparmio energetico e l'efficientamento energetico, utilizzando materiali e tecnologie necessari per migliorare lo status energetico degli alloggi fino al raggiungimento del miglior standard energetico disponibile per la tipologia di edifici interessati dall'intervento. A tal proposito dovrà essere dimostrato il raggiungimento di un miglior standard energetico secondo le modalità previste dalla legge; - in caso di operazioni nel settore di intervento delle infrastrutture edilizie, esse dovranno essere selezionate considerando le caratteristiche architettoniche e le modalità costruttive utilizzate, le quali dovranno essere orientate ai principi dell'edilizia sostenibile sia dal punto di vista dei materiali che del risparmio energetico, privilegiando dove possibile gli appalti verdi (in linea con la nuova Direttiva 2014/24/UE); - orientamento verso l'uso di materiali a basso impatto; - rispetto del principio di minimizzare gli impatti ambientali di tali investimenti infrastrutturali; - orientamento verso scelte per un edilizia sostenibile e del "design for all";
--	--

Azione 9.5.8 Finanziamento nelle principali aree urbane e nei sistemi urbani di interventi infrastrutturali nell'ambito di progetti mirati per il potenziamento della rete di servizi per il pronto intervento sociale per i senza dimora e per il potenziamento delle strutture abitative e sociosanitarie nell'ambito dei progetti integrati di sostegno alle persone senza dimora nel percorso verso l'autonomia

4.2.1 Descrizione Azione

Obiettivo specifico	Riduzione della marginalità estrema sperimentando inserimenti abitativi di housing sociale (led e first)
Azione	9.5.8 Finanziamento nelle principali aree urbane e nei sistemi urbani di interventi infrastrutturali nell'ambito di progetti mirati per il potenziamento della rete di servizi per il pronto intervento sociale per i senza dimora e per il potenziamento delle strutture abitative e sociosanitarie nell'ambito dei progetti integrati di sostegno alle persone senza dimora nel percorso verso l'autonomia
Budget dell'Azione	€ 876.848,36 (co-finanziato al 100%)
<i>Descrizione sintetica dell'Azione</i>	
<p>L'azione prevede la ristrutturazione di edifici per ridurre il numero di senza dimora attraverso il potenziamento dell'assistenza abitativa, nel rispetto delle Linee di Indirizzo PSD, coordinandosi con le azioni previste nel PON Inclusione, riducendo i tempi di accoglienza nei dormitori e favorendo il ricorso a modalità innovative quali l'housing first e housing led, articolando l'intervento in adeguamento e ristrutturazione degli asili notturni e residenziali e la messa a disposizione di alloggi per housing sociale di tipo innovativo.</p> <p>L'attuazione degli interventi immateriali è rinviata all'utilizzo di risorse integrative pubbliche e/o private.</p> <p>Benefici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - garantire il miglioramento strutturale delle realtà di accoglienza presenti nel territorio - ristrutturazione di unità alloggiative finalizzate alla sperimentazione del modello housing first, per un numero stimato di 50 persone, a cui verrà offerto un percorso di autonomia articolato rispetto al progetto personale. <p>Destinatari: Persone senza fissa dimora, di cui all'articolo 28 della L. 328/2000.</p>	
<i>Indicare gli interventi che comporranno l'Azione e descriverli brevemente, indicando il budget orientativo per ciascun intervento</i>	
<i>Intervento 1</i> Budget: € 429.515,03	<p>Ristrutturazione edilizia e interventi di riqualificazione di n.1 immobile esistente per il potenziamento di strutture di accoglienza e soddisfazione dei bisogni primari. In particolare si prevede la realizzazione di interventi per l'efficientamento energetico e di adeguamento strutturale per l'Albergo Cittadino.</p> <p>L'accoglienza in Albergo Cittadino rappresenta la "prima tappa" di accoglienza e soddisfazione dei bisogni primari.</p>
<i>Intervento 2</i> Budget: € 447.333,33	<p>Recupero ed efficientamento energetico di n. 1 strutture (sub 2.1 —2.2—2.3) e di 1 mini abitazione (sub 2.2) dedicati al contrasto delle marginalità estreme, da destinarsi alle persone senza dimora</p>
2.1 Budget: 400.000,00 €	<p>Ristrutturazione edilizia e interventi di riqualificazione di n.1 immobili esistenti (che si compone di 10 alloggi che saranno ridefiniti in 6 mini-abitazioni) in Via dei Mille per il potenziamento di seconda di accoglienza, pensato come alloggi per quelle persone che, una volta approdate ad una buona autonomia, siano in grado di gestire la quotidianità al di fuori delle strutture di accoglienza.</p>

