

Agenda Urbana delle Città di Palermo e Bagheria  
Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile

Agenda Urbana delle Città di Palermo e Bagheria  
Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile



# DOCUMENTO DI STRATEGIA PER LO SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE

Rev. 2.4 – OTTOBRE 2017

VOL. 2

Sezione (3)  
Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile



PIANO ORGANIZZATIVO AGENDA URBANA

ITI  
Palermo – Bagheria



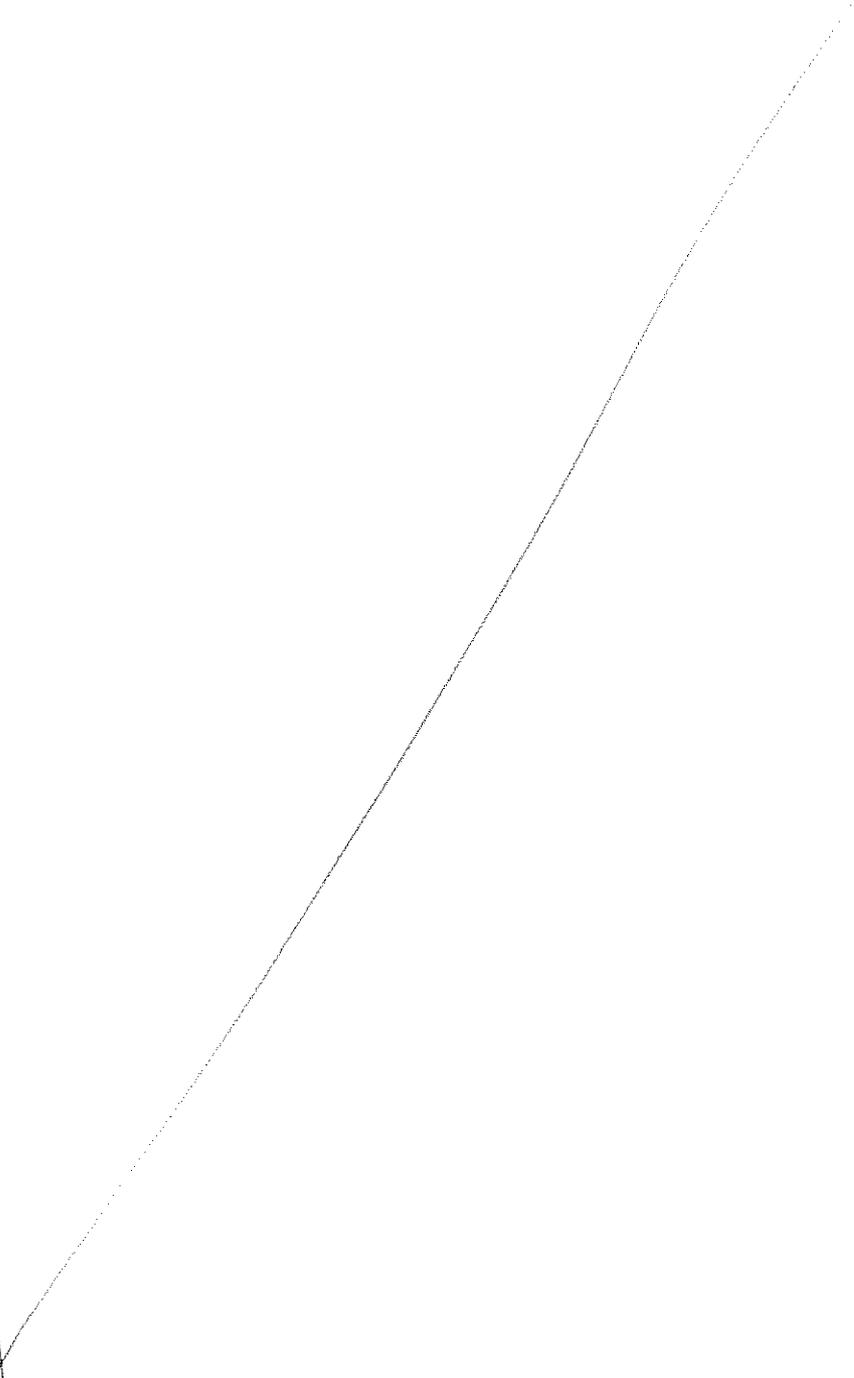
# Indice

CAPITOLO I.....	4
Piano Organizzativo .....	4
Titolo del Programma    Agenda Urbana delle Città di Palermo e Bagheria.....	4
Documento Strategia per lo Sviluppo Urbano Sostenibile.....	4
Piano organizzativo.....	4
1.   PREMESSA.....	4
2.   L'Autorità Urbana (AU).....	5
3.   Quadro organizzativo del programma complesso e sue relazioni con le strutture gestionali ordinarie in fase di programmazione e attuazione.....	6
4.   L'Organismo Intermedio.....	6
5.   LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA.....	9
6.   COMITATO INTERISTITUZIONALE DI DIREZIONE TECNICA E COORDINAMENTO DELLE STRATEGIE TERRITORIALI .....	14
7.   Unità tecniche operative – Composizione e Competenze.....	16
8.   COMITATO INTERISTITUZIONALE PER LA PREVENZIONE CORRUZIONE (AGENDA URBANA PALERMO BAGHERIA).....	18
9.   COMITATO INTERISTITUZIONALE DI CONTROLLO FINANZIARIO (AGENDA URBANA PALERMO BAGHERIA).....	19
10.  ALTRE FIGURE CHIAVE DEL PROGRAMMA.....	21
CAPITOLO II.....	23
11.  FUNZIONI E COMPITI DELL'AUTORITÀ URBANA E DEI COMITATI DI CONTROLLO INTERNI.....	23
12.  COMPITI E FUNZIONI DELL'ORGANISMO INTERMEDIO.....	23
13.  L'Organismo Intermedio e la programmazione e selezione delle operazioni.....	24
14.  L'Organismo Intermedio e la gestione operativa del Programma.....	26
15.  COMPITI E FUNZIONI DEI COMITATI TECNICI.....	30
16.  COMPITI E FUNZIONI COMITATO PER IL CONTROLLO FINANZIARIO .....	32
17.  COMPITI E FUNZIONI DEL COMITATO PER IL CONTROLLO TRASPARENZA E ANTICORRUZIONE .....	33

Agenda Urbana delle Città di Palermo e Bagheria  
Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile

18. COMPITI E FUNZIONI DEI DIRIGENTI DEI SERVIZI/UFFICI TECNICI COINVOLTI NEL PROGRAMMA.....	34
19. COMPITI E FUNZIONI ASSEGNATE ALLO STAFF DI SEGRETARIATO DELL'OI.....	35
CAPITOLO III.....	37
20. PROCEDURE DI VALUTAZIONE .....	37
21. PISTE DI CONTROLLO .....	39
CAPITOLO IV .....	41
22. Forme e modalità della concertazione/cooperazione per l'Agenda Urbana .....	41
23. Previsioni/indicazioni circa la istituzione di Forum, diffusione dell'informazione, consultazioni etc.....	41

AM



# CAPITOLO I

## Piano Organizzativo

**Titolo del Programma**

**Agenda Urbana delle Città di Palermo e Bagheria**

**Documento Strategia per lo Sviluppo Urbano Sostenibile**

**Piano organizzativo**

### 1. PREMESSA

Com'è noto la strategia territoriale del PO FESR 2014-2020 si attua, tramite l'approccio integrato e, riguardo alle Aree Urbane ed alle Aree Interne ammissibili, attraverso lo strumento dell'Investimento Territoriale Integrato ex art.36 del Reg. (UE) 1303/2013 (ITI); in entrambi i casi, è prevista, unitamente all'elaborazione di una strategia territoriale, la sua articolazione in un complesso di operazioni nonché la necessità di un'adeguata organizzazione amministrativa in grado di assolvere alle funzioni previste dal programma.

Il presente paragrafo illustra il Piano Organizzativo e di Rafforzamento delle funzioni e delle competenze amministrative dell'Autorità Urbana, finalizzato ad una regolare attuazione dell'Agenda Urbana PO FESR 2014-2020, la cui titolarità è incardinata nella Regione Sicilia nella qualità di Autorità di Gestione (AdG).

Relativamente all'Area Urbana di "Palermo e Bagheria" è prevista l'istituzione di una Autorità Urbana (AU) individuata nel Sindaco del Comune capoluogo della Città Metropolitana di Palermo, cui delegare le funzioni di cui all'art.7 del Reg. (UE) n. 1301/2013, fatta salva l'opportunità di una proficua concertazione sulle strategie territoriali in forma organica e unitaria.

Di seguito sono illustrati, dunque, i principi di funzionamento della struttura di governo territoriale dell'Agenda Urbana affidati all'Autorità Urbana, cui sono delegate le funzioni di Organismo Intermedio (O.I.), attraverso proprio referente per l'attuazione di programmi complessi.

20

100

All'Organismo Intermedio spetta l'adozione dei provvedimenti necessari per lo svolgimento delle funzioni coerenti con quanto previsto dai Regolamenti Comunitari e dalle linee guida emanate dall'Autorità di Gestione.

La descrizione delle funzioni e delle procedure cui deve attenersi l'O.I., nelle fasi attuative dell'Agenda Urbana, consentono di accertare, da parte degli organismi centrali di controllo, l'adeguatezza della nuova struttura amministrativa territoriale e di verificare le metodologie, dalla stessa adottate, per garantire che le funzioni delegate siano correttamente assolte.

## **2. L'Autorità Urbana (AU)**

L'Autorità Urbana (AU) è individuata nel Sindaco del Comune capoluogo della Città Metropolitana di Palermo,

Autorità Urbana  
(AGENDA URBANA E PON METRO)  
Sindaco Città di Palermo  
*Prof. Leoluca Orlando*  
*Sede istituzionale*  
*Palazzo di Città - Piazza Pretoria*

*Comune facente parte dell'ITI*  
Città di Bagheria  
Sindaco: Dott. Patrizio Cinque.

Il ruolo dell'Autorità Urbana sovracomunale, gli obblighi, le responsabilità e le funzioni distinte tra la Città di Palermo e la Città di Bagheria, nonché i rapporti fra le due amministrazioni stesse e l'Autorità di Gestione Regionale trovano la loro regolamentazione nell'ambito del documento "*Patto per l'Agenda Urbana*".

Il "*Patto per l'Agenda Urbana*" stipulato all'uopo dai Sindaci dei due comuni ha rilevanza giuridica nell'ambito degli organismi regionali e comunitari di cui al presente programma.

Più precisamente, tale "Patto" impegna le due amministrazioni a rendere disponibili le necessarie risorse strumentali per assicurare il conseguimento degli obiettivi di programma e a utilizzare le risorse finanziarie dell'Agenda Urbana per le finalità del programma in oggetto, di concerto, e in conformità alle norme vigenti e ai vincoli di programma.

### **3. Quadro organizzativo del programma complesso e sue relazioni con le strutture gestionali ordinarie in fase di programmazione e attuazione**

Si riportano, di seguito, gli organi di cui l'Autorità Urbana, si avvale per le fasi di programmazione, selezione, valutazione e controllo dell'Agenda Urbana.

### **4. L'Organismo Intermedio**

L'Organismo Intermedio svolge le proprie funzioni con specifiche strutture intersettoriali all'uopo istituite, deputate alla gestione tecnica, al controllo amministrativo e al controllo della spesa. Funzioni e competenze dell'Organismo Intermedio e degli uffici di cui si avvale, sono regolate da una struttura organizzativa idonea per pianificare e attuare le azioni di programma.

Il presente documento non altera principi, modalità e strategie organizzative di carattere generale già adottate, da questa Amministrazione, in programmi complessi, ma ne consolida i principi gestionali adeguandoli alle indicazioni emanate, in corso d'opera, dall'Autorità di Gestione e dagli uffici delle amministrazioni che, nell'ambito di tali processi organizzativi, sono coralmemente e sinergicamente coinvolti.

L'Organismo Intermedio cura gli aspetti connessi alla programmazione, direzione e coordinamento degli interventi, sovrintendendo all'attuazione delle strategie urbane sostenibili (SUS) dalla programmazione alla selezione delle operazioni fino alla definizione del sistema di monitoraggio degli interventi.

*Organismo Intermedio*

**Dott. Bohuslav Basile**

Capo Area Amministrativa della Riqualificazione Urbana e delle  
Infrastrutture

Via Ausonia 69

90146 PALERMO

Tel. 0917401539

Mail: [amministrativainfrastrutture@comune.palermo.it](mailto:amministrativainfrastrutture@comune.palermo.it)

Sito internet [www.comune.palermo.it](http://www.comune.palermo.it)

Per lo svolgimento delle funzioni delegate l'O.I. è dotato di una struttura di supporto denominata "Unità di staff dell'O.I."

Inoltre, al fine di garantire un adeguato presidio istituzionale che prevede, per la prima volta, un ampio coinvolgimento di un'altra amministrazione comunale (nel caso in specie, l'amministrazione Comunale di Bagheria) è stato concepito un innovativo sistema di *governance locale* integrata.

Il costituendo sistema di governance garantisce una forte sinergia tra le specifiche competenze amministrative, organizzative e tecniche delle due amministrazioni adeguate alla gestione di un programma complesso e articolato in più ambiti tematici e territori.

L'Organismo Intermedio potrà avvalersi di consulenti esperti e/o strutture universitarie dotate di competenze specialistiche, onde assicurare il rispetto degli adempimenti previsti

***U.O. Staff Segretariato dell'Organismo Intermedio***

*("Staff dell'O.I.")*

Palazzo Galletti – Piazza Marina, n. 46 90133 PALERMO

Tel. 0917406345

email: [organismointermedio@comune.palermo.it](mailto:organismointermedio@comune.palermo.it)

Sito internet [www.comune.palermo.it](http://www.comune.palermo.it)

dal programma e assicurare il raccordo con le strutture interistituzionali previste. I provvedimenti di nomina saranno adottati dall'Autorità Urbana su proposta dell'Organismo Intermedio cui compete la gestione delle relative risorse salvo la facoltà dell'O.I di delegare o assegnare funzioni specifiche a terzi aventi titolo.

La comunicazione all'AdG in ordine a eventuali variazioni circa le strutture interistituzionali delle due amministrazioni deputate alla direzione tecnico-amministrativa del programma, al controllo anticorruzione e della spesa, sono di competenza dell'Organismo Intermedio.

I contenuti del presente documento intendono dunque illustrare non solo le funzioni dell'Organismo Intermedio, ma specificare anche nel dettaglio chi sono i soggetti responsabili sul campo e quali compiti essi devono assolvere per dare spazio e concretezza alle strategie dei rispettivi governi e dell'AdG, assolvendo in via prioritaria le seguenti funzioni previste:

- Il rispetto delle procedure previste per la delega all' organismo intermedio di cui all'allegato 5 del PO FESR 2014-20, richiamate di seguito (quadro 1)
- Il rispetto delle procedure e degli adempimenti connessi alla selezione delle operazioni (di cui al quadro 2) del presente documento.

L'O.I., inoltre, si avvale per le attività di Segretariato e di Supporto Tecnico di uno staff, denominato "Staff dell'O.I.", suscettibile di collaborazioni esterne ed interne intersettoriali e inter istituzionali. Tale staff è dotato di consolidata e documentata esperienza in materia di gestione di programmi complessi cofinanziati dalla C.E."



*Staff dell'Organismo Intermedio*  
*Palazzo Galletti Piazza Marina, n. 46 - 90133 Palermo - Tel. 091 7406359 -*  
*Email: organismointermedio@comune.palermo.it*  
*Composizione dello staff dell'organismo Intermedio*  
*n.1 Ap /PO Palermo*  
*n.1 Ap /PO Bagheria*  
*n.3 funzionari Palermo*  
*n.2 funzionari Bagheria*  
*n.3 collaboratori amministrativi Palermo*  
*n.2 collaboratori amministrativi Bagheria*

## **5. LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA**

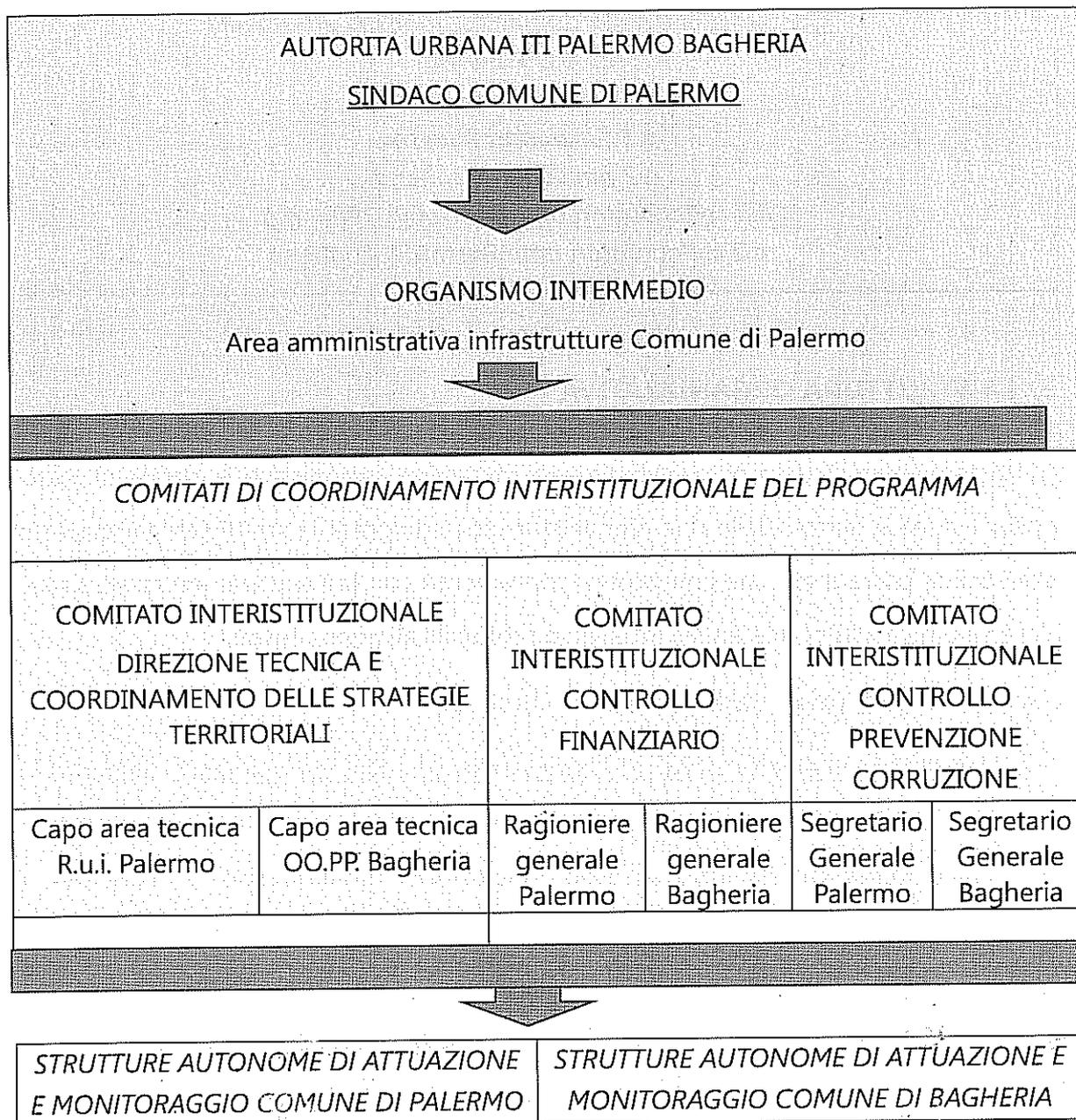
Il rafforzamento è legato al coinvolgimento dinamico, progressivo e corale di tutte le principali Aree e Settori delle due amministrazioni, compresa la strategica partecipazione delle società partecipate che collaborano attivamente con le rispettive amministrazioni in chiave sinergica e integrata anche attraverso protocolli all'uopo attivati.