2.2 Budget: € 47.333,33	Ristrutturazione edilizia ed interventi di riqualificazione di 1 mini abitazione sita in Contrà Corpus Domini, 16 da destinarsi a progetti di housing sociale per persone senza dimora. L'accoglienza rappresenta la "terza tappa" di housing sociale.
-------------------------------	---

<i>Descrizione di come l'Azione contribuirà all'obiettivo generale della SISUS</i>	
La riqualificazione degli spazi di prima accoglienza rende possibile la riduzione delle marginalità sociale influenzando complessivamente sulla percezione collettiva di un territorio sicuro, gradevole, solidale. Garantire la possibilità per tutti di essere accolti riduce il numero delle persone in strada, dando la possibilità ai SFD e agli operatori di costruire percorsi di inclusione sociale e di autonomia.	
<i>Descrizione di come l'Azione contribuirà al relativo obiettivo specifico</i>	
La disponibilità di una casa propria incide positivamente sul benessere psico fisico della persona riducendo le spese per cure mediche e medicinali. L'effetto "inclusione sociale" è migliorato dalle opportunità che la casa, come luogo di cura di sé, di identità e di appartenenza ad una comunità, offre alla persona in housing first. Sebbene l'inserimento occupazionale rimanga un nodo critico, alcune ricerche hanno evidenziato come la persona possa auspicare ad un coinvolgimento nel mercato del lavoro grazie ad un processo di auto-stima ed empowerment che l'alloggio può offrire. Infine, molte ricerche si sono concentrate sulla riduzione dei costi di gestione dell'HF per l'amministrazione pubblica e per il contribuente rispetto allo staircase. PHF infatti non necessita di un'offerta di housing dedicata ma sono sufficienti appartamenti idonei ad ospitare le persone che entrano nel programma, le quali partecipano al pagamento dell'affitto utilizzando, laddove esiste, una parte del proprio reddito minimo o indennità. Inoltre, l'approccio HF riduce l'utilizzo di posti letto nei dormitori, ostelli e l'ingresso in pronto soccorso (rappresentando un risparmio del 50% dei costi per l'amministrazione e la sanità pubblica). Infine si abbassa la probabilità di delinquere ed essere arrestati (rappresentando così un risparmio anche per il contribuente.	

4.2.2 Beneficiari delle operazioni

Beneficiari	<i>Indicare dettagliatamente la denominazione, la tipologia e la natura giuridica del/dei beneficiari</i> Comune di Vicenza, per mezzo del suo Servizio LLPP Per le unità immobiliari di housing sociale il Comune di Vicenza stipulerà specifiche convenzioni con i Comuni dell'Area Urbana, i cui cittadini potranno beneficiare di forme agevolate di accoglienza ed usufruire dei relativi servizi di supporto ed inclusione.
-------------	---

4.2.3 Localizzazione delle operazioni

Comuni dell'Area urbana in cui viene attivata	Comune capoluogo
Aree marginali/svantaggiate destinatarie	<ul style="list-style-type: none"> - Albergo Cittadino, viale San Lazzaro: la struttura insiste sulla zona "grigia" particolarmente degradata, nell'asse est del Capoluogo, limitrofa a 3 Comuni dell'AREA URBANA - Via dei Mille: la struttura insiste sulla zona "grigia" particolarmente degradata, nell'asse est del Capoluogo, limitrofa a 3 Comuni dell'Area Urbana - 1 mini abitazione sita in Contrà Corpus Domini, 16: aree che insistono in zone molto vicine al Centro storico di Vicenza che negli anni si è spopolata, con decremento significativo della popolazione residente. La presenza di spazi pubblici non presidiati,

	abbinata alla chiusura di numerosi esercizi pubblici ha incrementato il degrado dell'area.
--	--

4.2.4 Procedura attuativa, tipologie di intervento e spese ammissibili

<i>Modalità attuative</i>
A titolarità dell'Autorità Urbana– pubblicazione di 2 inviti pubblici al potenziale beneficiario: 1) invito riguardante il 1 intervento, dotazione finanziaria 429.515,03 € 2) invito riguardante il 2 intervento, dotazione finanziaria 447.333,33 €
<i>Tipologie di intervento</i>
Ristrutturazione edilizia e interventi di riqualificazione di immobili esistenti sia per il potenziamento di strutture di accoglienza e soddisfazione dei bisogni primari che per mini abitazioni, con dimensione finanziaria massima pari a euro 120.000,00 per unità abitativa (in caso di mini-abitazioni). Oltre alle strutture di accoglienza e soddisfazione dei bisogni primari (strutture temporanee di asilo notturno, comunità alloggio, alloggio di sgancio, alloggio parcheggio) si prevede la ristrutturazione di housing sociali composti da alloggi per quelle persone che, una volta approdate ad una buona autonomia, siano in grado di gestire la quotidianità al di fuori delle strutture di accoglienza. Tali interventi infrastrutturali di recupero di edifici esistenti di proprietà pubblica dovranno essere quelli previsti dal DPR n. 380/2001: interventi di manutenzione straordinaria, interventi di restauro e risanamento conservativo, interventi di ristrutturazione edilizia rivolti alla riqualificazione degli immobili esistenti. Sono compresi, negli interventi anzidetti, quelli rivolti all'adeguamento normativo, in termini di : - igiene edilizia; - benessere per gli utenti; - sicurezza statica; - sicurezza impianti; - accessibilità; - risparmio energetico. Per assicurare l'efficacia degli interventi infrastrutturali per la disponibilità di spazi abitativi per i senza fissa dimora, si prevede la realizzazione di percorsi di progettazione sociale su più tappe a cura degli Enti locali appartenenti all'Area Urbana, connessi con le azioni che saranno realizzate nell'ambito del PON Inclusione riservato alla marginalità estrema, per il quale il Comune capoluogo è stato individuato tra i beneficiari.
<i>Indicare le tipologie di spese ammissibili</i>
Le spese ammissibili in conformità alla deliberazione di Giunta regionale n.897/2002 modificata con successiva DGR n. 4078 del 19.12.2006, possono essere ricondotte al "Costo Totale dell'Intervento" che è composto dalle seguenti voci di costo: "Costo di Costruzione", "Oneri di Urbanizzazione", "Oneri reali di Progettazione" e "Spese generali". In particolare il "Costo di Costruzione" rappresenta il costo per la realizzazione dell'edificazione o il recupero dell'immobile. Gli "Oneri di urbanizzazione" sono determinati in misura pari al valore reale corrisposto al Comune, ovvero nel caso di diretta esecuzione, in misura pari ai costi definiti con l'Amministrazione comunale; in caso di interventi in aree p.e.e.p. o similari il valore è pari a quanto speso per l'attuazione da parte del Comune e comunque, secondo le disposizioni previste dall'art. 35 della legge 22.10.1971, n. 865 e succ. mod. Gli "Oneri reali di progettazione" non supereranno l'8% del "Costo di Costruzione" mentre le "Spese generali" non supereranno il 13% del "Costo di costruzione" ed "Oneri di Urbanizzazione". L'intensità dell'aiuto, ovvero il contributo pubblico assegnabile per singola iniziativa, sarà nella misura massima del 100% del richiamato "Costo Totale dell'Intervento".