Lo schema di costituzione rappresentativo si basa su:

- "Strutture interistituzionali di coordinamento del programma" deputate alla pianificazione e alla sorveglianza delle azioni di programma attraverso procedure di programmazione, selezione delle operazioni, monitoraggio e controllo del programma;
- "Strutture autonome per l'attuazione del programma", per ciascuna delle amministrazioni coinvolte, deputate all'attuazione tecnico-amministrativo delle azioni di programma nel rispetto dei principi e delle norme di funzionamento delle autonomie locali comprese le attività di monitoraggio di settore.

Per svolgere le proprie funzioni in forma integrata, soprattutto sui territori, il piano di organizzazione dell'Agenda Urbana prevede il coinvolgimento di n. 3 unità inter-istituzionali, di cui fanno parte qualificate competenze delle due Amministrazioni.

In sintesi, nel quadro di seguito si riportano le strutture chiave del programma.



In analogia a quanto previsto dal Pon Metro Palermo, questa Autorità Urbana, ha adottato misure idonee per garantire all'Organismo Intermedio una costante, articolata e diffusa "sorveglianza" in tutte le fasi attuative dell'Agenda, dalla programmazione, selezione e valutazione delle operazioni fino al controllo della gestione delle operazioni, alla

certificazione della spesa, curando anche gli aspetti connessi alla trasparenza e alla prevenzione dei fenomeni corruttivi.

Più precisamente, l'Organismo Intermedio si avvale di organismi di natura tecnica - finanziaria e anticorruzione, di seguito denominati: "Strutture" o "Comitati".

Questi sono presieduti, come di seguito indicato, dai massimi livelli dirigenziali competenti per materia e ruolo, appartenenti alle due Amministrazioni.

Spetta a ciascun Comitato interistituzionale dotarsi di un regolamento interno ove le norme procedurali non siano già contemplate in altri regolamenti o norme interne.

Al fine di garantire la massima trasparenza e regolarità amministrativa, l'O.I. sovrintende, secondo le funzioni a quest'ultimo delegate, ai lavori dei Comitati, lasciando all'autonoma competenza dei predetti comitati interistituzionali delle due amministrazioni l'attuazione delle fasi gestionali di progettazione, di realizzazione e di adozione delle misure relative agli adempimenti finanziari e di prevenzione corruzione nel rispetto delle competenze delle due amministrazioni.

I Comitati si riuniscono con la cadenza che ognuno di essi stabilirà nel proprio regolamento interno.

Eventuali variazioni e integrazioni dei componenti dei predetti comitati interistituzionali saranno sottoposte rispettivamente ai Sindaci delle due amministrazioni rimanendo in capo all'Autorità Urbana la ratifica dei predetti componenti.

Ogniqualvolta se ne ravveda la necessità l'Autorità Urbana, per il tramite del l'O.I., ha facoltà di convocare sedute straordinarie di uno o più comitati singolarmente o in sessione plenaria. I comitati sono funzionalmente indipendenti e spetta all'O.I. assicurare il raccordo e l'autonomia funzionale degli stessi.

La dotazione organica è pianificata dall'Organismo Intermedio per l'intero ciclo di programmazione 2014/2020 e le procedure di gestione del personale interno delle Amministrazioni di Palermo e Bagheria garantiscono l'eventuale gestione di variazioni del

personale coinvolto e l'assegnazione alle strutture di coordinamento interistituzionale segnalando altresì le eventuali necessità per il funzionamento degli uffici che curano l'attuazione delle singole operazioni.

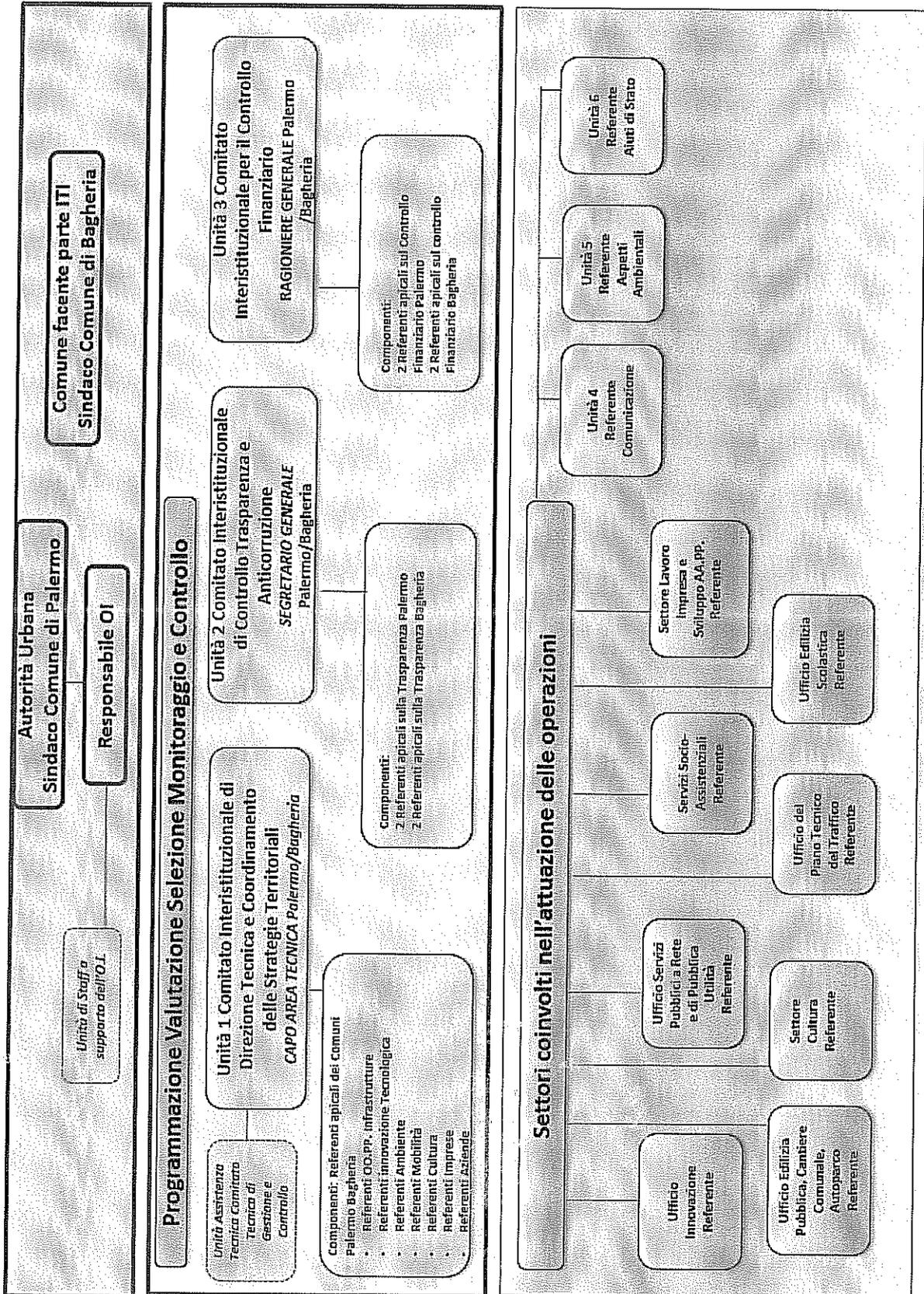
I membri di ciascun Comitato non possono far parte di altri comitati se non per pareri consultivi espressamente richiesti dagli stessi comitati, che possono essere resi o per iscritto e/o anche mediante partecipazione alle riunioni su specifici temi. Anche i dirigenti degli uffici, ove se ne dovesse presentare la necessità, sono chiamati a riferire alle strutture di coordinamento interistituzionali.

La composizione dei predetti *Comitati* o *strutture di coordinamento interistituzionali* è articolata come segue.

COMITATI DI COORDINAMENTO INTERISTITUZIONALE DEL PROGRAMMA					
COMITATO INTERISTITUZIONALE DIREZIONE TECNICA E COORDINAMENTO DELLE STRATEGIE TERRITORIALI		COMITATO INTERISTITUZIONALE CONTROLLO FINANZIARIO		COMITATO INTERISTITUZIONALE CONTROLLO PREVENZIONE CORRUZIONE	
Capo area tecnica (R.u.i.) Palermo	Capo area tecnica OO.PP. Bagheria	Ragioniere Generale Palermo	Ragioniere Generale Bagheria	Segretario Generale Palermo	Segretario Generale Bagheria

La composizione di ciascun comitato è riportata nella pagina seguente.

## STRUTTURA ORGANIZZATIVA ITI PALERMO BAGHERIA



## 6. COMITATO INTERISTITUZIONALE DI DIREZIONE TECNICA E COORDINAMENTO DELLE STRATEGIE TERRITORIALI

Per svolgere le funzioni indicate a margine, soprattutto in termini di strategie territoriali e concertazione inter-istituzionale, l'Organismo Intermedio si avvale direttamente di una *struttura tecnica direzionale interistituzionale*, rappresentativa dell'ampliamento della governance locale al comune di Bagheria

Tale struttura è presieduta dai due Capi Area Tecnici delle due amministrazioni coinvolte e svolge funzioni di pianificazione e programmazione integrata, di alta sorveglianza, selezione e valutazione delle operazioni e monitoraggio generale di sistema del programma. Le funzioni svolte dalla predetta struttura, composta da unità tecniche di massimo livello nelle rispettive amministrazioni, sono di ausilio fondamentale all'Organismo Intermedio per operare in modo corale e sinergico.

### COMITATO DI DIREZIONE TECNICA E COORDINAMENTO DELLE STRATEGIE TERRITORIALI PALERMO BAGHERIA

PALERMO  
CAPO AREA TECNICA  
R.U.I PALERMO

BAGHERIA  
AREA OPERE PUBBLICHE  
PROGRAMMAZIONE E SERVIZI A RETE

Sede istituzionale

*Polo Tecnico*  
*Via Ausonia Palermo 90133*

Del Comitato di direzione tecnica e coordinamento delle strategie territoriali, presieduto da vertici tecnici gestionali delle due amministrazioni, fanno parte i vertici tecnici apicali gestionali delle due amministrazioni e i presidenti delle Aziende Partecipate coinvolte presenti nelle due amministrazioni. I Presidenti delle rispettive Aziende possono delegare i propri direttori generali alle funzioni di componente del predetto Comitato. Possono fare

parte del Comitato interistituzionale, su parere favorevole dell'Organismo Intermedio, anche figure esterne alle Amministrazioni dell'ITI di alta professionalità e specializzazione (appartenenti per es. a enti scientifici o di ricerca) dotate di consolidata esperienza in materia di gestione di programmi complessi.

Il *Comitato di direzione tecnica e coordinamento delle strategie territoriali Palermo/Bagheria* definisce in modo unitario, per entrambe le amministrazioni coinvolte, criteri e modalità di condivisione delle strategie di programma, nonché le eventuali varianti al programma in corso d'opera e provvede alle attività connesse alla selezione delle operazioni, alla valutazione e al monitoraggio di sistema secondo le indicazioni dell'AdG.

Al *Comitato di direzione tecnica e coordinamento delle strategie territoriali Palermo/Bagheria* permane la responsabilità del corretto inquadramento del programma, compresa l'individuazione delle azioni e degli interventi con specifico riferimento alle attività di valutazione selezione delle operazioni e controllo sulla regolare attuazione di quanto previsto e sull'efficacia degli stessi, in piena coerenza con gli obiettivi di programma.

La compilazione e/o l'aggiornamento e/o l'integrazione del *Piano Organizzativo* è suscettibile di variazioni e adozione da parte dell'O.I., anche su proposta *del Comitato interistituzionale di direzione tecnica e coordinamento delle strategie territoriali*. Spetta all'OI sottoporre all'Autorità Urbana eventuali variazioni significative del programma lasciando agli organi di governo delle rispettive amministrazioni gli atti di indirizzo nel rispetto degli obiettivi di programma.

Tutte le variazioni e integrazioni in ordine alla composizione dei componenti dei Comitati devono essere approvate (dopo ratifica interna delle rispettive amministrazioni) dall'OI perché siano archiviate e poste a disposizione degli organi di controllo dell'AdG.

Il *Comitato di direzione tecnica e coordinamento delle strategie territoriali* si riunisce con cadenza almeno mensile, e comunque secondo le necessità, nei termini e con le modalità stabilite nel regolamento interno che all'uopo verrà redatto.

La composizione del comitato tecnico è, in funzione degli obiettivi tematici dell'Agenda Urbana, la seguente:

<b>Comitato di direzione tecnica e coordinamento delle strategie territoriali Palermo Bagheria</b>	
<b>Tematiche</b>	<b>Referenti - Componenti comitato tecnico</b>
Agenda digitale	Vertici tecnici apicali delle Amministrazioni di Palermo e Bagheria  (da ratificare con disposizione della Autorità Urbana)
Energia e ambiente	
Mobilità leggera mobilità pesante	
Inclusione sociale	
Imprese e competitività	
Cultura e territorio	

## **7. Unità tecniche operative – Composizione e Competenze**

Per il conseguimento di un obiettivo di tale portata è indispensabile un collegamento con i rispettivi territori, attraverso "Unità tecniche autonome di programma", articolate per azioni e interventi sui due territori in grado di definire gli aspetti progettuali di cui ai documenti di strategia condivisa sostenuti dall'Agenda Urbana.

Alle unità tecniche per l'attuazione degli interventi compete l'attività di monitoraggio degli stessi, propedeutica al monitoraggio del sistema generale che come illustrato, è in capo all'OI attraverso il "Comitato di Direzione Tecnica e di Coordinamento delle Strategie Territoriali Palermo - Bagheria".

Le predette *unità autonome* sono responsabili della gestione tecnica operativa del programma, rimanendo al "Comitato di Direzione Tecnica e di Coordinamento"<sup>8</sup> l'eventuale riprogrammazione, valutazione e controllo strategico delle attività.

Le unità tecniche per la gestione dell'Agenda Urbana sono composte da dirigenti di servizio e funzionari/RUP delle due Amministrazioni.

Le funzioni di monitoraggio per ciascuna struttura comunale e per singola operazione afferiscono al dirigente di servizio di ciascuna amministrazione che sovrintende alle analoghe funzioni esercitate dai singoli responsabili coinvolti nell'attuazione, precisando che più incarichi possono fare capo al medesimo personale.

Di seguito sono indicate le risorse umane mediamente utilizzate dalle amministrazioni di Palermo e Bagheria. In occasione dell'insediamento del *Comitato tecnico interistituzionale* lo stesso è incaricato di comporre la squadra dei dirigenti e RUP che cureranno l'attuazione delle operazioni che in termini generali dovrà essere costituito da:

Comune di Palermo unità tecniche operative previste per ciascun intervento

- *n.1 Dirigente di servizio/ufficio per più interventi del medesimo obiettivo tematico, (responsabile di uno o più interventi);*
- *n.1 RUP e/o Direttore dei Lavori (responsabile di una o più azioni di programma);*
- *n. funzionari di supporto*

Comune di Bagheria

- *n.1 Dirigente di servizio/ufficio per più interventi del medesimo obiettivo tematico;*
- *n.1 RUP e/o Direttore dei Lavori (responsabile di una o più azioni di programma);*
- *n. funzionari di supporto*

## 8. COMITATO INTERISTITUZIONALE PER LA PREVENZIONE CORRUZIONE (AGENDA URBANA PALERMO BAGHERIA)

L'unità di "controllo e prevenzione dei fenomeni corruttivi", è coordinata dai due Segretari Generali dei Comuni di Palermo e Bagheria, n.q. di "Responsabili della trasparenza e prevenzione dei fenomeni corruttivi", o loro delegati, aventi la qualifica dirigenziale.

Sig. Segretario Generale PALERMO	Sig. Segretario Generale BAGHERIA
----------------------------------	-----------------------------------

Di tale struttura, possono far parte, su decisione dei due vertici istituzionali predetti, qualificati dirigenti (e in caso di necessità anche funzionari espressamente selezionati) delle due amministrazioni; la stessa struttura è responsabile della regolarità e della trasparenza complessiva delle azioni di programma e dispone i controlli per prevenire fenomeni corruttivi e frodi.

L'assetto organizzativo, anche in riferimento alle precedenti esperienze di gestione di programmi complessi, garantisce la gestione delle attività delegate all'Organismo Intermedio e può essere adeguato in corso d'opera sia in termini numerici che di competenze.

Tale struttura di controllo e prevenzione dei fenomeni corruttivi opera anche attraverso P.O./funzionari intersettoriali che già sono impegnati nelle attività di controllo svolte dalle due Amministrazioni.

Il Comitato interistituzionale per la prevenzione dei fenomeni corruttivi è composto come segue:

COMITATO INTERISTITUZIONALE DI CONTROLLO ANTICORRUZIONE E ANTIFRODE	
Presidenza	
SEGRETARIO GENERALE PALERMO	SEGRETARIO GENERALE BAGHERIA
Componenti (indicati Presidenti del Comitato interistituzionale)	

(da nominare con disposizione della Autorità Urbana per il tramite dell'OI)
2 DIRIGENTI E/O FUNZIONARI DI PALERMO
2 DIRIGENTI E/O FUNZIONARI DI BAGHERIA

La nomina dei componenti è deliberata dai presidenti del Comitato

Circa le procedure anticorruzione si rinvia alla documentazione di cui le singole Amministrazioni sono dotate al fine di elaborare un unico documento da adottare per l'Agenda Urbana

### **9. COMITATO INTERISTITUZIONALE DI CONTROLLO FINANZIARIO (AGENDA URBANA PALERMO BAGHERIA)**

Il predetto Comitato, è presieduto da:

Rag. Generale Comune di Palermo	Rag. Generale Comune di Bagheria
---------------------------------	----------------------------------

Allo stesso comitato è demandata l'alta sorveglianza di natura finanziaria sul programma, rimanendo all'autonoma competenza delle due Amministrazioni la ordinaria gestione del controllo finanziario degli interventi nel rispetto della legge e dei regolamenti di competenza delle due amministrazioni.

Il predetto comitato non è organo preposto al controllo degli uffici di Ragioneria delle due Amministrazioni ma svolge, ove se ne ravvisi la necessità, unicamente funzioni consultive e di aggiornamento all'Organismo Intermedio in relazione alle esigenze di programma.

Le funzioni del predetto Comitato interistituzionale non devono intendersi integrative o implementative delle funzioni ordinariamente svolte dalle due amministrazioni ma finalizzate solo alla facilitazione dei processi, alle questioni di *problem solving* del programma e di accelerazione dei processi di spesa

Sulla base dei dati tecnico-economici forniti dai RUP ed approvati dal Comitato di Direzione Tecnica il Comitato Intercomunale di Controllo Finanziario provvede a fornire indicazioni agli uffici di Ragioneria delle due amministrazioni secondo le disposizioni emanate dall'AdG, connesse alle richieste di pagamento, affinché i destinatari finali ricevano gli importi cui hanno diritto.

La quantificazione delle risorse finanziarie che interessa il predetto Comitato in termini di alta sorveglianza e nel rispetto delle competenze degli uffici di ragioneria delle due Amministrazioni risulterà da atto formale che impegna quest'ultime a fornire le istruzioni necessarie per utilizzare le risorse regionali e comunitarie dell'Agenda Urbana per l'intero arco temporale di programmazione e attuazione dell'Agenda Urbana.

Come riportato nel quadro generale la composizione del comitato interistituzionale di controllo finanziario è la seguente:

COMPONENTI COMITATO INTERISTITUZIONALE DI CONTROLLO FINANZIARIO	
Presidenza	
RAGIONIERE GENARLE PALERMO	RAGIONIERE GENERALE BAGHERIA
Componenti (indicati dai Presidenti del Comitato interistituzionale) (da nominare con disposizione della Autorità Urbana per il tramite dell'OI)	
2 DIRIGENTI/FUNZIONARI DI RAGIONERIA DI PALERMO	
2 DIRIGENTI/FUNZIONARI DI RAGIONERIA DI BAGHERIA	

**PARAMETRI DEFICITARIETÀ STRUTTURALE CONDIZIONI DI SANA STRUTTURA FINANZIARIA**

In ordine a quanto indicato a margine dall'esame delle tabelle sotto indicate si evince che ricorrono, per il Comune di Palermo, i presupposti per lo svolgimento delle funzioni di "Autorità Urbana", cfr al riguardo:

- tabella dei parametri di deficitarietà strutturale allegata all'ultimo rendiconto approvato.
- dichiarazione allegata del legale rappresentante dei due enti circa la situazione finanziaria della propria Amministrazione.

## **10. ALTRE FIGURE CHIAVE DEL PROGRAMMA**

Sono individuate, all'interno delle due amministrazioni figure chiave trasversali alle strutture di controllo interistituzionale che rivestono ruoli di primaria rilevanza per assicurare il buon esito del programma.

Tali figure sono nominate dall'OI su proposta e intesa delle due amministrazioni.

Tali figure chiave, di seguito riportate, collaborano con l'O.I. per monitorare e fornire adeguato supporto per l'attuazione delle attività afferenti l'Agenda urbana e, precisamente:

- il referente ambientale, che assicura le attività di monitoraggio e integrazione ambientale delle differenti operazioni di cui è prevista la realizzazione nell'ambito delle strategie di sviluppo urbano sostenibile elaborate a scala territoriale;
- il referente Aiuti di Stato e Appalti, incaricato di supervisionare gli aspetti connessi con l'eventuale applicazione della normativa comunitaria sugli aiuti di stato, nell'ambito delle procedure di appalto per la realizzazione delle differenti operazioni destinarie del sostegno del Programma;
- il referente per il monitoraggio del processo di attuazione fisica, procedurale e finanziaria di tutte le operazioni attuate dall'OI nell'ambito del Programma;
- il referente per le attività di comunicazione istituzionale connesse con le funzioni di pubblicità ed informazione del Programma;
- il referente per i Sistemi Informativi, incaricato di assicurare il necessario raccordo informatico tra il Sistema informativo del Programma e gli eventuali ulteriori sistemi

informatizzati presenti a scala territoriale di riferimento e coinvolti nelle procedure di attuazione del PON.



## CAPITOLO II

### **11. FUNZIONI E COMPITI DELL'AUTORITÀ URBANA E DEI COMITATI DI CONTROLLO INTERNI**

Dopo aver rappresentato struttura e composizione di tutte le strutture di supporto all'Organismo Intermedio deputate al controllo del programma nonché uffici e funzioni delegate al ruolo di figure chiave del programma, si illustrano di seguito compiti e funzioni di tali strutture.

### **12. COMPITI E FUNZIONI DELL'ORGANISMO INTERMEDIO**

Il Dirigente Capo Area dell'Area Amministrativa della Riqualificazione, n.q. di O.I., delegato dall'Autorità Urbana all'attuazione del Programma, coadiuvato dallo staff di segretariato - U.O: "Autorità Urbana e Organismo Intermedio nell'ambito del dell'Agenda Urbana", sovrintende all'attuazione del programma, svolgendo azioni volte a garantire il regolare svolgimento dello stesso, in piena autonomia funzionale, previa concertazione, ove necessario, con l'AdG e con i Sindaci.

L'O.I. risponde direttamente all'Autorità Urbana dell'ITI Palermo Bagheria e all'AdG.

L'O.I. a suo giudizio insindacabile ha facoltà di:

- convocare i comitati ogni qualvolta ne ravveda l'opportunità e/o l'urgenza;
- avvalersi del proprio staff per prendere atto delle attività dei comitati;
- riferire direttamente al Sindaco e all'ADG quanto necessario e/o opportuno per prevenire o denunciare anomalie e/o irregolarità del programma;
- richiedere, previa informazione agli Assessori, che gli obiettivi correlati alla regolare attuazione del programma, possano essere oggetto del piano obiettivi

dell'Amministrazione da assegnare a Dirigenti, alle A.P., P.O. e U.O. dell'Amministrazione;

- definire, con gli organismi di valutazione della performance dell'Amministrazione, le opportune misure per incrementare il senso di responsabilità di tutte le figure coinvolte nel programma;
- definire e formalizzare un proprio modello organizzativo e di funzionamento in grado di assolvere con efficacia alle funzioni ed ai compiti delegati dall'Autorità di gestione, in coerenza con quanto previsto dalle procedure definite dall'AdG;
- comunicare tempestivamente all'AdG eventuali modifiche significative al proprio modello organizzativo e di funzionamento, fornendo tutti gli elementi utili a dimostrare l'adeguatezza e la conformità della nuova struttura organizzativa proposta con il piano organizzativo;
- in termini generali, l'Organismo Intermedio opera con riguardo a tre significativi aspetti del programma per alcuni dei quali è necessario un coinvolgimento delle strutture di controllo i cui compiti e funzioni sono di seguito descritte;
- la programmazione, la selezione delle operazioni e il monitoraggio di sistema.

### **13. L'Organismo Intermedio e la programmazione e selezione delle operazioni**

Per quanto concerne la selezione e l'attuazione delle operazioni, l'Organismo Intermedio in particolare:

- a) è responsabile, unitamente alle strutture di riferimento prima citate, della programmazione, selezione delle operazioni e monitoraggio, applicando sia in fase di programmazione che in fase di valutazione di azioni e progetti (ex ante e ex post) le metodologie e i criteri di selezione indicati dall'Autorità di Gestione, (Reg. (UE) n. 1303/2013, nonché assicurando che tale selezione sia coerente con le

pertinenti Strategie dell'Agenda Urbana;

- b) comunica tempestivamente all'AdG eventuali modifiche significative al piano organizzativo e di funzionamento, fornendo tutti gli elementi utili a dimostrare l'adeguatezza e la conformità della nuova struttura organizzativa proposta;
- c) condivide e propone all'AdG l'elaborazione di procedure e criteri di selezione adeguati, ai sensi dell'art. 125, paragrafo 3, del Reg. (UE) n. 1303/2013;
- d) garantisce che le operazioni selezionate rientrino nell'ambito di applicazione del Fondo o dei Fondi interessati e siano coerenti con i criteri di selezione approvati e possano essere attribuite alle categorie di operazione previste nell'Agenda;
- e) verifica che i beneficiari (per gli interventi a titolarità diretta, le stesse Amministrazioni e per gli interventi a regia i responsabili dell'attuazione) vengano individuati con procedure in linea con le norme vigenti;
- f) fornisce ai Beneficiari, prima dell'approvazione delle operazioni, indicazioni specifiche sulle condizioni per il sostegno a ciascuna operazione nel rispetto di quanto previsto dall'art. 67, paragrafo 6, del Reg. (UE) n. 1303/2013, indicando il metodo da applicare per stabilire i costi dell'operazione conformemente con quanto stabilito dall'AdG.;
- g) fornisce ai Beneficiari indicazioni contenenti le condizioni per il sostegno relative a ciascuna operazione, compresi i requisiti specifici concernenti i prodotti o servizi da fornire nell'ambito dell'operazione, il piano finanziario e il termine per l'esecuzione;
- h) accerta che i Beneficiari abbiano la capacità amministrativa, finanziaria e operativa per soddisfare le condizioni di cui alla precedente lettera f) prima dell'approvazione dell'operazione;
- i) contribuisce, nel quadro di riferimento di cui all'art. 5 del Reg. (UE) n. 1303/2013, all'organizzazione delle attività di confronto pubblico e consultazione con il partenariato istituzionale e socio-economico e ambientale a livello territoriale nel

rispetto del Reg. (UE) n. 240/2014 recante un Codice europeo di condotta sul partenariato nell'ambito dei Fondi Strutturali e di Investimento Europei.

- j) verifica gli esiti delle azioni di monitoraggio elaborate dal Comitato Tecnico circa lo stato avanzamento progettuale, delle fasi attuative e dei risultati di risultato e di output conseguiti;
- k) verifica che i comitati, in tutte le fasi del programma, adottino le misure necessarie per la prevenzione e gestione dei rischi;
- l) effettua, sulla base dei dati ratificati dai Comitati, un monitoraggio complessivo della spesa segnalando, alle strutture competenti e /o ai responsabili delle azioni, eventuali criticità proponendo soluzioni e strategie correttive previa concertazione con il coordinatore del Comitato Interistituzionale di Direzione Tecnica e di Coordinamento delle strategie territoriali e del Comitato Interistituzionale per il Controllo Finanziario;

#### **14. L'Organismo Intermedio e la gestione operativa del Programma**

Per quanto concerne la gestione degli ambiti di propria competenza, l'Organismo Intermedio:

- a) partecipa agli incontri di coordinamento attivati dall'AdG e alle riunioni convocate dall'AdG e dal Comitato di Sorveglianza;
- b) presenta un Piano operativo degli interventi che intende realizzare (comprensivo del fabbisogno finanziario e di un adeguato cronogramma) e fornisce le informazioni ed i dati relativi ai progressi compiuti nell'ambito del Piano relativamente al raggiungimento degli obiettivi, i dati finanziari ed i dati relativi agli indicatori e target intermedi e finali, con particolare riferimento a quelli fissati nel Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione;
- c) contribuisce all'elaborazione delle Relazioni di attuazione annuali e finali in linea

con le indicazioni dell'AdG;

- d) rende disponibili ai Beneficiari informazioni utili all'attuazione delle operazioni;
- e) assicura che i propri Uffici ed i Beneficiari delle operazioni utilizzino il sistema di registrazione e conservazione informatizzata dei dati (c.d. "Sistema informativo") reso disponibile dall'Autorità di Gestione, necessario per la sorveglianza, la valutazione, la gestione finanziaria, i controlli di primo livello e gli audit, verificandone la corretta implementazione, inclusa l'archiviazione elettronica dei documenti, nel rispetto di quanto previsto dai paragrafi 3 e 6 dell'art. 140 del Reg. (UE) n. 1303/2013;
- f) ai fini della sorveglianza sull'attuazione del Programma, trasmette - per il tramite del Sistema informativo reso disponibile dall'AdG e salvo diverse indicazioni di quest'ultima - le Dichiarazioni di spesa e i dati finanziari delle singole operazioni, secondo le scadenze fissate dall'ADG;
- g) ai fini di evitare di incorrere nel disimpegno delle risorse del Programma ai sensi dell'art. 136 del Reg. (UE) n. 1303/2013, l'OI è tenuto a trasmettere tutti i dati e la pertinente documentazione necessaria a consentire l'esecuzione delle verifiche di I livello, attestante le spese ammissibili effettivamente sostenute e quietanzate conformemente a quanto previsto dall'art. 131 del Reg. (UE) n. 1303/2013;
- h) contribuisce all'attuazione della Strategia di comunicazione del Programma, garantendo il rispetto degli obblighi in materia di informazione e pubblicità previsti dall'articolo 115 e dal relativo allegato XII del Reg. (UE) n. 1303/2013 per gli interventi di sviluppo urbano sostenibile di propria competenza, ponendo particolare attenzione all'obbligo di informare i potenziali Beneficiari in merito alle opportunità di finanziamento del Programma;
- i) assicura che i Beneficiari adempiano a tutti gli obblighi in materia di informazione e pubblicità previsti in coerenza con la Strategia di comunicazione del Programma.

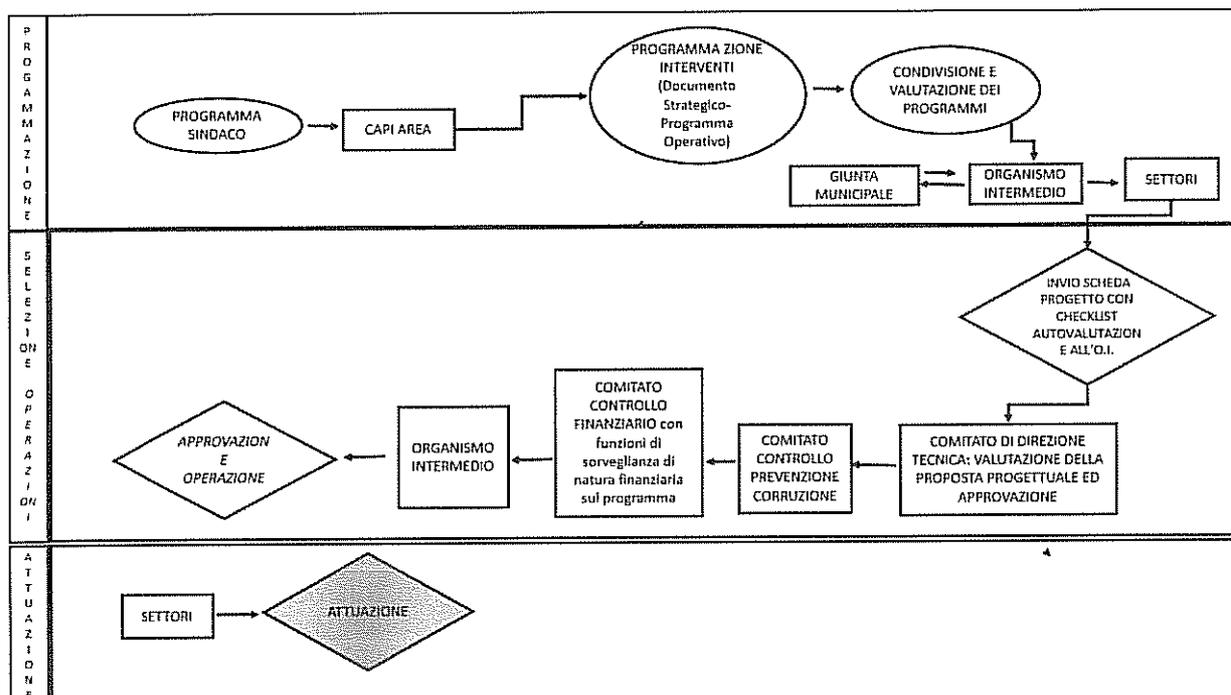


Figura 3- Workflow approvazione operazioni da parte dell'OI

- j) definisce e formalizza un proprio modello organizzativo e di funzionamento in grado di assolvere con efficacia alle funzioni ed ai compiti delegati dall'Autorità di gestione;
- k) definisce, ai fini del pagamento delle spese da sostenere e del rimborso delle spese sostenute in attuazione delle operazioni che beneficiano, modalità organizzative e procedurali per assicurare, da parte degli Uffici competenti, lo svolgimento dei controlli sulle procedure di selezione delle operazioni e sulla correttezza della spesa, tenuto conto del principio di separazione delle funzioni di gestione dalle funzioni di controllo, e delle indicazioni fornite dall'AdG;
- l) garantisce che i Beneficiari mantengano un sistema di contabilità separata o una codificazione contabile adeguata per tutte le transazioni relative a ciascuna operazione;

*[Handwritten signature]*

- m) per ciascuna operazione, riceve, verifica, convalida e trasmette all'AdG, attraverso il sistema informativo le richieste di trasferimento delle risorse finanziarie per il pagamento o il rimborso delle spese e adempie a tutti gli adempimenti di propria competenza, inclusa la verifica della corretta registrazione sul sistema informativo della documentazione relativa alle spese effettivamente sostenute;
- n) adotta gli atti necessari a garantire il perseguimento degli obiettivi di spesa prefissati al fine di evitare, per quanto di competenza, di incorrere nel disimpegno delle risorse;
- o) assicura, per quanto riguarda i documenti contabili da mantenere e la documentazione di supporto da conservare, una pista di controllo;
- p) comunica all'AdG le irregolarità, le frodi o le frodi sospette riscontrate a seguito delle verifiche di propria competenza e adotta le misure correttive necessarie, nel rispetto delle procedure definite dall'AdG;
- q) fornisce la necessaria collaborazione a tutti i soggetti per lo svolgimento dei compiti a questi assegnati dai Regolamenti UE;
- r) collabora, per quanto di competenza dell'OI, all'assolvimento di ogni altro onere ed adempimento previsto a carico dell'AdG dalla normativa UE in vigore, per tutta la durata della Convenzione di delega;
- s) opera di concerto, oltre che con predetto il Comitato per il Controllo Finanziario, anche con il CCGT e ove necessario con i RUP, per il rispetto degli adempimenti di propria competenza, inclusa la verifica della corretta registrazione sul sistema informativo della documentazione relativa alle spese effettivamente sostenute, al fine di assicurare il rispetto del termine di 90 giorni per i pagamenti ai Beneficiari a norma dell'articolo 132 del Reg. (UE) n. 1303/2013;
- t) adotta, di concerto con il Comitato per il Controllo Finanziario, gli atti necessari a garantire il perseguimento degli obiettivi di spesa prefissati al fine di evitare, per quanto di competenza, di incorrere nel disimpegno delle risorse;
- u) assicura, per quanto riguarda i documenti contabili da mantenere e la

documentazione di supporto da conservare, una pista di controllo adeguata ai sensi dell'articolo 72, lettera g), del Reg. (UE) n. 1303/2013 nel rispetto di quanto espressamente previsto dall'art. 25 del Reg. (UE) n. 480/2014 e sulla base di quanto indicato dall'AdG;

- v) previa verifica e su segnalazione del *Comitato per il Controllo Finanziario e/o del Comitato Tecnico di Gestione e Controllo, e/o del Comitato di Controllo Trasparenza e Anticorruzione*, comunica all'AdG le irregolarità, le frodi o le frodi sospette riscontrate a seguito delle verifiche di propria competenza e adotta le misure correttive necessarie, nel rispetto delle procedure definite dall'AdG di cui all'allegato III del Reg. (UE) n. 1011/2014;

## 15. COMPITI E FUNZIONI DEI COMITATI TECNICI

Si riportano, di seguito, le attività delle strutture che, fatte salve le funzioni delegate all'O.I., supportano lo stesso nello svolgimento di compiti e funzioni. In particolare, il Comitato di direzione tecnica e di coordinamento delle strategie territoriali:

- procede alla programmazione e selezione delle operazioni, secondo metodologie e criteri di selezione approvati dall'AdG .
- applica procedure e criteri di selezione dell'AdG e garantisce la coerenza con le operazioni selezionate;
- individua la tipologia dei Beneficiari responsabili dell'attuazione degli interventi tra le tipologie di azioni previste;
- fornisce di concerto con l'O.I., ai potenziali Beneficiari, prima dell'approvazione delle operazioni, indicazioni per il sostegno alle operazioni e il metodo per stabilire i costi dell'operazione;
- accerta, di concerto con l'O.I., che i Beneficiari abbiano la capacità amministrativa, finanziaria e operativa prima dell'approvazione dell'operazione;

- collabora all'organizzazione delle attività di confronto pubblico e con il partenariato istituzionale e socio- economico e ambientale,
- monitora lo stato di avanzamento progettuale;
- adotta le misure per la gestione del rischio;
- verifica e controlla i quadri economici di progetto per SAL, a garanzia dell'eleggibilità della spesa sulla base di report approvati in sede di Comitato di Direzione Tecnica e di Coordinamento delle strategie territoriali;
- effettua un monitoraggio complessivo della spesa segnalando, alle strutture competenti e /o ai responsabili delle azioni, eventuali criticità proponendo soluzioni e strategie correttive;
- assiste e fornisce agli uffici consulenza sulla corretta conservazione della documentazione nel "fascicolo progetto", a garanzia dei corretti adempimenti richiesti dalla regolamentazione europea.
- partecipa, ove necessario, agli incontri attivati dall'AdG;
- aggiorna di concerto con l'O.I., il Piano operativo. (comprensivo del fabbisogno finanziario e di un adeguato cronoprogramma);
- fornisce informazioni e dati circa i progressi compiuti relativamente al raggiungimento degli obiettivi, (finanziari - indicatori intermedi e finali) aggiornandoli periodicamente;
- contribuisce all'elaborazione delle Relazioni di attuazione annuali e finali da inviare all'AdG
- assicura, di concerto con l'O.I., che gli Uffici ed i Beneficiari delle operazioni utilizzino il sistema di registrazione e conservazione informatizzata dei dati istituito dall'AdG;

## 16. COMPITI E FUNZIONI COMITATO PER IL CONTROLLO FINANZIARIO

Si riportano, di seguito, le attività della struttura sopra indicata, struttura che, fatte salve le funzioni delegate all'O.I., supporta lo stesso nello svolgimento di compiti e funzioni.