4.2.5 Proposta di Criteri di Selezione delle operazioni

<i>Proposta di criteri di valutazione</i>	
Relativi al potenziale beneficiario	Valutazione sulla base dei bandi o delle condizioni di ammissibilità previsti per i progetti a regia o a titolarità dell'AU
Relativi alla proposta progettuale	<ul style="list-style-type: none"> - il progetto presentato non dovrà limitarsi alla mera progettazione dei LLPP, ma sarà valutata anche la presenza di documentazione di analisi e criticità che evidenzia la condizione di partenza dell'area di interesse del progetto relativamente a: disagio sociale, presenza di persone anziane sole e a rischio di marginalità sociale, scarse opportunità di occupazione, fenomeni di immigrazione irregolare, collocazione strategica rispetto al contesto urbano e all'assetto infrastrutturale; - soddisfazione bisogni dei soggetti target: rapporto tra numero soggetti individuati per tipologia e numero soggetti inseriti in progettualità; - verifica dei risultati ottenuti in termini di effettiva inclusione sociale dei soggetti presi in carico rispetto all'obiettivo previsto dal POR FESR; - coerenza con le finalità e le metodologie del POR FESR; - co-finanziamento da parte del beneficiario anche attraverso risorse integrative pubbliche e/o private; - sostenibilità economica: viene valutata la capacità di continuazione del progetto anche dopo la fase sperimentale finanziata dal POR FESR. - previsione di un vincolo di destinazione d'uso per la specifica attività di rilevanza sociale; - effettivo miglioramento classe energetica; - coerenza delle azioni progettuali rispetto agli obiettivi; - accessibilità ai mezzi di trasporto e ai servizi; - grado di innovazione: si valuta il grado di novità nell'ambito territoriale di competenza rispetto al bisogno considerato nonché le modalità operative e le metodologie adottate per la realizzazione del progetto; - le operazioni dovranno avere caratteristiche che si basano su criteri innovativi in ordine agli aspetti strutturali e organizzativi, riferimenti a parametri o modelli;
Principi trasversali (art. 7 - 8 Reg. UE 1303/2013) Coerenza del sostegno con i principi orizzontali UE	<p>Promozione della parità fra uomini e donne</p> <p>Non discriminazione</p> <ul style="list-style-type: none"> - abbattimento delle barriere architettoniche; <p>Sviluppo sostenibile e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> - rispetto del principio di minimizzare gli impatti ambientali di tali investimenti infrastrutturali; - incentivazione degli appalti verdi, orientando il settore pubblico verso scelte di acquisto di beni e servizi caratterizzati da una minore pericolosità per l'ambiente rispetto altri beni o servizi ad essi fungibili, in linea con la nuova Direttiva 2014/24/UE; - orientamento verso scelte per un edilizia sostenibile e del "design for all" (sia dal punto di vista dei materiali che del risparmio energetico);

	- raggiungimento del miglior standard energetico disponibile per la tipologia di edifici interessati dall'intervento.
--	---

5. SISTEMA DI GOVERNANCE DELLA STRATEGIA

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

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

La SISUS è stata formulata e verrà attuata nel rispetto del principio di partenariato, da intendersi sia in senso verticale, in collegamento con le amministrazioni pubbliche ai differenti livelli in un approccio di governance multilivello, sia in senso orizzontale, coinvolgendo gli stakeholder del territorio e i differenti settori della società passando per il consolidamento del Tavolo di Partenariato Urbano.

La strategia integrata mira a costruire iniziative e progetti d'innovazione sociale per favorire la nascita di un ecosistema urbano collaborativo in cui i bisogni delle persone e le prospettive economiche vengano soddisfatti o sviluppati facendo leva su strategie centrate su tecnologie diffuse, collaborazione pubblica e *governance* collaborativa per uno sviluppo economico e sociale locale.