Come anticipato, il predetto comitato non è organo preposto al controllo degli atti di Ragioneria delle due Amministrazioni ma svolge unicamente funzioni consultive e informative e, ove se ne rappresenterà la necessità, di aggiornamento all'Organismo Intermedio in relazione alle esigenze di programma.

Le funzioni del predetto Comitato interistituzionale non sono integrative o sostitutive delle funzioni ordinariamente svolte dagli uffici di Ragioneria ma sono finalizzate solo alla facilitazione dei processi, alle questioni di problem solving del programma e di accelerazione dei processi di spesa.

In particolare:

- attua, ove necessario sistemi di alta sorveglianza in termini di consulenza e informazione per gli aspetti finanziari nei riguardi degli uffici coinvolti nell'attuazione dei programmi di Agenda Urbana,
- fornisce indicazioni e agevola gli uffici su questioni connesse alle "entrate" e ai collegamenti dei capitoli di spesa, in capo ai servizi responsabili dell'attuazione di ogni singolo intervento, per la corretta applicazione della "contabilità separata";
- predispone, se necessari, vademecum operativi e checklist per ogni singolo intervento;
- assiste, di concerto con l'O.I., i singoli servizi, responsabili della realizzazione degli interventi;
- collabora alla corretta applicazione delle procedure a garanzia dell'eleggibilità della spesa;



- assiste e fornisce agli uffici consulenza sulla corretta gestione delle irregolarità e si adopera per adottare le procedure di recupero, attraverso l'uso di manuali e strumenti standardizzati, ove necessario;
- svolge funzioni di alta sorveglianza (anche mediante indagini a campione) circa la corretta imputazione contabile, di entrate e spese, con particolare attenzione all'obbligo di utilizzo della "contabilità separata";
- effettua un monitoraggio complessivo della spesa segnalando all'OI eventuali criticità proponendo soluzioni e strategie correttive;
- collabora con l'OI per il perseguimento degli obiettivi di spesa al fine di evitare il disimpegno delle risorse;
- fornisce ove necessario indicazioni circa la tenuta dei documenti contabili e la documentazione di supporto da conservare, una pista di controllo adeguata ai sensi dell'articolo 72, lettera g), del Reg. (UE) n. 1303/2013 nel rispetto di quanto espressamente previsto dall'art. 25 del Reg. (UE) n. 480/2014 e sulla base di quanto indicato dall'AdG;
- segnala all'O.I. le irregolarità, le frodi o le frodi sospette e adotta le misure correttive;
- collabora con l'O.I. per fornire le informazioni necessarie per la predisposizione della Dichiarazione di affidabilità di gestione e della sintesi annuale (ex art. 59, paragrafo 5, lettere a) e b), del Regolamento finanziario).

## **17. COMPITI E FUNZIONI DEL COMITATO PER IL CONTROLLO TRASPARENZA E ANTICORRUZIONE**

Si riportano, di seguito, le attività della struttura sopra indicata, struttura che, fatte salve le funzioni delegate all'O.I., supporta lo stesso nello svolgimento di compiti e funzioni.

Come anticipato, il predetto comitato non è organo preposto a ulteriori controlli oltre quelli di competenza delle due amministrazioni ma svolge funzioni di coordinamento

perché vengano assicurati all'AdG i livelli richiesti di sicurezza in materia di anticorruzione e antifrode.

Per tali ragioni tale comitato prende atto di quanto segnalato dai RTPC delle due amministrazioni e adotta le misure consequenziali a salvaguardia della correttezza e regolarità del programma.

Modalità di funzionamento e compiti esecutivi saranno stabiliti in occasione dell'insediamento del predetto comitato.

## **18. COMPITI E FUNZIONI DEI DIRIGENTI DEI SERVIZI/UFFICI TECNICI COINVOLTI NEL PROGRAMMA**

Gli obiettivi di programma di tutti i membri del comitato, opportunamente modulati, devono essere inseriti nel piano degli obiettivi di ciascun dipendente che a qualsiasi titolo partecipa al programma, (dal coordinatore dei tavoli ai RUP).

I dirigenti delle strutture tecniche operative, sottoposte a controllo del *Comitato di Direzione Tecnica e di Coordinamento delle Strategie Territoriali*, coinvolti nell'attuazione del Programma, avranno l'obbligo, di:

- accertare l'acquisizione da parte dei beneficiari delle necessarie autorizzazioni, pareri e nulla osta;
- assicurare la regolare attuazione degli interventi sotto tutti i profili di legge; RUP - Responsabile Appalto
- accertare eventuali irregolarità riscontrate, comunque predisporre, trimestralmente, la comunicazione che non sono state rilevate irregolarità;
- sovrintendere alla creazione di piste di controllo dei progetti;
- sovrintendere costantemente al caricamento dati nel sistema informatico.

### RUP e Direttori dei Lavori

I RUP e i direttori dei lavori avranno l'obbligo di garantire:

- la correttezza di tutti gli atti amministrativi connessi alla realizzazione dell'intervento;
- il raggiungimento degli obiettivi prefissati;
- il rispetto delle corrette procedure di selezione;
- il rispetto delle fasi di avanzamento del programma e delle relative scadenze;
- il corretto avanzamento di spesa rispetto al cronoprogramma;
- l'inserimento fisico dei dati finanziari nel sistema informatico.

## **19. COMPITI E FUNZIONI ASSEGNATE ALLO STAFF DI SEGRETARIATO DELL'O.I**

L'ufficio di staff dell'Organismo Intermedio provvede, ove necessario, su indicazione dell'O.I. alla formazione di eventuali gruppi di lavoro, di concerto con i dirigenti competenti per materia, cui potranno essere invitati a partecipare anche altri soggetti interessati.

Il coordinamento del Segretariato tecnico è affidato all'O.I.

Il predetto staff potrà essere affiancato da consulenti esperti e/o da strutture universitarie dotate di competenze specialistiche, onde assicurare la massima collaborazione al rappresentante dell'Autorità Urbana.

Al fine di garantire la massima trasparenza e regolarità amministrativa lo staff di segretariato all'O.I non assume alcuna decisione riguardanti azioni di progettazione e realizzazione delle misure in cui si declinano gli assi, né alle fasi che riguardano controlli di natura finanziaria e certificazione ma esercita un'azione di guida e supporto;

Allo staff tecnico dell'O.I. competono azioni di:

- supporto all'O.I. per l'attuazione degli interventi e per il coordinamento degli stessi, inclusa l'assistenza alla definizione di criteri di selezione adeguati al raggiungimento degli obiettivi;
- supporto all'O.I. nelle azioni di rafforzamento della cooperazione tra gli uffici nella gestione e attuazione dei macroprocessi previsti dal Programma, nello sviluppo delle iniziative progettuali, favorendo lo scambio di buone prassi;
- supporto all'O.I. nello snellimento delle procedure di competenza di ciascun ufficio partecipante;
- supporto nei processi della cooperazione e del coordinamento tra interventi previsti in diversi Programmi e strumenti, UE e nazionali;
- azioni di raccordo tra le Amministrazioni e gli esperti tecnici di volta in volta coinvolti;
- collaborazione per la cooperazione fra le Città per la gestione, il coordinamento e l'attuazione dei macroprocessi previsti dal Programma (partenariato, gestione del sistema informatico, scambio di esperienze pratiche, standard da preservare, pratica del "riuso" dei progetti, delle prassi, delle procedure);
- supportare forme di cooperazione e il coordinamento tra interventi previsti nei diversi Programmi (PON Città Metropolitane, Programma Complementare PON, POR e Programmi complementari POR, Patti Sud, interventi FSC, strumenti diretti UE, finanziamenti ordinari MATTM, e MIT, ecc.).

Il Dirigente  
della Città di Palermo  
e della Città di Bagheria  
[Firma illeggibile]

Il Dirigente  
della Città di Palermo  
e della Città di Bagheria  
[Firma illeggibile]

## CAPITOLO III

### 20. PROCEDURE DI VALUTAZIONE

I criteri di selezione sono definiti in ottemperanza a quanto disposto dal citato articolo 125, paragrafo 3, del Reg. (UE) n. 1303/2013, che prevede che l'Autorità di Gestione elabori e, previo esame ed approvazione da parte del Comitato di Sorveglianza ex articolo 110, paragrafo 2, lett. a) del Reg. (UE) n. 1303/2013, applichi procedure e criteri di selezione adeguati che:

- garantiscano il contributo delle operazioni al conseguimento degli obiettivi e dei risultati specifici della pertinente priorità;
- assicurino il rispetto del principio di demarcazione e complementarità tra l'azione del programma e quella degli altri programmi operativi a vario titolo coinvolti – alle scale territoriali di riferimento nell'attuazione delle politiche di sviluppo urbano sostenibile;
- siano non discriminatori e trasparenti;
- tengano conto dei principi generali di cui agli articoli 7 (Promozione della parità fra uomini e donne e non discriminazione) e 8 (Sviluppo sostenibile) del Reg. (UE) n. 1303/2013;
- garantiscano che l'operazione selezionata rientri nell'ambito di applicazione dei Fondi interessati e possa essere attribuita a una categoria di operazione individuata nelle priorità del Programma Operativo;
- consentano al beneficiario di disporre di un documento contenente le indicazioni per il sostegno ricevuto, compresa l'esplicitazione dei requisiti specifici concernenti i prodotti o servizi da fornire nell'ambito dell'operazione, il piano finanziario ed il termine per l'esecuzione;

- permettano di accertare che il beneficiario abbia la capacità amministrativa, finanziaria ed operativa per soddisfare le condizioni di cui al punto precedente prima dell'approvazione dell'operazione;
- permettano di accertarsi che, ove l'operazione sia cominciata prima della presentazione di una domanda di finanziamento all'Autorità di Gestione, sia stato osservato il diritto applicabile pertinente per l'operazione;
- garantiscano che le operazioni selezionate per il sostegno dei fondi non includano attività che facevano parte di un'operazione che è stata o dovrebbe essere stata oggetto di una procedura di selezione

I criteri di selezione rispettano le pertinenti Strategie per lo sviluppo urbano sostenibile, secondo i principi di cui all'art. 7, Reg. (UE) 1301/2013.

I criteri di selezione risultano funzionali all'individuazione e al finanziamento di operazioni caratterizzate da un elevato livello di coerenza ed efficacia rispetto alle Priorità, agli Obiettivi specifici/Risultati attesi e alle Azioni del Programma nonché con i Piani operativi degli interventi che ciascun Organismo Intermedio realizzerà.

In linea con le fasi in cui si sviluppa progressivamente l'istruttoria e la valutazione delle proposte progettuali, salve le specificità di ciascuna procedura, i criteri di selezione risultano in generale articolati nelle seguenti tipologie:

- criteri di ammissibilità, costituiti da criteri di selezione generali attraverso i quali è possibile verificare la presenza di requisiti generali comuni, rispondenti alle finalità del Programma e ai principi guida;
- criteri di valutazione, Priorità d'investimento, Obiettivo specifico e Azione, che consentono di selezionare uno o più progetti tra una rosa di proposte ammissibili a livello di ciascun Obiettivo specifico e Azione prevista;



- criteri di premialità, volti ad assegnare punteggi aggiuntivi, o comunque a favorire nella selezione delle operazioni, i progetti maggiormente correlati agli obiettivi e ai target specifici della procedura di selezione, in coerenza con gli Obiettivi del Programma.

In conformità con le disposizioni di cui all'art. 125, comma 3, lettere c) e d) del Reg. UE n. 1303/2013, l'Autorità di Gestione – anche per il tramite degli OO.II. per le operazioni rientranti nel perimetro delle funzioni attuative ad essi delegate – è tenuta ad accertare, prima dell'approvazione dell'operazione da cofinanziare, che il beneficiario abbia la capacità amministrativa, finanziaria ed operativa richieste per un'efficace realizzazione dell'operazione assistita. Tale verifica dovrà essere realizzata, ogni qual volta il beneficiario si configuri quale soggetto diverso da un ente locale e/o da una pubblica amministrazione titolari di competenze istituzionali esclusive nelle materie oggetto di intervento.

## **21. PISTE DI CONTROLLO**

Le piste di controllo, individuando l'intero processo gestionale, consentono di accedere alla documentazione relativa alla singola operazione e di confrontare e giustificare gli importi di spesa certificati alla Commissione Europea con i documenti contabili e i documenti giustificativi conservati ai vari livelli (in primo luogo presso il Beneficiario), riguardo a tutte le operazioni finanziate. In particolare, le piste di controllo individuano i momenti, gli attori e le sedi di contabilizzazione e dichiarazione della spesa ai diversi livelli di responsabilità. In aderenza ai principi generali dei sistemi di gestione e controllo dettati dall'art. 72 del Reg. (UE) n.1303/2013 tutti i processi gestionali e di controllo devono essere riportati e descritti in piste di controllo.

Gli Organismi Intermedi si dotano di piste di controllo correlate alle specificità delle relative operazioni, adattando le piste di controllo sopra indicate, secondo le istruzioni di cui al Sistema di Gestione e Controllo.

La pista di controllo si configura, pertanto, come uno strumento che coinvolge l'intero processo di attuazione e gestione degli interventi (Beneficiario, OI, Autorità di Gestione, Autorità di Certificazione) e presenta le caratteristiche descritte nella seguente tabella.

Per ogni operazione, la pista di controllo comprende, a seconda dei casi, le specifiche tecniche e il piano di finanziamento, i documenti riguardanti l'approvazione della sovvenzione, la documentazione relativa alle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici, le relazioni del Beneficiario e le relazioni sulle verifiche e sugli audit effettuati.

#### *SISTEMA DI COMUNICAZIONE E CONSERVAZIONE DATI*

L'ITI assicura la dotazione degli strumenti per il protocollo elettronico degli atti e dell'uso della posta certificata.



## CAPITOLO IV

# CONCERTAZIONE E COMUNICAZIONE

### **22. Forme e modalità della concertazione/cooperazione per l'Agenda Urbana**

Si propone di avviare una partnership ampia che integri i principali stakeholder ma anche i beneficiari diretti nella gestione delle nuove strategie di sviluppo territoriale. A livello locale si mira a stabilire una partnership guidata dal Comune di Palermo e formata da amministrazioni locali, enti, agenzie, organismi pubblici o pubblico-privati, università e centri di ricerca attinenti al progetto, operatori economici, ma anche le comunità locali interessate.

I partner partecipanti dovranno quindi costituire e coordinare un partenariato multi-settore e multi-livello di pianificazione strategica, in grado di rappresentare la complessità delle istanze e delle prospettive del proprio territorio.

### **23. Previsioni/indicazioni circa la istituzione di Forum, diffusione dell'informazione, consultazioni etc...**

Le due città costituenti l'ITI collaboreranno alla redazione di un Piano di Comunicazione degli interventi della Agenda Urbana.

I destinatari di questo intervento saranno:

- I cittadini, le associazioni professionali, le parti economiche e sociali, le organizzazioni non governative, etc....
- Il pubblico (come da Articolo 5 del Regolamento CE 1828/2006) cioè la pubblica opinione, con particolare riferimento al territorio e ai cittadini dell'area metropolitana di Palermo. In particolare: le collettività locali, gli occupati, e tutti i cittadini che trarranno beneficio nella vita quotidiana dalla realizzazione dell'Agenda Urbana.
- Il personale dell'Amministrazione Comunale, delle Aziende partecipate e tutti gli operatori delle reti informative che contribuiranno all'attuazione del Programma di investimenti.