Per l'elaborazione della SISUS sono stati coinvolti tutti gli attori locali interessati dalle azioni integrate ed in particolare per l'attuazione della Strategia verrà formalizzato il cosiddetto Tavolo di Partenariato Urbano per la concertazione istituzionale, economica e sociale dell'area urbana di Vicenza.

A seguito dell'entusiastica approvazione della convenzione tra i Comuni aderenti da parte dei rispettivi Consigli Comunali, si è infatti proseguito il percorso di concertazione di un Tavolo di Partenariato Urbano stabile così composto:

Sindaco del Comune di Vicenza o suo delegato, presidente del Tavolo

Sindaco del Comune di Altavilla Vicentina o suo delegato

Sindaco del Comune di Caldogno o suo delegato

Sindaco del Comune di Creazzo o suo delegato

Sindaco del Comune di Sovizzo o suo delegato

Sindaco del Comune di Torri di Quartesolo o suo delegato

3 rappresentanti delle parti economiche e sociali

1 rappresentante del privato sociale

1 rappresentante delle associazioni ambientali

Il Tavolo di Partenariato ha compiti consultivi e concertativi e proseguirà il lavoro iniziato con l'esame della proposta di SISUS approvata dalla Regione del Veneto con Dgr.29 del 30/06/2016 e l'elaborazione della proposta di attuazione della SISUS, così come elaborata dalla città capoluogo con la partecipazione ed il contributo di tecnici ed amministratori dei Comuni aderenti all'Area Urbana, nonché dei rappresentanti dell'azienda di servizi responsabile del TPL.

Verranno quindi costantemente valutati, monitorati ed integrati i programmi e i piani che possono incidere sui risultati della SISUS, nonché l'avanzamento dei progetti e la valutazione della loro ricaduta sul territorio.

Il Tavolo di Partenariato Urbano avrà anche il ruolo di attivare e monitorare azioni per favorire la trasparenza, la comunicazione, l'animazione e la partecipazione alla SISUS, soprattutto in fase di sviluppo.

Nella riunione del 06/09/2016, il Tavolo di Partenariato Urbano ha approvato la Convenzione tra Comuni dell'Area Urbana, finalizzata ad assicurare tra l'altro la trasparenza dei processi partecipativi.

La segreteria tecnica del Tavolo è assicurata dalla struttura amministrativa del Comune di Vicenza che espleta le funzioni di Autorità Urbana.

Il Tavolo di Partenariato Urbano opera attraverso tavoli di lavoro tematici, uno per ciascun OT della SISUS.

Ad ogni Comune aderente è stato infatti chiesto di individuare uno o più referenti tecnici che hanno collaborato e continueranno ad essere attivi nella raccolta dati e revisione della SISUS e che rimarranno in carica nei tavoli di lavoro per l'intero settennato di sviluppo delle azioni.

Una volta iniziato il percorso di implementazione, il Tavolo di Partenariato si incontrerà regolarmente al fine di condividere le procedure tecniche ed amministrative per lo sviluppo delle azioni e monitorare lo sviluppo delle attività, approvando eventuali manovre correttive e supportando la segreteria tecnica.

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

5.2.1 Mappatura del partenariato urbano e strumenti di consultazione e coinvolgimento

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

Gli strumenti utilizzati nell'elaborazione della SISUS e nella sua attuazione sono coerenti con l'idea di condivisione, accoglienza, approfondimento e sviluppo dei principi, valori e metodi di governo dell'area urbana, favorendo il più ampio confronto, anche critico, con tutti i soggetti chiamati, in diversa misura e con modalità differenti, al suo governo e su questa base definire finalità, obiettivi e risultati attesi.

Le modalità sono orientate a valorizzare le buone prassi e le esperienze realizzate nei diversi comuni coinvolti, cercando di valorizzare le differenze e di ricondurle ad un disegno unitario che consenta l'individuazione di una strategia comune.