Gli obiettivi dell'intervento sono:

- rafforzare il rapporto tra la cittadinanza e l'Amministrazione.
- Promuovere la "cittadinanza attiva".
- Promuovere il paradigma delle Smart City e l'approccio "Living Lab".
- Promuovere l'innovazione come strumento di sviluppo delle comunità.
- Diminuire il "Digital Divide".
- Favorire lo sviluppo imprenditoriale del territorio.
- Consolidare e potenziare il tessuto imprenditoriale.
- Favorire la cultura dello "Sviluppo Urbano sostenibile".
- Creare condizioni di contesto favorevoli alla diffusione della legalità.
- Accrescere il grado di conoscenza e sensibilizzazione dell'opinione pubblica siciliana sul ruolo dell'Unione europea (comunicazione esterna) per lo sviluppo delle aree metropolitane siciliane e sull'impiego dei Fondi del Programma;

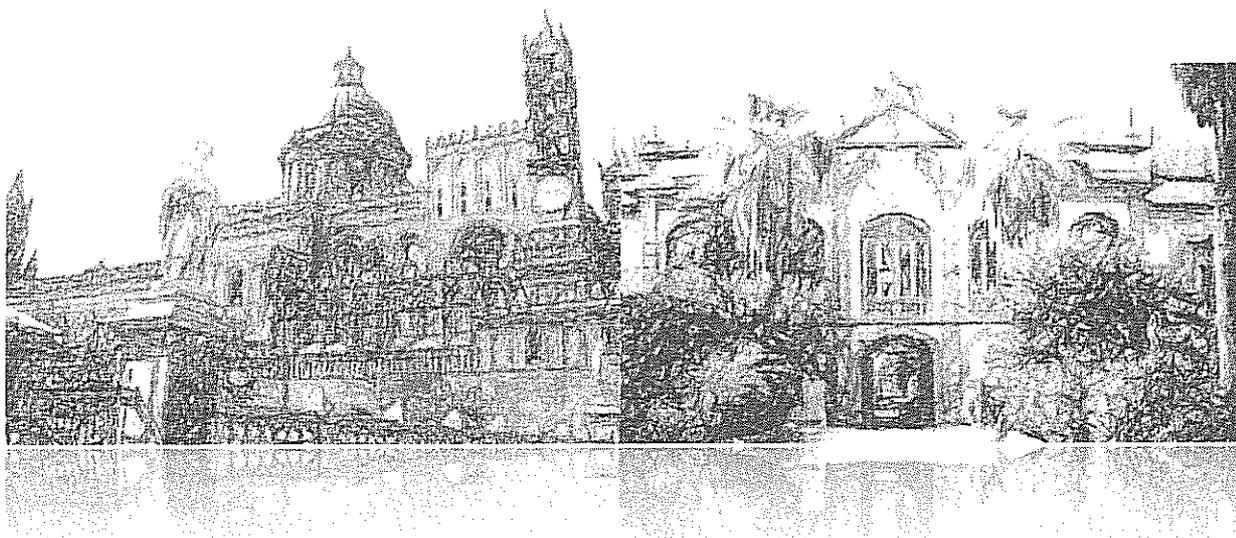
- Potenziare il sistema di comunicazione interna fra tutti i soggetti dell'amministrazione comunale coinvolti nell'attuazione del Programma, attraverso il ricorso a metodologie, tecniche e strumenti adeguati.
- Consolidare la rete di collaborazione esterna per la diffusione della comunicazione con il partenariato istituzionale, economico e sociale, in particolare con i soggetti che operano nel campo dell'informazione sulle politiche comunitarie.
- Sviluppare una forte azione relazionale con Università e altri Istituti di ricerca per promuovere e diffondere le iniziative co-finanziate in tema di innovazione tecnologica e TLC.
- Assicurare l'informazione sulle fasi di monitoraggio e valutazione e sui risultati effettivamente conseguiti dal Programma.

21



# DOCUMENTO DI STRATEGIA PER LO SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE

Rev. 1.1 – Dicembre 2017  
Sezioni 1,2,4 e 5



ITI  
Palermo – Bagheria



Agenda Urbana delle Città di Palermo e Bagheria  
Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile



**UNIONE  
EUROPEA**



**REPUBBLICA  
ITALIANA**



**REGIONE  
SICILIANA**

**PO FESR 2014/2020**  
**Approccio Integrato allo Sviluppo Territoriale**  
*Agenda Urbana delle Città di Palermo e Bagheria*  
*Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile*



**NUVALT**  
MIVEP  
**SICILIA**

**DIPARTIMENTO REGIONALE DELLA PROGRAMMAZIONE**  
**AREA 8: SVILUPPO URBANO E TERRITORIALE**

## SEZIONE 1 - DESCRIZIONE DEL CONTESTO

---

### LE CONDIZIONI DI PARTENZA

#### 1.1 – Verso la modernizzazione di funzioni e servizi urbani (OT 2 e OT4)

##### 1.1.1 – OT2 - L'Agenda Digitale del Comune di Palermo

L'Agenda Digitale del Comune di Palermo è basata su un framework di riferimento sul quale poggiano i progetti di sviluppo digitale della città, che sistematizza il portafoglio di idee e progetti dei molti attori (cittadini, PA, ricerca, imprese, etc.) che contribuiscono all'elaborazione di un piano strategico digitale della Città.

Questa prospettiva riguarda lo **sviluppo di una città intelligente** (smart city), che deve fare un utilizzo integrato delle reti e delle nuove tecnologie, per la fornitura di servizi e applicazioni, che permettano contemporaneamente la crescita economica e il miglioramento della qualità della vita nel contesto urbano, nei campi della comunicazione, della cultura, della inclusione sociale, della mobilità, della tutela ambientale e dell'efficienza energetica, con sistemi tecnologici intelligenti per i servizi, il trasporto e per la comunicazione, disponibili per tutti i cittadini, che consentano di avere servizi sempre più ritagliati sulle diverse esigenze.

**Elemento fondante della smart city è il Comune e i suoi servizi.** Su questo fronte è stata avviata una revisione dei processi di servizio (attivando processi di innovazione della struttura organizzativa e dei sistemi tecnologici a supporto) che, grazie alla digitalizzazione degli stessi, a cominciare dalla dematerializzazione, consentirà di recuperare efficienza, miglioramenti nell'efficacia, tempestività e qualità dei servizi erogati e collocando sempre più al centro della missione istituzionale i fruitori (interni ed esterni) dei servizi.

La strategia di innovazione deve, infatti, agire contemporaneamente sulle leve organizzative e tecnologiche. In questa ottica è necessario intervenire contemporaneamente sul modello di servizio e sulle tecnologie, allineare il sistema di performance management agli obiettivi di creazione di valore, garantire il controllo continuo sugli obiettivi e sulla qualità della spesa, individuando, nel contempo azioni di miglioramento in grado di **garantire risultati immediati in termini di semplificazione dei processi, efficacia ed economicità.**

**Il piano di innovazione deve inoltre prevedere un gruppo di azioni specifiche per la partecipazione alla "Strategia per la crescita digitale 2014-2020"**, ed in particolare alle priorità individuate dall'Agenzia per l'Italia digitale (in primo luogo *Spid, pagamenti elettronici, anagrafe unica, linee guida per i siti e servizi PA e interoperabilità dei servizi*).

Dal punto di vista dell'utente esterno, le nuove tecnologie, opportunamente orchestrate, offrono la possibilità di ripensare i servizi esistenti e di crearne di nuovi, profilati sull'utenza e di offrire questi nella modalità più consona alle esigenze dello specifico utente (via web, canali fisici, telefono, etc.). A ciò si aggiunge il fatto che il nuovo scenario tecnologico non solo offre ma ormai richiede, per una partecipazione attiva alla vita civile, l'attivazione di diritti di cittadinanza digitale che devono essere opportunamente garantiti.

*La ridefinizione del modello di servizio ai cittadini e alle aziende, deve essere sempre più ispirata a principi di proattività e personalizzazione, semplificazione nell'accesso ai servizi dispositivi, sviluppo di nuovi servizi digitali,*

*sia dispositivi sia di orientamento e informazione (anche automatici), realizzazione di sinergie istituzionali, anche attraverso l'evoluzione delle strutture, dei canali e degli strumenti di presidio della domanda e dell'offerta.*

Elemento necessario sottolineato dal recentissimo studio sulla "L'informatizzazione nelle Amministrazioni locali 2017" della Banca d'Italia, nella sezione relativa a "L'informatizzazione dei servizi all'utenza", con i dati presentati, è la necessità, da un lato di aumentare il grado di disponibilità dei servizi, in particolare offerti via web, dall'altro di potenziare lo sviluppo di infrastrutture che garantiscano l'accesso e la condivisione di dati tra amministrazioni ("*... la possibilità di comunicare e condividere in modo tempestivo e con bassi costi le informazioni tra pubbliche amministrazioni rappresenta un presupposto per migliorare la tempestività e la qualità dei servizi erogati evitando, ad esempio, che il cittadino debba fornire a un ente pubblico dati già in possesso di un'altra amministrazione.*")

Il "**Piano triennale per l'informatica nella Pubblica amministrazione 2017-2019**" definisce, d'altro canto, il modello strategico per la creazione di un sistema di servizi all'utenza che dal un lato sia basato sull'**approccio "digital first"** (considerare prioritario il principio di "digitale per definizione" (digital first), progettando e implementando i servizi al cittadino, a partire dall'utilizzo delle tecnologie digitali; ), dall'altro " consideri le esigenze dei cittadini e delle imprese come punto di partenza per l'individuazione e la realizzazione di servizi digitali moderni e innovativi (servizi di front office);"

Il piano consolida in particolare lo sviluppo di una serie di "Infrastrutture immateriali" e "Piattaforme abilitanti" (a molte delle quali il Comune di Palermo sta già aderendo), che permetteranno di "**digitalizzare" sempre più le relazioni con i cittadini:**

Tra le Piattaforme abilitanti che accelerano e uniformano lo sviluppo di servizi digitali per il cittadino e l'impresa e che sono operative presso numerose amministrazioni si evidenziano:

1. **CIE** (Carta d'identità elettronica)
2. **SPID** (Sistema pubblico d'identità digitale);
3. **PagoPa** (Gestione elettronica dei pagamenti verso la PA);
4. **Fatturazione elettronica;**
5. **ANPR** (Anagrafe nazionale della popolazione residente).

**Tra le Piattaforme abilitanti in fase di progettazione si elencano:**

1. **ComproPA:** sistema nazionale di e-procurement che interconnette, in modalità interoperabile, tutti gli attori del processo di e-procurement garantendo la gestione, la digitalizzazione e il governo dell'intero ciclo di vita degli appalti pubblici nel rispetto delle disposizioni del Codice degli appalti e delle direttive europee;

2. **Sistema di avvisi e notifiche di cortesia:** un sistema, in conformità con quanto previsto anche dalla normativa eIDAS60, per consentire al cittadino di ricevere e inviare avvisi e notifiche di cortesia, anche con valore legale, in formato digitale, da e verso tutta la PA, assicurando la tracciabilità, l'integrità, la confidenzialità e il non ripudio;

3. **SIOPE+:** evoluzione del sistema SIOPE (utile alla gestione dei flussi di cassa) finalizzato a garantire l'analisi e la valutazione della spesa, il monitoraggio e il controllo dei conti pubblici e a favorire l'attuazione del federalismo fiscale, attraverso attività di armonizzazione e standardizzazione di schemi e flussi dati;

4. **NoiPA:** evoluzione dell'attuale sistema di gestione del personale che eroga servizi stipendiali alle PA, a cui saranno aggiunte funzionalità per la gestione delle componenti non economiche del personale, anche a

supporto della recente riforma della PA (Legge 124/2015 recante "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche");

5. **Sistema di gestione dei procedimenti amministrativi nazionali:** garantisce la comunicazione digitale tra cittadini e PA attraverso lo strumento del domicilio digitale. Permette la dematerializzazione dei procedimenti amministrativi, così da contribuire alla realizzazione di un sistema cooperativo tra amministrazioni che renda interoperabili i flussi documentali tra di esse, riconducendo a unitarietà la gestione dei dati, degli eventi e dei documenti informatici non strutturati;

6. **Poli di conservazione:** sistema realizzato dalle PA per l'erogazione di servizi di conservazione documentale, con il coinvolgimento dell'Archivio centrale dello Stato che permette la conservazione perenne degli archivi digitali della PA.

### 1.1.2 – OT2 - Smart City Index del Comune di Palermo

Per misurare il posizionamento di Palermo nel complesso scenario dell'OT2 si cita, a titolo di esempio, il sistema di ranking denominato "Smart City Index" messo a punto da Ernst & Young (EY) con il patrocinio dell'AgID. EY, che da oltre 10 anni effettua un monitoraggio sistematico della diffusione dell'ICT, ha creato lo Smart City Index, un ranking di tutti i 116 comuni capoluogo di provincia «primari» individuati dall'ISTAT e basato su tre elementi distintivi:

- ▶ misura le iniziative "Smart" nelle città italiane;
- ▶ deriva i dati principalmente da indagini ad hoc effettuate direttamente da EY;
- ▶ copre una vasta gamma di aree tematiche, dalle infrastrutture a banda larga ai servizi digitali (mobilità, scuola, sanità, ecc.), fino agli indicatori relativi allo sviluppo sostenibile delle città.

La figura a seguire mostra il posizionamento della Città di Palermo (indicata dalla freccia) nella classifica nazionale delle Smart Cities:

### IL RANKING NAZIONALE

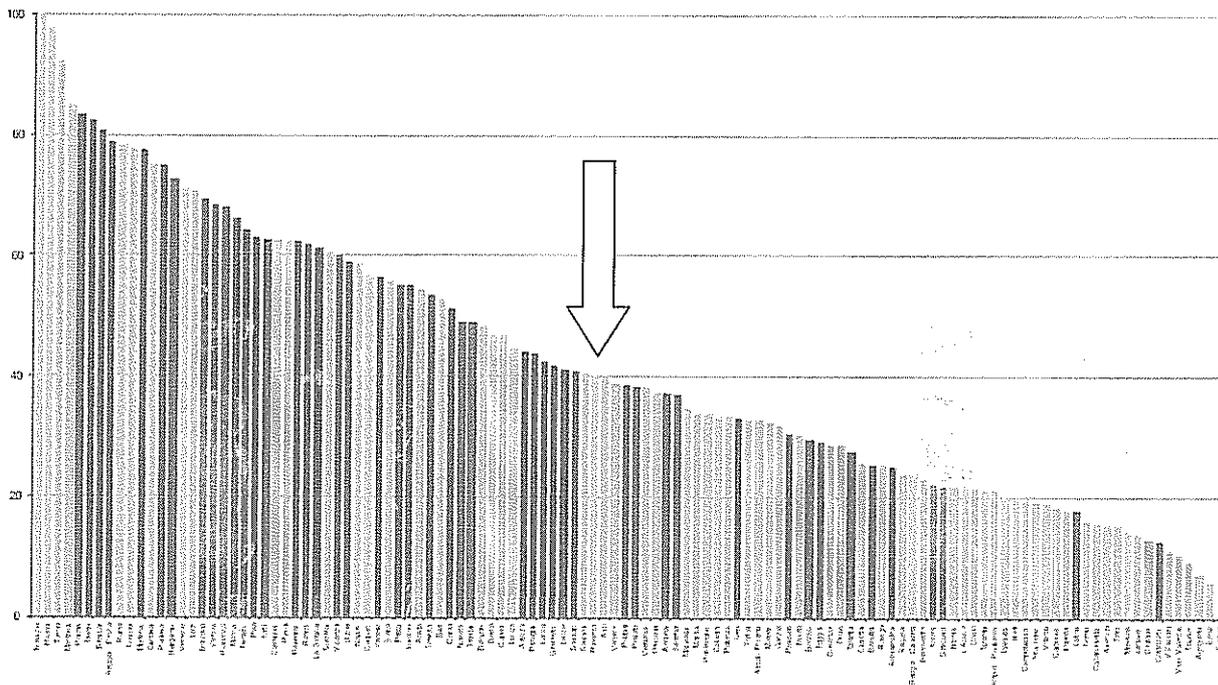


Figura 1 - Posizionamento di Palermo nel ranking EY "Smart City Index"

Come si nota, Palermo si posiziona a metà della classifica nazionale, sotto Bari, Cagliari e Napoli ma meglio di Catania, Messina e Reggio Calabria. Palermo è classificata come la più "Smart" delle città metropolitane siciliane. Un ulteriore elemento di riflessione che emerge dal grafico è una considerazione sulle città medie e sulle piccole città (**della stessa dimensione di Bagheria**).

Le città medie continuano nel loro trend di crescita: si trovano nei posti di rincalzo del ranking, con oltre 23 città tra il 4° ed il 39° posto. Parma sorpassa Trento e nel 2016 diventa la città media più alta nel ranking (5° posto), grazie ad un buon posizionamento negli strati Delivery Platform e Applicazioni e servizi. Parma è seguita da Trento, Brescia e Reggio Emilia, le altre città medie nel top 10.

Il Centro-Nord si posiziona in cima al ranking anche nel segmento delle città medie: la prima città media del Sud è Lecce al 52° posto. Nonostante l'exploit di Mantova, che si posiziona al 4° posto del ranking, nel complesso il posizionamento delle città piccole peggiora rispetto gli scorsi anni.

Sono solo 7 le città piccole (Mantova, Lodi, Cremona, Pavia, Sondrio, Siena e Aosta) che ottengono la prima fascia del ranking, e di queste ben cinque sono lombarde. Questi risultati dimostrano che per realizzare una Smart City per strati è necessario disporre di una massa critica (di risorse, di soggetti, di mercato) che attualmente è presente nelle città con più di 80.000 abitanti.

### 1.1.3 – OT4 - Energia sostenibile e qualità della vita - Comune di Palermo

La strategia di intervento sui temi dell'asse 2 è fortemente correlata con il principale strumento di pianificazione in tema di energia e mobilità messo in atto dalla Amministrazione: il **Piano di Azione** per l'Energia Sostenibile (PAES).

Il Comune di Palermo ha aderito formalmente all'iniziativa Patto dei Sindaci dell'Unione Europea con Deliberazione della Giunta Comunale n.226 del 29/12/2011, ratificata successivamente dal Consiglio Comunale con la Deliberazione del Consiglio Comunale n.35 del 06/05/2013, con l'obiettivo di ridurre entro il 2020 di oltre il 20% le emissioni di CO<sub>2</sub>. Per attuare tale impegno il Comune ha deciso di creare una struttura interna intersettoriale, l'Unità di Progetto "Patto dei Sindaci", con il coordinamento tecnico del Settore Ambiente. Tale struttura ha predisposto il "Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile" (PAES) o "Sustainable Energy Action Plan" (SEAP) nel quale sono indicate le misure e le politiche, che il Comune intende porre in essere per raggiungere gli obiettivi indicati nel Piano per l'anno 2020.

Grazie al lavoro svolto nell'ultimo decennio dal Settore Ambiente, attraverso la partecipazione alla redazione del **Piano Energetico Comunale** (approvato nell'anno 2000) ed ai progetti **MedClima Climate Alliance for Mediterranean Cities** (LIFE 02/ENV/GR/362) e **ZEN – Zero Emission Neighbourhoods** (FP5 – NNE5-2001-0378), è stato redatto l'Inventario Base delle Emissioni (IBE) che analizza il bilancio energetico comunale rispetto all'anno di riferimento adottato (1990) ed al decennio successivo. Nelle figure seguenti si riportano le ripartizioni di consumi finali ed emissioni tra tutti i settori a eccezione dell'industria (esclusa dal PAES).

Illegible text, possibly a signature or stamp.

Illegible text, possibly a signature or stamp.