L'AU ha sviluppato ed incrementerà forme strutturate e innovative di confronto, cooperazione e collaborazione che implementerà lungo il processo per facilitare il dialogo tra le parti e favorire una maggiore efficacia dei progetti:

- si definirà il calendario degli incontri di approfondimento;
- si programmeranno momenti pubblici per garantire un percorso partecipativo anche in fase di sviluppo della SISUS e per continuare a costruire con i principali stakeholder una visione condivisa di sviluppo anche con workshop tematici e position papers;
- si formeranno i tecnici dei comuni per facilitare le azioni di comunicazione, partecipazione, gestione e monitoraggio;
- si attiveranno tavoli di lavoro per raccogliere le indicazioni dei soggetti pubblici e degli altri partner;
- si produrranno ricerche e indagini conoscitive e consultazioni pubbliche;
- si attiveranno momenti di interazione fra i soggetti interessati per l'individuazione di soluzioni condivise ed attuabili, fino al controllo delle fasi di attuazione;
- si predisporrà e si distribuirà materiale informativo da divulgare anche su web con link ai siti dei Comuni;
- gli stakeholder locali hanno dato la propria disponibilità ad attivare e/o ospitare punti di informazione tematici all'interno di eventi locali, dell'Area Urbana, che affrontino le tematiche inserite nella SISUS (i.e. Energy Days, giornate dedicate al volontariato, domeniche senz'auto, ecc.);
- si utilizzerà il Forum Center del Comune di Vicenza quale punto informativo dell'Autorità Urbana;
- si attiverà il portale dell'Autorità Urbana con accesso regolato ai partner e agli altri soggetti coinvolti.

Attori rilevanti nello specifico su OT 2	<p>Ufficio Motorizzazione Civile di Vicenza; ACI Vicenza; CCIAA di Vicenza; ARPAV Veneto; Università di Vicenza; Principali società ICT operative nell'Area Urbana; Infocamere spa; Insiel Mercato, Gruppo Maggioli; Halley Veneto; Pal informatica</p> <p>Altri soggetti: Volontari dei nodi P3@veneto Associazioni LUG e Open Data Vicenza; Digital Angels della Regione del Veneto; Fab Lab presenti sul territorio.</p> <p>Soggetti specifici coinvolti nelle azioni dell'OT4 e OT2</p>
Attori rilevanti nello specifico su OT 4	<p>Società SVT srl, Ente di Governo del Bacino di Vicenza, Associazioni studentesche, Istituzioni Scolastiche, Associazioni di categoria, Ufficio Scolastico Provinciale, Associazioni Disabili, Unione Italia Ciechi,</p>
Attori rilevanti nello specifico su OT 9	<p>Coordinamento degli enti e istituzioni per il contrasto alla grave marginalità: associazione papa Giovanni XXIII (unità di strada senza fissa dimora); cooperativa Equality (unità di strada tratta); Cooperativa Cosmo (gestione profughi); Cooperativa Cosep (albergo cittadino); Associazione Ozanam Mezzanino (mensa); Federazione Italiana Organismi per le Persone Senza Dimora; Caritas Diocesana (alloggi di emergenza); Associazione Diakonia; CRI; Serd</p> <p>Gruppi di lavoro per l'emergenza abitativa: Associazione Proprietari; Sindacati; associazioni di volontariato; enti gestori alloggi pubblici.</p>