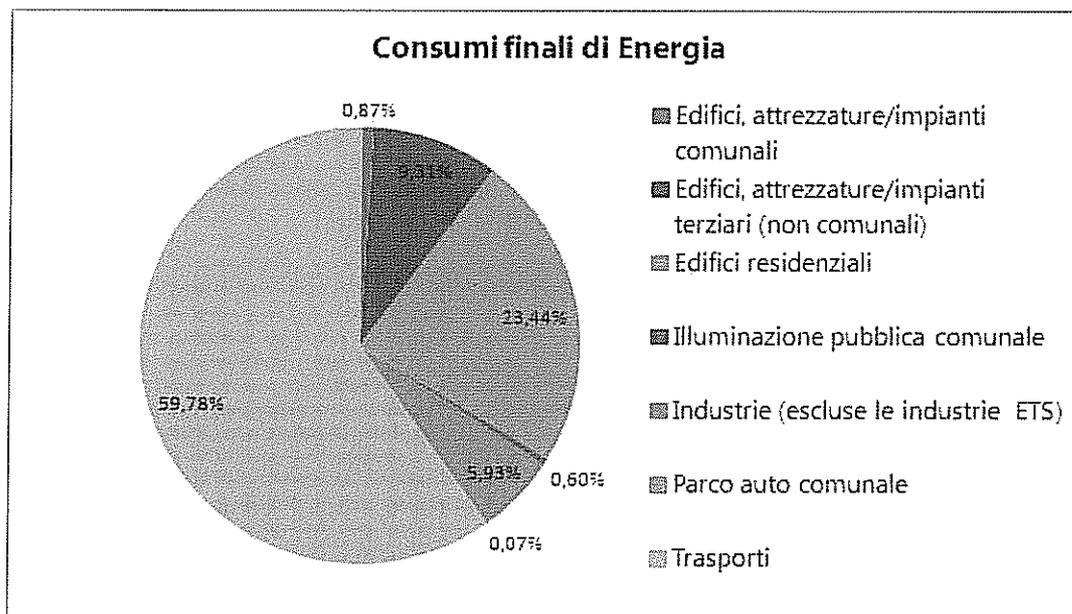


Figura 2 - Ripartizione percentuale consumi finali di energia tra i diversi settori

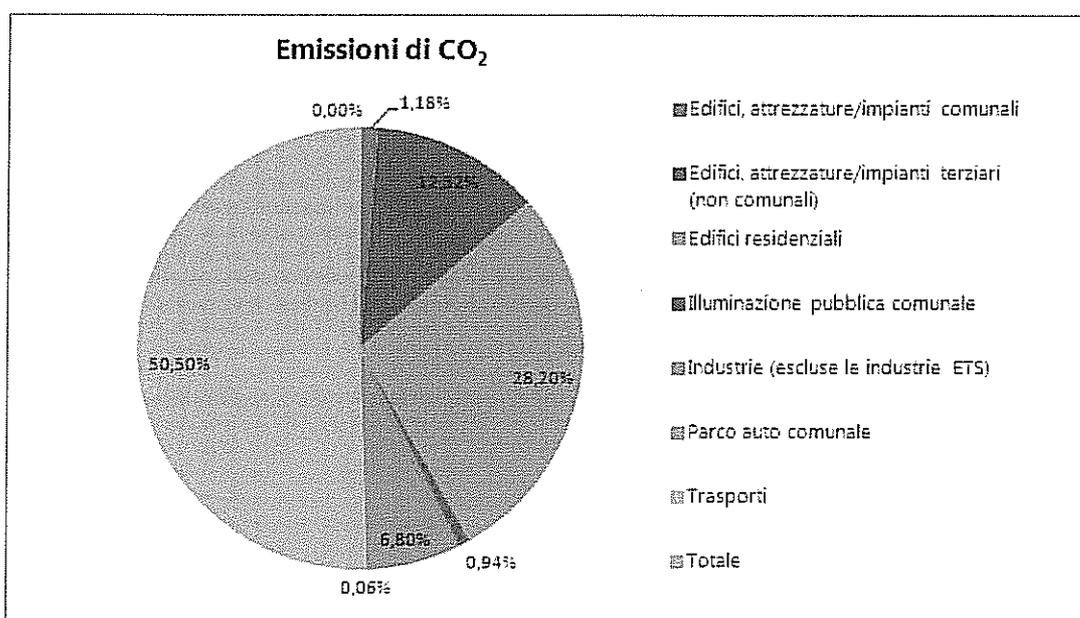


Figura 3 - Ripartizione percentuale delle emissioni di CO<sub>2</sub> tra i diversi settori, escluso quello industriale

Dai grafici presentati, si evince che i contributi più importanti dei consumi energetici sono dati dai trasporti privati e commerciali e dal residenziale: un altro contributo importante è dato dagli edifici e impianti del terziario. Nel passaggio dai consumi finali di energia alle emissioni di CO<sub>2</sub>, aumenta il peso percentuale degli edifici del terziario (9,3% dei consumi e 12,3% delle emissioni) e quello della residenza (23,4% dei consumi e 28,2% delle emissioni) e diminuisce leggermente quello dei trasporti (59,8% dei consumi e 50,5% delle emissioni).

Questa analisi disaggregata dei consumi finali di energia nel Comune di Palermo indica chiaramente le categorie energivore che dovranno essere destinatarie di politiche per la riduzione dei consumi energetici. A partire dall'analisi dei dati contenuti nel BEI e sulla base delle linee di pianificazione strategica comunale definita negli incontri con il Comitato di controllo e gli *stakeholder*, il Comune di Palermo ha identificato i settori di azione prioritari e le iniziative da intraprendere per raggiungere i propri obiettivi di riduzione di CO<sub>2</sub>. Gli obiettivi di riduzione, sono stati dettagliati nelle Schede d'Azione allegate al PAES, e sono stat

classificate per ordine di priorità sulla base del loro potenziale di riduzione delle emissioni di gas serra. Sono state, pertanto, individuate le seguenti categorie di Azioni:

- ad Alto potenziale (**A**), ossia quelle azioni che hanno un elevato potenziale di riduzione delle emissioni;
- a Basso potenziale (**B**), ossia quelle azioni che hanno un basso potenziale di riduzione delle emissioni, ma che sono importanti come stimolo di ulteriori sviluppi;
- non quantificabile (**NQ**), ossia quelle azioni che non vengono contabilizzate direttamente, ma sono strettamente legate ad altre azioni.

Le azioni previste dal PAES interverranno nei seguenti categorie energetiche:

- **il settore edilizio** che rappresenta il secondo comparto più energivoro. Le azioni di risparmio energetico da realizzarsi negli edifici e negli impianti di illuminazione pubblica del Comune di Palermo verranno realizzate dopo aver effettuato appositi "audit energetici" e progetti di riqualificazione energetica. Per realizzare questi importanti studi, l'Amministrazione Comunale si doterà di un Catasto Energetico, cioè di una banca dati dettagliata sulle caratteristiche termofisiche degli edifici e degli impianti ad essi associati e di un Piano dell'illuminazione pubblica.
- Il Comune di Palermo ha in dotazione edifici pubblici costruiti intorno agli anni 70-80 del secolo scorso, senza alcuna attenzione al rispetto dei parametri di risparmio energetico; in particolare il Polo Tecnico di Via Ausonia 69, oggi sede dell'importante ufficio tecnico, che ospita c.a 700 addetti, per le caratteristiche edilizie che lo connotano, si presenta come un edificio ad altissimo dispendio energetico, basti considerare che questo possiede circa 2240,00 mq di superfici aperte senza alcun presidio di protezione presentando pertanto una inadeguata qualità prestazionale dal punto di vista dell'efficienza energetica, necessita quindi una sostanziale razionalizzazione dei flussi energetici che intercorrono tra sistema edificio (involucro e impianti) ed ambiente esterno. I sistemi di condizionamento caldo/freddo sono ormai obsoleti e necessitano continui interventi di regolamentazione per guasti improvvisi dovuti alla vetustà dei componenti, con gravi ripercussioni anche sulla qualità del lavoro e sulla produttività in generale.
- Necessita pertanto l'attuazione di un retrofit energetico che consenta di pensare ad un green building in modo tale da :
  - migliorare il comfort degli ambienti interni;
  - contenere i consumi di energia;
  - ridurre le emissioni di inquinanti e il relativo impatto sull'ambiente;
  - utilizzare in modo razionale le risorse, attraverso lo sfruttamento di fonti energetiche rinnovabili in sostituzione dei combustibili fossili;
  - ottimizzare la gestione dei servizi energetici attraverso sistemi di termoregolazione contabilizzazione del calore.
- **il settore dei trasporti** è stato affrontato con l'obiettivo di sviluppare una "mobilità sostenibile", attraverso un rinnovamento graduale del parco autoveicoli circolanti sul territorio e l'implementazione di sistemi di mobilità sostenibile, quali il tram, l'anello ed il passante ferroviario, car pooling, il car sharing ed il bike sharing;
- **il settore delle fonti rinnovabili** che prevede la promozione di impianti fotovoltaici e solari termici per la produzione di ACS. Infine, il Comune, vuole facilitare la diffusione degli impianti



fotovoltaici sugli edifici privati attraverso iniziative di "green public procurement (GPP)" per ridurre i costi di fornitura dei pannelli fotovoltaici.

Inoltre tra le azioni del PAES sono previsti processi di informazione, sensibilizzazione, formazione e partecipazione dei cittadini e degli stakeholder. Gli strumenti di comunicazione e sensibilizzazione dovranno mirare a raggiungere la fascia più ampia della popolazione, con lo scopo evidente di promuovere l'attuazione concreta delle azioni proposte dal PAES.

Per il monitoraggio delle singole azioni del PAES il Comune si avvarrà di un Comitato di controllo costituito da unità dell'Ufficio del Patto dei Sindaci e da esperti esterni (Università, Centri di ricerca, esperti del settore, ecc.) e di strumenti idonei a dare larga diffusione dei risultati verso i cittadini.

Per quanto concerne la copertura finanziaria delle Azioni previste, le risorse saranno reperite sia attraverso la partecipazione a bandi ministeriali e regionali, sia attraverso forme di autofinanziamento (ricorso a risorse proprie e accessi al credito), sia attraverso forme di finanziamento tramite terzi ed ESCo. Il costo totale delle Azioni previste, è stimato in **1.181.381.892,76 €** suddiviso negli anni fino al 2020.

L'implementazione delle azioni previste fino al 2020 porta a un risparmio totale in termini assoluti pari a **400.000 t CO<sub>2</sub>**, con una riduzione, rispetto alle emissioni del 1990, del 21,5%.

### 1.1.5 – OT4 - Energia sostenibile e qualità della vita - Comune di Bagheria

Il sistema territoriale di Bagheria è caratterizzato dalla sovrapposizione di una mobilità "rapida" e una percorribilità "lenta", in funzione dei differenti significati che lo caratterizzano.

La distanza tra il casello autostradale di Bagheria e l'ingresso a Palermo è di soli 12 Km., percorribili in un tempo variabile in relazione all'intensità del traffico veicolare.

Dalla stazione ferroviaria di Bagheria ogni giorno partono oltre 50 treni con destinazione Palermo e verso Termini Imerese. Il tempo medio di percorrenza tra la stazione di Bagheria e la Stazione centrale di Palermo è di 11-12 minuti.

L'accessibilità alla città è, attualmente, garantita (seppur con differenti problematiche di congestione, soprattutto durante le ore di punta antimeridiane) dalle seguenti direttrici:

l'autostrada A19-A20 PA-CT-ME; la SS 113; la ferrovia; ed alcune strade provinciali (SP 87 Bagheria-Misilmeri-Ficarazzi). Il PUM ha tra l'altro focalizzato l'attenzione sui nodi critici dell'attuale viabilità (zona svincolo, zona SS 113-Ferrovia) e sulle previsioni progettuali migliorative già indicate, nelle linee generali nel PRG.

Da un'analisi del traffico veicolare è emerso che il nastro autostradale PA-CT rappresenta una linea netta di demarcazione tra la città storica e prettamente urbana posta a valle verso il mare e la città sub-urbana, posta a monte dell'autostrada, interessata prevalentemente da insediamenti residenziali sparsi e da insediamenti artigianali.

Da tale analisi è emersa l'esigenza di studiare delle soluzioni tecniche atte a potenziare gli attuali collegamenti tra monte e valle al fine di fluidificare il trasporto privato ed il trasporto merci nei pressi dello svincolo autostradale. Per tale ragione risulta indispensabile la realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto.

Occorre anche sottolineare come i piani di lottizzazione degli anni '70, ancorché autorizzati secondo una logica miope di speculazione e in contrasto con le aspettative turistiche della città in relazione alle potenzialità offerte dal patrimonio delle ville, hanno devastato il tessuto urbano di qualità contiguo al centro storico.

Negli anni 80, inoltre, si è assistito alla progressiva urbanizzazione, senza regole, dei diversi ambiti periferici della città (quasi tutti) i cui quartieri abusivamente costruiti determinano oggi problemi di perifericità sociale e condizioni, spesso, di inaccessibilità veicolare ovvero elementi di barriera rispetto alle condizioni della viabilità urbana, di fatto disegnata da cittadini e costruttori abusivi.

Pertanto, la città: da un lato ha un centro storico -con le aree commerciali privilegiate della città -, con una viabilità tipica di stradine molto strette nel cui contesto non risultano essere inserite zone destinate a parcheggi ed alla sosta, con indubbi problemi di viabilità; dall'altro, le zone di espansione edilizia (la maggior parte dei quartieri) evidenziano di fatto le stesse problematiche: vie con larghezza spesso limitata, situazioni di viabilità del tipo a "labirinto", presenza di vicoli ciechi che non permettono la circolarità dei flussi, assoluta mancanza di spazi ed aree anche potenzialmente destinabili ad aree di sosta e parcheggi.

Il traffico interno della città risulta pertanto congestionato dall'assenza di un sistema di trasporto pubblico capace di potere migliorare la viabilità riducendo il numero di veicoli in circolazione. Per tali ragioni il miglioramento della viabilità interna attraverso la creazione di una, seppur limitata, flotta di mezzi pubblici a basso impatto ambientale risulta molto rilevante al fine di garantire una sostenibilità ambientale (riduzione di inquinanti nell'area) miglioramento della qualità della vita, oltre che per garantire una continuità con trasporto intermodale da Palermo a Bagheria che altrimenti risulterebbe strozzato.

Il grande afflusso di merci, non è ancora supportato da un sistema di viabilità che permetta lo stoccaggio in aree periferiche della città. Ciò comporta attualmente ingorghi da mezzi pesanti proprio a ridosso del centro storico della città. Risulta pertanto indispensabile la realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto.

La riduzione dei consumi energetici è uno degli aspetti più rilevanti per abbattere i costi di gestione del comune e quindi per potere offrire maggiori servizi alla collettività. Bagheria, secondo le analisi svolte dall'Ufficio Lavori pubblici (dati luglio 2013), consta di 6485 punti luce, per la maggior parte con lampada del tipo SAP, n. 5 impianti semaforici, costituiti da 282 lampade di cui 60 con tecnologia a LED ed il resto ad incandescenza per un totale di 6767 punti luce (6485 + 282). La proprietà degli impianti (punti luce) è così distribuita n. 6683

Comune di Bagheria, n. 84 Enel Sole S.r.l. Totale punti di fornitura 49 punti di fornitura per la parte illuminazione e 5 punti di fornitura per gli impianti semaforici.

Risulta pertanto indispensabile l'adozione di soluzioni tecnologiche per la riduzione dei consumi energetici delle reti di illuminazione pubblica, promuovendo installazioni di sistemi automatici di regolazione tra cui, a titolo esemplificativo, sensori di luminosità, sistemi di telecontrollo e di telegestione energetica della rete.

### ***PAES Bagheria***

Il Comune di Bagheria con delibera di Consiglio comunale n. 2 del 28/01/2015 ha deliberato l'adesione al patto dei sindaci. Con l'adesione al patto dei sindaci l'amministrazione comunale si è impegnata alla redazione del PAES, entro un anno, dalla sottoscrizione stesso tuttavia, l'assenza di tecnici interni adeguatamente formati e la condizione di dissesto finanziaria dell'Ente non ha consentito la redazione dello stesso. Con riferimento a quest'ultima fattispecie va rilevato che il dissesto finanziario impone agli enti di poter effettuare delle spese solo in dodicesimi e con riferimento all'ultimo bilancio approvato (2012) ciò non ha consentito di impegnare delle somme congrue allo scopo di affidare un incarico ad una Impresa o ad un professionista competente che potesse occuparsi della redazione dello stesso. Solo da ultimo, in considerazione del fatto che il Comune, in accordo con il Ministero dell'Interno – enti dissestati, hanno rispettivamente presentato ed approvato un ipotesi di bilancio stabilmente riequilibrato e stante la propedeuticità ed obbligatorietà di tale documento, al fine di intercettare importanti risorse finanziarie extracomunali per l'efficientamento energetico e la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera, appare plausibile provvedere in urgenza all'impegno della suddetta somma a cui seguirà, nei modi di legge, la procedura atta all'affidamento dell'incarico per la redazione del PAES del comune di Bagheria.

## 1.2 – Verso l’inclusione sociale (OT9)

### 1.2.1 – OT9 - L’inclusione sociale nel Comune di Palermo

La cronica situazione di difficoltà nell’implementare un reale processo di sviluppo è divenuta dal 2008 ad oggi sempre più critica. La città si è trovata a vivere pesantemente gli effetti perduranti della crisi, condizione peraltro comune alle maggiori aree metropolitane del sud d’Italia. Basta considerare che nel 2013 ben il 28% delle persone residenti in Italia era a rischio di povertà o di esclusione sociale, dato che per il Mezzogiorno si attesta al 46, 2 %. Condizione di difficoltà crescente che ha toccato e tocca fasce sociali sempre più ampie ed è connessa ai dati più che allarmanti riguardanti la disoccupazione giovanile e femminile, a cui si accompagna una sempre maggiore difficoltà del sistema di welfare regionale.

Le emergenze dovute a fenomeni sociali quali difficoltà alloggiative, povertà, esclusione sociale e lavorativa di ampie fasce della popolazione necessitano di un significativo incremento, consolidamento e sviluppo dei servizi offerti, sia sotto il profilo della quantità che della qualità. Peraltro, la carenza strutturale di risorse per le politiche sociali, la crisi del tessuto economico, le difficoltà sempre maggiori per una fascia della popolazione abituata ad un livello di vita medio, creano le basi per una conflittualità sociale di difficile gestione e per un abbassamento complessivo della qualità della vita dell’intera popolazione.

Condizioni che rendono indispensabile un rafforzamento delle risposte fornite dall’Amministrazione ed una rigorosa programmazione degli obiettivi da raggiungere nel breve e medio termine, per evitare il cedimento del sistema di welfare locale. Si presentano alcuni dati che meglio possono illustrare la condizione sopradescritta:

#### **Disagio abitativo**

- 1173 famiglie in emergenza abitativa: 110 hanno un disabile in famiglia; 258 composti da uno o due componenti.

La condizione alloggiativa del 60% (702) è così composta (da autocertificazione): il 9% (65) privo di alloggio; il 45% (335) alloggi impropri così classificati: 162 in magazzini, scuole, baracche, ed. culto; 13 campo nomadi; 49 in comunità e centro accoglienza, 36 presso l’ex ONPI, 65 via Brigata Aosta e 10 ex container; 1 con housing sociale Caritas.

I dati riferiti alla coabitazione (più nuclei familiari insieme) sono il 30% pari a 196.

Gli sfratti (comprensivi delle ordinanze di sgombero Centro Storico) sono il 15% pari a 101 nuclei di cui 77 sfratti per morosità; 7 per finita locazione, 4 esecuzioni varie, 13 ordinanze di sgombero.

I servizi attualmente erogati dall’Amministrazione sono rappresentati da:

- Contributo di integrazione all’affitto;
- Iscrizione alla lista di emergenza per l’accesso ad alloggi di edilizia popolare;
- Housing sociale per famiglie con risorse personali tali da consentire l’accompagnamento verso l’autonomia in tempi brevi (max 1 anno);
- Inserimento in alloggio temporaneo presso strutture di accoglienza;
- Mensa/Dormitori.

Molto attivo risulta il ruolo del Terzo Settore con servizi che garantiscono ospitalità ed accoglienza e gestiti sia in accreditamento con l’Amministrazione Comunale che in forma autonoma e su base volontaristica; forte è la presenza di Comitati per l’accesso alla casa che non sempre riconoscono gli sforzi dell’Amministrazione rispetto ad un taglio generale della spesa che ha determinato a Palermo una vera e propria Emergenza Sociale.

Sotto l'aspetto degli interventi strutturali con l'ultima programmazione FESR 2007/2013 è stato finanziato per € 1.000.000,00 un progetto denominato "Sportelli Integrati Territoriali" che prevede degli interventi sulla seconda e prima circoscrizione rivolti a famiglie con grave disagio ed in particolare giovani famiglie a rischio di marginalità sociale. Rispetto ai beneficiari della popolazione Rom è attualmente attivo su un campo nomadi della città un intervento integrato finalizzato al potenziamento della relazione scuola famiglia territorio secondo le direttive nazionali che mirano all'abolizione dei campi ed all'accompagnamento di tipo abitativo.

### **Disagio sociale e povertà complessa**

- 5000 famiglie a basso reddito

Famiglie basso redditi o senza reddito: il dato riferibile a questo tipo di beneficiari è desumibile dalle richieste di prestazione sociale quali integrazione all'affitto 13.000 istanze, social card 5000 istanze ammissibili, iscrizione all'emergenza abitativa 1173;

- n. 33 soggetti ricoverati c/o comunità alloggio del territorio, di cui il 50% sono anziani e gli altri sono persone tra i 50 ed i 60 anni; le persone ricoverate con provvedimento dell'Autorità giudiziaria sono n. 27.
- Anziani soli autosufficienti e non:

La popolazione anziana residente a Palermo all'ultimo censimento del 2011 è pari n. 116.969 persone ultra sessantacinquenni di ambo i sessi sul comune di Villabate gli ultra65 sono 2448-

I dati riferiti alle richieste di Assistenza Domiciliare è di 718 richieste nel 2008, mentre sono emerse n. 222 richieste relative al Servizio di Assistenza Domiciliare Integrata (dati relativi al distretto e quindi anche Villabate). Riguardo alla popolazione anziana che necessita di ricovero in struttura i dati disponibili sono fermi all'anno 2009 dai quali risultano n. 100 persone in lista di attesa.

- 165 anziani ospiti in strutture del territorio;
- n. 136 di essi è emerso un bisogno sociale di natura relazionale;
- per n. 128 è stata confermata la permanenza in struttura;
- per n. 6 è stato necessario il trasferimento presso altre strutture maggiormente adeguate ai loro bisogni.
- Donne vittime di violenza

I dati riferibili al target sono n. 25 donne sono state ospitate c/o strutture di protezione, 400 sono stati gli accessi al Centro Antiviolenza nel periodo 2011/2013.

- Ragazze madri

L'Amministrazione Comunale di Palermo, nell'anno 2013, ha ospitato in struttura n.68 madri.

- Padri separati

Il 42,2% dei divorziati denuncia la gravità di una condizione economica peggiorata dopo la separazione, soprattutto durante il primo anno (45,3%).

- Giovani fuori dalle comunità

I dati riferiti ai giovani istituzionalizzati, su l'intera popolazione ospite in comunità, è del 10%. pari a circa 80 giovani.

Le attività messe in campo dall'assessorato riguardano:

- la stipula di protocolli di intesa per la realizzazione di interventi mirati a target specifici (pasto Buono, Fio PSD, per la presa in carico integrata dei casi di abuso e maltrattamento (ASP Palermo); con il Giudice Tutelare per la predisposizione di piani personalizzati per i soggetti sottoposti ad Amministrazione di sostegno;
- la realizzazione di infrastrutture di tipo fisico: NODI SOSS (fragilità, banco alimentare, immigrati, pronto Intervento sociale);
- la cartella informatica per gli utenti del settore con il collegamento con l'ASP di Palermo ed i poli ospedalieri per la presa in carico congiunta dei cittadini;
- l'accreditamento per l'emergenza di tutte le realtà del terzo settore che a Palermo erogano prestazioni per le situazioni di fragilità.

### **Agenda digitale ed inclusione sociale**

- Soggetti la cui marginalità sia diretta conseguenza di processi di digital divide per ragioni di emarginazione economica e debolezza sociale (anziani, disabili, senza tetto, famiglie a basso reddito) sia a soggetti la cui marginalità derivi da un più vasto processo culturale di integrazione e di appartenenza (anziani, famiglie economicamente svantaggiate, minoranze culturali, donne, minori a rischio delinquenza).
- Destinatari indiretti sono i dipendenti dell'Amministrazione Comunale che si interfacciano con l'utenza definita fragile o a rischio di inclusione, operatori del Terzo settore che intrattengono con l'Amministrazione rapporti di collaborazione e/o accreditamento.
- L'Amministrazione ha realizzato il portale dei Servizi online che consente ai cittadini di accedere ad un ventaglio di servizi dell'Amministrazione consentendo la smaterializzazione di alcuni tipi di richieste; la realizzazione di banche dati comuni per la prevenzione delle frodi e migliorare i processi di gestione degli alloggi sociali.
- Creazione/potenziamento di punti unici di accesso per i servizi rivolti alla platea dei beneficiari. Attualmente il Settore con il finanziamento di € 1.155.000,00 di un PO FESR 2007/2013 denominato SIGISASS sta realizzando l'informatizzazione del Settore e predisponendo le basi per un'interfaccia con i presidi del territorio coinvolti nella presa in carico dei cittadini.

Il quadro dei servizi sociali attualmente messo in campo dall'Amministrazione Comunale vede servizi di primo livello e che quindi accolgono la domanda di servizi spesso complessa ed indifferenziata e servizi di specializzazione che nel tempo hanno strutturato delle risposte più complesse rispetto anche a bisogni nuovi legati all'evoluzione della società (mediazione familiare, Spazio Neutro, Mediazione Penale, Servi di Emergenza con reperibilità costante). Il taglio alla spesa sociale e il conseguente ridimensionamento sul Bilancio Comunale di voci di spesa legate ai servizi sociali, hanno spinto l'Amministrazione a spostare su specifiche fonti di finanziamento L.328/00 e L.285/97 la programmazione di servizi, di fatto di base, per potere offrire una risposta ai bisogni della popolazione cittadina.

Il progressivo aumento delle fasce economiche svantaggiate ha comportato una necessaria rivisitazione dei servizi che sempre più si occupano di povertà e disagio economico collegato a quello abitativo. La casa è un diritto essenziale della persona, elemento fondamentale di tranquillità e sicurezza. In questi anni, infatti, proprio il "fattore casa" è stato un elemento che ha fatto scivolare molte famiglie sotto la soglia di povertà, facendole precipitare nell'area dell'esclusione sociale. Per questo motivo si ritiene che attraverso lo sviluppo di efficaci **politiche per l'abitare** si possa garantire la tenuta complessiva della coesione sociale, con la finalità di **attuare misure più ampie** che affrontino temi quali sostenibilità ambientale, qualità abitativa, recupero del degrado, inclusione urbana e sociale, **evolvendo da politiche per la casa a politiche per l'abitare**.

Dall'analisi della situazione socio-lavorativa e abitativa della Città di Palermo si rileva dunque la necessità di un significativo intervento sui temi della inclusione sociale di gruppi e individui svantaggiati, in condizione di

marginalità grave e/o deprivazione materiale anche con riferimento alla vulnerabilità, disagio e deprivazione connessi all'abitare. Le condizioni attuali rendono quindi sempre più urgente integrare e concentrare le risposte dell'Amministrazione ai bisogni delle fasce economicamente e socialmente più deboli della cittadinanza, pianificando azioni ormai vitali per lo sviluppo della città. Presupposto preliminare diviene quindi una visione progettuale generalista integrata e coerente che superi, includendola, la tradizionale progettualità per settori, aprendo ambiti di progettualità coordinati in un disegno organico del territorio e della comunità, fornendo impulso ad un'azione coordinata delle istituzioni, del tessuto economico, del terzo settore, delle agenzie educative, di cittadini/e.

## 1.3 – Verso la tutela/valorizzazione delle risorse naturali e turistico – culturali (OT 5-6 )

### 1.3.1 – OT5 – La tutela delle risorse turistiche e naturali – Comune di Palermo

#### L'itinerario Arabo - Normanno

Il 3 luglio a Bonn il Comitato del Patrimonio Mondiale dell'Unesco ha dichiarato l'itinerario Arabo Normanno "Patrimonio Mondiale dell'Umanità" inserendolo quindi di diritto nella World Heritage List. Lo stile Arabo-Normanno è unico nel suo genere ed esclusivo di Palermo, Cefalù e Monreale e si caratterizza per l'unione di due mondi opposti: quello arabo - musulmano e quello normanno - cattolico. I due secoli e mezzo di dominazione araba (dall'827 alla fine del XI secolo) resero la città una tra le più ricche ed importanti dell'epoca: splendidi palazzi, moschee, minareti, giardini e fontane vengono eretti. Ai giorni nostri non sussiste purtroppo alcun monumento di rilievo appartenente all'epoca musulmana. Questi splendidi palazzi arabi spariscono, infatti, con l'arrivo dei Normanni, che se ne appropriano per riallestirli e modificarli, rendendo impossibile distinguerne l'antica funzione. I Normanni decidono di emulare il grande sfarzo degli arabi e riconoscono alle maestranze musulmane una notevole bravura: da questo connubio nasce, appunto, lo stile arabo-normanno. Gli elementi tipici di questo stile per le chiese e le costruzioni civili sono: pianta basilicale a croce latina o greca, torri e portale sulla facciata, coro spesso sormontato da cupole, abbelliti da mosaici bizantini realizzati da artisti greci e da ornamenti arabi (archi a ferro di cavallo, decorazione fatta di arabeschi etc.); i palazzi sono immersi in grandi parchi con distese d'acqua e provviste, nel loro interno, di due caratteristiche aree: l'iwan (sala a tre esedre) e il cortile all'aperto, circondato da portici e abbellito da una o più fontane, decorati da pavimenti marmorei o costituiti da mattoni disposti a spina di pesce, pareti ricoperte da mosaici con motivi arabizzanti e infine soffitti ed archi adorni di muqarnas (decorazione ad alveoli o a stalattiti) scolpiti e dipinti.

I monumenti in stile Arabo Normanno che fanno parte dell'itinerario Patrimonio dell'Unesco sono:

A Palermo

- Palazzo Reale o dei Normanni;
- Cappella Palatina;
- Cattedrale;
- Chiesa di San Giovanni degli Eremiti;
- Chiesa di Santa Maria dell'Ammiraglio o della Martorana;
- Chiesa di San Cataldo;
- Castello della Zisa;
- Ponte dell'Ammiraglio.

La storia di questa candidatura comincia già nel 1996, quando nella Lista Propositiva è iscritto il sito denominato "Centro storico di Palermo, Orto Botanico e Complesso di Monreale" poi modificato, il 6 giugno 2001, in "Palermo e la Cattedrale di Monreale". Tuttavia, questa proposta si è modificata nel tempo, in seguito a verifiche circa i beni che s'intendeva candidare e visti i più recenti indirizzi strategici dell'UNESCO che puntavano a una più ampia rappresentazione dei beni, intesa come tipologia, ambiti cronologici e aree geografiche. Per rispondere meglio a queste strategie e considerate la specificità dei luoghi in oggetto, si è focalizzata l'attenzione su un ambito storico e culturale poco rappresentato che prevedeva l'inclusione di Cefalù e la modifica ufficiale del sito proposto in "Palermo Arabo-Normanna e le Cattedrali di Cefalù e Monreale".

Il 3 luglio 2015, il World Heritage Committee, nel corso della 39a riunione annuale tenutasi a Bonn, in Germania, ha deciso di iscrivere nella World Heritage List il sito seriale "Palermo Arabo-Normanna e le Cattedrali di Cefalù e Monreale", che è diventato il cinquantunesimo sito UNESCO italiano e ha confermato il primato dell'Italia quale nazione con il maggior numero di siti patrimonio mondiale dell'umanità e, tra le regioni italiane, il primato della Sicilia.

Questa la "dichiarazione di eccezionale valore universale e giustificazione d'iscrizione": «L'insieme degli edifici costituenti il sito di "Palermo arabo-normanna e le Cattedrali di Cefalù e Monreale" rappresenta un esempio materiale di convivenza, interazione e interscambio tra diverse componenti culturali di provenienza storica e geografica eterogenea. Tale sincretismo ha generato un originale stile architettonico e artistico, di eccezionale valore universale, in cui sono mirabilmente fusi elementi bizantini, islamici e latini, capace di volta in volta di prodursi in combinazioni uniche, di eccelso valore artistico e straordinariamente unitarie. Il sincretismo arabo-normanno ebbe un forte impatto nel medioevo, contribuendo significativamente alla formazione di una koinè mediterranea, condizione fondamentale per lo sviluppo della civiltà mediterraneo-europea moderna».

(© Dossier di Candidatura per l'iscrizione nella World Heritage List del sito seriale Palermo Arabo- Normanna e le Cattedrali di Cefalù e Monreale, dicembre 2014)

### **1.3.2 – OT5 – La tutela delle risorse turistiche e naturali – Comune di Bagheria**

Il patrimonio culturale bagherese, nella sua complessità di espressioni e tradizioni culturali, presenta alcune componenti universalmente note, che connotano ed identificano la città. Si tratta innanzi tutto del patrimonio delle ville settecentesche bagheresi, il cui insediamento nel XVIII secolo è stata la matrice dell'insediamento della città.

Le ville bagheresi rappresentano una delle più importanti espressioni culturali della società siciliana del settecento e costituiscono un fenomeno insediativo che ha segnato il paesaggio di tutta la piana del palermitano. Sono la più interessante espressione architettonica di un processo di progressiva affermazione della residenza nobiliare extraurbana, che vede, tra la fine del XVII secolo e per tutto il XVIII secolo, uno dei momenti artisticamente più felici. Nella campagna suburbana, infatti, alle tradizionali attività della società feudale, si affianca la funzione di "villeggiatura" della nobiltà, se non anche di "rifugio", come per il Principe di Branciforti.

Tra le tante ville e palazzi vanno citate:

- Palazzo Butera, rappresenta l'insediamento architettonico-monumentale più antico di Bagheria, oggi sede comunale;
- Certosa di Palazzo Butera;
- Villa Cattolica, che ospita il museo comunale dedicato al pittore Renato Guttuso, nato proprio a Bagheria nel 1911, dove sono conservate molte opere dell'autore nonché tele e sculture di altri artisti locali come Giuseppe Pellitteri, Onofrio Tomaselli (pittore), Domenico Quattrociochi (pittore), tant'è che il museo rappresenta, oggi, uno dei maggiori esempi di valorizzazione delle collezioni d'arte contemporanea e delle identità culturali;
- Palazzo Aragona Cutò, che è sede della biblioteca comunale e del Museo delle Cere e del Giocattolo;
- Villa Palagonia, la più famosa è l'emblema più importante di architettura barocca suburbana della Sicilia. Villa Valguarnera - è una delle ville settecentesche di Bagheria di maggiore interesse, sia per la qualità architettonica del complesso sia per la sua posizione nel paesaggio bagherese. Il complesso è in fase di restauro da molti anni.
- Villa Trabia; Villa San Cataldo; Villa Villarosa, Villa Ramacca; Villa Sant'Isidoro; Villa Serradifalco; Palazzo Larderìa; Villa Galletti Inguaggiato, Villa Casaurro.

Il sistema monumentale si arricchisce altresì del patrimonio ecclesiastico tra cui la Chiesa matrice, la chiesa delle anime sante e la chiesa del santo sepolcro.

La ricchezza in tal senso della città è certamente una risorsa considerando altresì la vicinanza con l'area palermitana e l'insistenza nell'asse che va da Palermo a Cefalù dei siti patrimonio UNESCO. Tuttavia, persistono dei fattori ostativi allo sviluppo del comparto turistico dell'area:

- ✓ difficoltà di accesso relativo ai problemi di viabilità urbana, alla carenza di parcheggi, all'inadeguatezza del trasporto pubblico;
- ✓ assenza di integrazione col tessuto privato/associazionistico locale atto alla fruizione e valorizzazione del patrimonio;
- ✓ assenza di un piano integrato di promozione e valorizzazione del patrimonio.

### **1.3.3 - OT6 (quinto asse prioritario) – Tutela dell'ambiente e valorizzazione delle risorse culturali e ambientali - Comune di Palermo**

Le vicende storiche della città di Palermo ne hanno fortemente segnato il tessuto urbano, così come testimonia il suo patrimonio artistico ed architettonico: dai resti delle mura puniche, alle villette in stile liberty, con presenze monumentali anche riferite alla dominazione araba, nonché chiese barocche e teatri neoclassici: un patrimonio che rappresenta quasi un terzo dei beni culturali della Sicilia (26%). Tali ricchezze sono distribuite su tutto il territorio urbano e su quello dell'area territoriale vasta. I beni del patrimonio culturale di appartenenza pubblica sono destinati alla fruizione della collettività, compatibilmente con le esigenze di uso istituzionale e sempre che non vi ostino ragioni di tutela. La maggior parte dei monumenti di Palermo sono localizzati nel centro storico; pur non di meno, esistono delle presenze importanti anche in altre zone della città, castelli, ville storiche, conventi, strutture che normalmente trovavano collocazione originaria fuori le mura. Come accennato, la maggiore concentrazione delle emergenze del patrimonio storico e artistico è all'interno dell'ATI 4 (I Circoscrizione), il centro storico, ove sono presenti, per numero e per importanza (documentale, culturale, turistica) i principali monumenti della città (il Teatro Massimo, il Palazzo dei Normanni, la Cattedrale, ecc.).

La ricchezza in tal senso dell'area è certamente una risorsa fondamentale per l'intero contesto urbano in termini di sviluppo. Tuttavia, persistono dei fattori ostativi:

- La difficoltà di accesso relativo ai problemi di viabilità urbana, alla carenza di parcheggi, all'inadeguatezza del trasporto pubblico. Sono in via di attuazione alcune soluzioni alle criticità emerse contenute, ad esempio, nel "Piano della Mobilità Sostenibile", che, tra gli altri progetti, prevede, per l'ATI 4 - Centro storico (I Circoscrizione), il raddoppio delle aree pedonali.

La persistenza di fenomeni di degrado sociale ed urbano anche del centro storico e la percezione della mancanza di un livello adeguato di sicurezza ostacolano lo sviluppo di un'imprenditorialità culturale dimensionata alle potenzialità del territorio.