<p><i>Descrizione delle iniziative e degli strumenti impiegati per il coinvolgimento del partenariato urbano nella costruzione e co-progettazione della Strategia. Indicare modalità, date e partecipanti.</i></p>
<p>Così come previsto nelle Linee programmatiche di mandato 2013/2018 è intenzione dell'Amministrazione Comunale attivare tutti gli strumenti opportuni e necessari per fare di Vicenza una città sempre più a misura di cittadino.</p> <p>La città di Vicenza ed il suo territorio stanno quindi dimostrando sempre di più la propria volontà di mettere al centro della propria programmazione un partenariato istituzionale locale, composto dagli organismi pubblici e privati che partecipano attivamente alla co-progettazione delle nuove politiche locali. In questo contesto si è innestato il percorso di coinvolgimento degli attori locali anche nella stesura della SISUS vicentina, destinando a questo gruppo di soggetti informazioni ad hoc in quanto il coinvolgimento del partenariato è considerato fondamentale per una progettazione e una programmazione più efficace e coordinata sul territorio.</p> <p>In particolare si è beneficiato di alcuni processi di coinvolgimento partecipativo fin dall'inizio del percorso della creazione dell'Area Urbana legati ad alcuni momenti salienti per la città di Vicenza e del suo territorio.</p> <p>Ci riferiamo in particolare a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lo studio di un nuovo assetto della mobilità del territorio legato alla possibilità di accogliere il nuovo progetto ministeriale per la linea ferroviaria TAV, che ha visto il Forum Center del Comune ampliare la propria attività di centro dedicato all'informazione, alla promozione e alla condivisione delle iniziative, dei

programmi e dei progetti legati alla trasformazione del territorio e al suo sviluppo, incluso lo Sviluppo Urbano Sostenibile;

- l'iniziativa “**Tanti Quartieri, Una Città**” (se ne veda il calendario al link:

<http://www.comune.vicenza.it/amministrazione/sindaco/tantiquartieriunacitta2016.php>) che ha visto proporre dieci assemblee pubbliche che hanno portato sindaco e giunta nei quartieri per confrontarsi con i cittadini;

- l'iniziativa “**Vicenza, insieme si può - Percorsi per un welfare di comunità**”

<http://www.comune.vicenza.it/uffici/dipserv/socialieabitativi/servizisociali/vicenzainsiemesipuo.php> con la quale l'Amministrazione ha articolato le attività di raccolta, analisi e riprogettazione nel seguente modo:

- confronto con la comunità, valutazione della capacità dell'Amministrazione di leggere e rispondere ai bisogni sociali, chiusura dell'analisi qualitativa, definizione delle priorità (marzo – ottobre 2016);

- presentazione dei dati quantitativi e qualitativi raccolti e sintetizzati nel presente documento, avvio delle fasi di confronto (Convegno del 5 luglio 2016);

- individuazione e condivisione dei nuovi percorsi di welfare di comunità, avvio delle sperimentazioni, valutazione, confronto, riprogettazione (ott./nov. 2016);

- stesura del report finale e confronto sugli elementi progettuali e sulle traiettorie emerse, definizione dei progetti/percorsi operativi per la riorganizzazione dei servizi e la sperimentazione di nuove modalità di intervento (nov./dic.2016).

- la pubblicizzazione attraverso i canali di comunicazione istituzionali del Comune e la stampa del processo di progettazione della SISUS, segnalando la possibilità per i cittadini di proporre idee e pareri sulle azioni proposte dall'Autorità Urbana

<http://www.comune.vicenza.it/uffici/dipecofin/ragioneria/notizie.php/157426>

5.2.2 Attività di comunicazione e disseminazione

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

Le azioni che verranno realizzate dall'Autorità Urbana di Vicenza saranno finalizzate a:

- rendere immediatamente riconoscibili gli interventi realizzati, attraverso l'applicazione dell'immagine coordinata del POR FESR, per aumentarne l'efficacia della comunicazione;
- utilizzare nuove modalità di comunicazione con stakeholder e cittadini;
- valorizzare il ruolo del partenariato istituzionale, economico e sociale;
- comunicare tempestivamente i risultati delle azioni implementate;
- restituire e diffondere obiettivi, azioni e risultati, esito del coordinamento dei Fondi europei nell'Area Urbana.

Dal punto di vista delle modalità di coinvolgimento, condivisione e dialogo con gli stakeholder, il capofila condividerà con l'intera Area il percorso di condivisione iniziato negli ultimi anni.

Si intende fare tesoro dell'esperienza maturata nell'ambito della cooperazione europea, grazie ai numerosi progetti finanziati con fondi a gestione diretta, che hanno dato l'opportunità a Vicenza di conoscere e misurarsi con diverse linee guida per l'elaborazione di efficaci strategie comunicative.

L'AU si prefigge di raggiungere i seguenti obiettivi di comunicazione agli stakeholder e alla cittadinanza:

1. Piena conoscenza delle opportunità offerte, prima, e dei risultati, poi, dal POR FESR Veneto 2014-2020 Asse 6, del ruolo dell'UE e della Regione e del valore delle politiche dell'Unione europea per lo sviluppo economico e sociale del territorio.

2. Costante e adeguata informazione e comunicazione con i cittadini sul funzionamento delle Istituzioni dell'Unione, che si esprimono attraverso la Regione del Veneto e le sue politiche di Sviluppo Sostenibile

del territorio.

3. Garanzia del rispetto del principio di trasparenza nella gestione dei fondi messi a disposizione dal Programma con il fine di accrescere la conoscenza delle possibilità, dei vantaggi, dei processi di valutazione per l'assegnazione dei Fondi, degli obblighi per chi beneficia dei finanziamenti, delle procedure da seguire nel rispetto della normativa europea e dei risultati dei Fondi strutturali per lo sviluppo del territorio.

In accordo con tutti gli attori dell'Area Urbana, entro i primi 3 mesi di implementazione della SISUS, sarà definito un piano di comunicazione che delinei specifiche strategie comunicative suddivise per target e che si basi sui seguenti strumenti:

- Creazione di una sezione ad hoc, all'interno del sito web del Comune di Vicenza con link di trasferimento dagli altri Comuni, attraverso cui accedere ai documenti di programmazione, alle normative di riferimento, ai bandi e finanziamenti attivi dedicati all'Asse 6. Inoltre, riporterà lo stato di avanzamento delle azioni e tutti gli indicatori di risultato e la loro evoluzione.
- Assicurare l'accessibilità alle informazioni a tutti gli interessati, fornendo informazioni chiare, puntuali e coerenti sugli obiettivi e sui risultati, utilizzando uno stile comunicativo semplice e diretto.
- Adozione dell'identità visiva del POR FESR Veneto (nelle modalità indicate dalla Regione del Veneto) nella produzione di tutto il materiale divulgativo.
- Instaurazione di regolari relazioni e canali con i media. Pianificazione delle attività di comunicazione (comunicati, conferenze stampa, interviste, foto notizie, ecc.) per dare rilievo ai momenti significativi e ai passaggi salienti della vita della SISUS e della sua attuazione.
- Informare tutti gli stakeholder, le Amministrazioni e i cittadini anche esterni all'AREA URBANA, sullo stato di attuazione del programma e sui risultati ottenuti.
- Garantire un flusso comunicativo costante verso l'opinione pubblica, attraverso la diffusione dei progetti realizzati ed in corso di realizzazione, che valorizzi l'impatto economico-sociale del POR sullo sviluppo del tessuto economico e produttivo regionale e, quindi, sui cittadini.

RIEPILOGO DOCUMENTAZIONE DA ALLEGARE AL PRESENTE SCHEMA DI STRATEGIA

Mappa delle aree marginali/degradate con mappatura georeferenziata degli interventi OT 9

Documentazione relativa all'organizzazione dell'Autorità urbana: atto di incarico, funzionigramma e organigramma della struttura amministrativa del Comune Autorità Urbana

Cronoprogramma (Allegato A5)

Altri documenti eventuali (nel caso, specificare):

Elenco degli alloggi che saranno oggetto dell'Azione 9.4.1 sub-azione 1 e sub-azione 2

Luogo e data: Vicenza, *data della firma digitale*

Nome e cognome del legale rappresentante: GIACOMO POSSAMAI

Ente rappresentato: COMUNE DI VICENZA

Il presente documento è sottoscritto con firma digitale