#### ***"Palermo capitale italiana della cultura 2018"***

Dopo Mantova per il 2016 e Pistoia per il 2017, sarà Palermo la Capitale italiana della cultura del 2018, annunciata il 31 gennaio scorso dal ministro di beni culturali e turismo Dario Franceschini al termine dei lavori della giuria presieduta da Stefano Baia Curioni e un rush finale "contro" le concorrenti Alghero, Aquileia, Comacchio, Ercolano, Montebelluna, Recanati, Settimo torinese, Trento e l'Unione dei comuni elimo-ericini.

Una vittoria che porta alla città anche un milione di euro per la realizzazione del progetto presentato e l'esclusione delle risorse investite dal vincolo del patto di stabilità.

#### 1.4 – Verso la competitività delle destinazioni turistiche e per la valorizzazione degli attrattori (OT3)

Sin dagli anni Ottanta sono in corso dibattiti circa gli impatti del turismo, sia di carattere ambientale che socio-economico. Parallelamente una parte di domanda turistica è evoluta verso modelli di consumo sensibili ai principi della sostenibilità ambientale e sociale, capaci, quindi, di assicurare un efficiente uso e una migliore allocazione delle risorse e la conservazione dell'ambiente. A seguito di tale mutamento dei consumi, ed anche di oggettive difficoltà di sostenere eccessivi "carichi turistici", le destinazioni e le imprese turistiche sono chiamate a porre in essere strategie capaci di salvaguardare gli interessi dei vari stakeholders (comunità residente, addetti del sistema imprenditoriale, habitat ecologico, ecc. da un lato, e, dall'altro, a comunicare al pubblico l'utilizzo di approcci manageriali rispondenti alle nuove esigenze, anche al fine di massimizzare la qualità percepita e il valore offerto.

Un forte stimolo alle tematiche in questione è arrivato a seguito di interventi legislativi e dalla statuizione di codici di condotta a livello internazionale, nazionale e regionale, anche attraverso l'istituzione di una serie di riconoscimenti atti a distinguere pratiche virtuose e approcci "sostenibili" al governo del turismo, sia a livello di destinazione che di impresa. Obiettivo del lavoro è anzitutto inquadrare il tema del turismo sostenibile nell'attuale contesto evolutivo dei consumi "postmoderni". Per il turista postmoderno, alla ricerca di esperienze autentiche, sempre più coinvolgenti ed uniche, l'attenzione alla sostenibilità può rappresentare un elemento di maggior valore per la sua esperienza turistica, ovvero può essere occasione di educazione, se non di "trasformazione" verso una maggiore consapevolezza in merito alle sue scelte di consumo. Successivamente l'analisi delinea alcune linee guida che possono indirizzare l'azione di Destination Management e di Destination Marketing degli organi di governo al "recupero della sostenibilità". Le condizioni necessarie ad innescare la transizione verso la "destinazione sostenibile" sono due, strettamente legate tra loro e da interpretare in ottica simultanea:

- un cambiamento culturale degli attori turistici, finalizzato alla diffusione di una nuova vision e valori condivisi coerenti con i principi della sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Ciò grazie ad un processo graduale e secondo una logica di learning destination;
- un approccio al Destination Marketing olistico e integrato capace di combinare il paradigma classico del marketing mix, il marketing relazionale e il marketing interno, per promuovere la cultura della sostenibilità ma anche per tradurla in chiave competitiva attraverso efficaci politiche operative.

Al fine di mantenere o ripristinare i caratteri di sostenibilità, le politiche di Destination Marketing devono integrarsi con il governo strategico delle destinazioni. Un percorso di apprendimento collettivo graduale, simile ai processi di apprendimento organizzativo attuabili nelle singole imprese, capace di coinvolgere le istituzioni pubbliche, le imprese turistiche, le organizzazioni nonprofit, la comunità locale e gli stessi turisti nel costruire e socializzare la conoscenza nelle destinazioni. Emerge la necessità di praticare iniziative di marketing relazionale verso tutti gli stakeholders della destinazione al fine di favorire scelte a livello politico-istituzionale (macromarketing turistico) capaci di incorporare i principi della sostenibilità nel governo del territorio e scelte a livello di impresa (micro-marketing) capaci di indurre alla creazione di prodotti turistici sostenibili per soddisfare le esigenze dei turisti attuali oltre che di assicurare il benessere loro e quello della comunità locale e mondiale nel lungo periodo. Non si tratta tanto di proporre una nuova etica del marketing, quanto di concepire un marketing adatto ai bisogni ed al benessere dei turisti attuali e futuri in un contesto di maggiore consapevolezza del fatto che, così come accade per lo sviluppo economico in generale, anche lo sviluppo del turismo non può sottrarsi dal confronto con la sostenibilità, da considerarsi più un vincolo che un obiettivo del management e del marketing contemporanei.

In anni di crescente dibattito e affermazione del ruolo dei territori e dei fattori locali per lo sviluppo economico, il settore turistico rappresenta un ambito dove questa relazione si presenta con particolare rilevanza. Evidenza, questa, che deriva anzitutto dalla centralità della destinazione nel processo di scelta ed esperienza del turista e dal fatto che a livello di destinazione si manifestano le principali dinamiche economiche e sociali tipiche del settore. Ma non solo. Il turismo si caratterizza oggi per fenomeni significativi di cambiamento sia nella domanda sia nella struttura dell'offerta, che impongono una maggiore pressione competitiva alle imprese del comparto, spesso frammentate e di piccola e media dimensione. Le destinazioni turistiche stesse devono

affrontare un ambiente competitivo più complesso e dinamico, che richiede il superamento delle tradizionali attività di promozione istituzionale del settore e l'adozione di logiche innovative, dove il territorio non è più da considerarsi solo quale collettore di flussi turistici, ma quale elemento di valore ed agente attivo di sviluppo. In questo contesto è pertanto necessario comprendere quali siano i principali fattori che determinano l'attrattività e competitività delle destinazioni turistiche. Ogni amministrazione dovrebbe mettere in luce le dinamiche sopra descritte al fine di evidenziare la logica sottostante l'adozione di un approccio territoriale quale risposta necessaria – sebbene non esclusiva naturalmente - alle attuali esigenze del comparto. La disanima dei fattori di competitività turistica oggi maggiormente dibattuti porterà ad incentrare l'attenzione su tre aspetti che risultano particolarmente rilevanti: anzitutto – e fondante rispetto alla possibilità dei territori di esplicitare la loro abilità di differenziazione e di creazione di valore aggiunto – l'adozione di logiche distrettuali, che presentano però specificità proprie rispetto ai distretti di matrice industriale. In secondo luogo l'attrattività turistica delle destinazioni dipende fortemente dall'immagine delle stesse e dalle scelte strategiche di promozione e comunicazione adottate, che poco spazio lasciano oggi a spontaneismo e improvvisazione. Infine, e trasversale, l'affermarsi delle nuove tecnologie ha favorito l'emergere di destinazioni integrate in modo innovativo, dando il giusto rilievo a tutte le articolazioni del territorio, supportando la governance delle destinazioni e garantendone una gestione operativa più efficace

#### **1.4.1 – OT3 – Comune di Palermo**

##### ***Manifesta 12***

Manifesta, la Biennale nomade europea, nasce nei primi anni '90 in risposta al cambiamento politico, economico e sociale avviatosi alla fine della guerra fredda e con le conseguenti iniziative in direzione dell'integrazione europea. Sin dall'inizio, Manifesta si è costantemente evoluta in una piattaforma per il dialogo tra arte e società in Europa, invitando la comunità culturale ed artistica a produrre nuove esperienze creative con il contesto in cui si svolge. Manifesta è un progetto culturale site-specific che reinterpreta i rapporti tra cultura e società attraverso un dialogo continuo con l'ambito sociale.

Manifesta è stata fondata ad Amsterdam dalla storica dell'arte olandese Hedwig Fijen, che ancora oggi la guida. Ogni nuova edizione viene avviata e finanziata individualmente, ed è gestita da un team permanente di specialisti internazionali. Manifesta lavora dai suoi uffici di Amsterdam e Palermo, con uno di prossima apertura a Marsiglia. Diretta da Hedwig Fijen e Peter Paul Kainrath, la squadra permanente è composta da Tatiana Tarragó, Paul Domela, Esther Regueira, Yana Klichuk, Asell Yusupova, Marieke van Hal and Mikaela Poltz, nonché dal direttore generale di Manifesta 12 Roberto Albergoni e dalla coordinatrice Francesca Verga. Nel prossimo decennio, Manifesta si concentrerà sulla propria evoluzione da autorevole biennale d'arte contemporanea a piattaforma europea interdisciplinare volta ad esplorare e catalizzare un cambiamento sociale positivo in Europa attraverso la cultura contemporanea.

Manifesta 12 a Palermo. Perché Palermo?

La Città di Palermo è stata selezionata dal comitato di Manifesta per la sua rilevanza su due principali temi che identificano l'Europa contemporanea: migrazione e condizioni climatiche, e sull'impatto che queste questioni hanno sulle nostre città. Le diverse stratificazioni e la fitta storiografia di Palermo – occupata da diverse civiltà e culture con forti legami e connessioni con l'Africa del Nord e il Medio Oriente negli ultimi 2000 anni – ha lasciato le sue tracce nella società multiculturale, localizzata nel cuore dell'area Mediterranea.

*"Manifesta 12 a Palermo è una grande sfida per ripensare a come gli interventi culturali possono avere un forte ruolo nell'aiutare a ridefinire uno dei più iconici crocevia del Mediterraneo della nostra storia, all'interno di un lungo processo di trasformazione. Manifesta 12 vuole affrontare diverse questioni tra cui: "la partecipazione dei cittadini alla governance della Città" e "Come riconoscersi cittadini e riappropriarsi della Città? Le questioni migratorie della città sono emblematiche di una più ampia situazione di crisi che l'intera Europa si trova ora a fronteggiare." – Hedwig Fijen, Direttrice di Manifesta.*



*"Avere Manifesta 12 a Palermo nel 2018 è un'opportunità fantastica per la città per rafforzare la sua identità locale e internazionale. È un'opportunità per l'Europa per apprezzare il significato della sua dimensione e identità Mediterranea e Mediorientale: Palermo ha portato Manifesta nel Mediterraneo e il Mediterraneo all'Europa. Manifesta 12 è un'opportunità per celebrare Palermo nella sua essenza: un laboratorio per l'arte e la cultura. La città è capace di rinnovare se stessa e costruire il proprio futuro" – Leoluca Orlando, Sindaco di Palermo*

*"Siamo onorati di lavorare con la Città di Palermo per l'edizione di Manifesta 12. Nel clima politico corrente, la storia e il carattere di Palermo fanno della città un laboratorio ideale per re-immaginare, da una prospettiva Mediterranea, i valori liberali che condividiamo, e toccare questioni cruciali del presente e del futuro della città europea. A livello personale, essendo italiano e siciliano, e avendo come molti della mia generazione lavorato per diversi anni all'estero, mi sento particolarmente onorato di poter contribuire a questa edizione di Manifesta." – Ippolito Pestellini Laparelli, Manifesta 12 Creative Mediator; Architetto; OMA*

**Palermo Arabo – Normanna (Percorso UNESCO)**

Si veda paragrafo 1.3.1

**"Palermo capitale italiana della cultura 2018"**

Si veda paragrafo 1.3.3

## **ANALISI DELLE CONDIZIONI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEL CONTESTO URBANO (CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALL'EFFICIENTAMENTO ENERGETICO)**

Per la sostenibilità ambientale del contesto urbano, nell'ambito dell'efficientamento energetico, la città di Palermo si pone l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> di 400.000 tonnellate cioè, del 21,5% rispetto all'anno 1990 (anno IBE) in cui sono state pari a 1.864.142 tonnellate (2,7 ton CO<sub>2</sub> per abitante).

Il Comune di Palermo ha aderito formalmente all'iniziativa Patto dei Sindaci dell'Unione Europea con Deliberazione della Giunta Comunale n.226 del 29/12/2011, ratificata successivamente dal Consiglio Comunale con la Deliberazione del Consiglio Comunale n.35 del 06/05/2013 per ridurre entro il 2020 le emissioni di CO<sub>2</sub> di oltre il 20%.

Tale strategia di intervento ha previsto la predisposizione del Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) nel quale sono indicate le misure e le politiche, che il Comune intende porre in essere per raggiungere gli obiettivi indicati nel Piano per l'anno 2020.

Nell'elaborazione del Quadro di Sintesi delle Azioni del PAES, gli interventi per il miglioramento dell'efficienza energetica negli impianti di illuminazione pubblica sono indicati con alta priorità cioè con elevato potenziale di riduzione delle emissioni. Infatti, nel Comune di Palermo sono presenti circa 47.022 centri luminosi per la pubblica illuminazione (aggiornato al 31/12/2012). Il parco impianti è costituito da 25.388 centri luminosi alimentati in serie (in media e bassa tensione) e da 21.634 alimentati in derivazione. I centri luminosi sono alimentati da una rete elettrica che si estende per circa 1.200 chilometri, con una potenza elettrica nominale installata pari a 9,0 MW. L'Amministrazione Comunale ha già in itinere un programma di interventi di sostituzione dei vecchi impianti, realizzati tra gli anni 60-70, utilizzando le più moderne tecnologie che consentono la produzione di luce qualitativamente superiore, un risparmio nei consumi energetici ed un'emissione inquinante di CO<sub>2</sub> ridotta di circa il 60% rispetto ai valori originari. In

tale ambito, l'adozione di soluzioni tecnologiche che promuovano l'installazione di sistemi automatici di regolazione, quali sensori di luminosità, sistemi di telecontrollo e di telegestione energetica delle reti, estesa ai punti luce alimentati in derivazione consentirebbe un'azione sinergica per l'efficientamento degli impianti di pubblica illuminazione della città.

### **1.5 – Il PAES del Comune di Palermo**

L'Unione europea (UE) guida la lotta contro il cambiamento climatico e la ha adottata quale propria priorità massima. In particolare, si è impegnata a ridurre entro il 2020 le proprie emissioni totali almeno del 20% rispetto al 1990 e le autorità locali hanno un ruolo di primo piano nel raggiungimento di questo obiettivo.

Il Patto dei Sindaci (Covenant of Mayors) è un'iniziativa per cui paesi, città e regioni si impegnano volontariamente a ridurre le proprie emissioni di CO<sub>2</sub> oltre l'obiettivo del 20%. Questo impegno formale deve essere perseguito attuando dei Piani di Azione per l'Energia Sostenibile (PAES).

I governi locali, infatti, svolgono un ruolo decisivo nella mitigazione degli effetti conseguenti al cambiamento climatico, soprattutto se si considera che l'80% dei consumi energetici e delle emissioni di CO<sub>2</sub> è associato alle attività urbane.

Al fine di tradurre il loro impegno politico in misure e progetti concreti, i firmatari del Patto si impegnano a preparare un Inventario di Base delle Emissioni e a presentare un Piano d'azione per l'Energia Sostenibile in cui sono delineate le azioni principali che essi intendono avviare.

Anche l'Amministrazione Comunale di Palermo intende contribuire alla creazione delle condizioni idonee per garantire uno sviluppo sostenibile della società e come strumenti operativi ha adottato nel passato il Piano Energetico Comunale, il processo di Agenda 21 e il Rapporto sullo Stato dell'Ambiente.

Il Comune di Palermo ha aderito al Patto dei Sindaci con Deliberazione della Giunta Comunale n.226 del 29/12/2011, ratificata successivamente dal Consiglio Comunale con la Deliberazione del Consiglio Comunale n.35 del 06/05/2013. Durante l'anno 2012 sono state espletate le attività per l'organizzazione dell'Unità di Progetto "Patto dei Sindaci" e la redazione del PAES. Il presente documento contiene azioni conformi agli strumenti di pianificazione ambientale comunali ed al Piano Regionale di Coordinamento per la Tutela della Qualità dell'Aria della Regione Siciliana.

Il Comune di Palermo ha aderito formalmente all'iniziativa Patto dei Sindaci dell'Unione Europea con Deliberazione della Giunta Comunale n.226 del 29/12/2011, ratificata successivamente dal Consiglio Comunale con la Deliberazione del Consiglio Comunale n.35 del 06/05/2013.

Le emissioni di CO<sub>2</sub> della città di Palermo, per l'anno di riferimento 1990 (anno IBE), sono pari a 1.864.142 tonnellate (2,7 ton CO<sub>2</sub> per abitante); per rispettare l'obiettivo al 2020 (il 20% in meno delle emissioni del 1990) bisognerà ridurle di una quantità superiore a 372.836 tonnellate.

La città di Palermo si pone l'obiettivo di ridurre le emissioni di 400.000 tonnellate di CO<sub>2</sub>, cioè del 21,5% rispetto all'anno 1990.

Il volume edificato nel territorio comunale si aggira intorno ai 201,5 milioni di m<sup>3</sup>, con un indice territoriale medio di 12.588 di m<sup>3</sup>/ha. Si stima che circa 134 milioni di m<sup>3</sup> (il 67% del totale) siano destinati a residenza, 50 milioni di m<sup>3</sup> (25%) a terziario, e 16 milioni di m<sup>3</sup> (8%) ad attività industriali.

Per quanto riguarda la qualità energetica degli edifici esistenti nella città di Palermo, si può affermare in virtù della scarsa percentuale di edifici costruiti dopo il 1991 (anno di entrata in vigore della Legge 9 gennaio 1991, n.10) e dei dati rilevati dal catasto delle certificazioni energetiche della Regione Siciliana che mostrano che la maggior parte delle unità edilizie risulta nelle classi G ed F (oltre l'85% del totale).

Il Comune di Palermo possiede circa 1780 beni, tra edifici, terreni ed impianti di vario tipo, che possono essere suddivisi nelle seguenti categorie, di cui circa l'84% sono consumatori di energia.

Il Piano del Comune di Palermo pone una grande attenzione alle azioni di risparmio energetico e di utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili da attuare sul parco edilizio della città di Palermo, sia pubblico che privato, con l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas serra per una quota pari al 40% circa, dell'obiettivo complessivo di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> al 2020.

Tra le azioni più importanti intraprese per perseguire le finalità sopra enunciate, l'Amministrazione ha approvato la Delibera n.66/2016 per implementare un Sistema di Gestione dell'Energia, conforme alla norma internazionale UNI EN ISO 50001 e nominare l'Energy Manager. Successivamente l'Energy Manager che ha effettuato analisi energetiche del patrimonio edilizio ed impiantistico finalizzate alla costruzione di un catasto energetico degli edifici e degli impianti comunali e a supportare gli uffici tecnici nella predisposizione di progetti di efficientamento energetico.

Ha redatto certificazioni energetiche di edifici scolastici e creato la targa energetica che costituirà un elemento chiaro per l'individuazione delle prestazioni energetiche di ogni singolo edificio. Sono state condotte anche attività per la manutenzione straordinaria di impianti fotovoltaici, in sinergia con l'Edilizia Scolastica, e la redazione di uno studio di fattibilità per la installazione di un impianto di cogenerazione presso la piscina comunale e la sostituzione di oltre 2000 plafoniere con tubi fluorescenti con apparecchi a led presso il Polo Tecnico di Viale Ausonia. E' stata, infine, effettuata la comunicazione annuale dei consumi energetici del Comune di Palermo al FIRE.

In campo internazionale, l'Energy Manager insieme ai tecnici dell'Ufficio Innovazione ed Ambiente ha condotto attività di studio e di pianificazione di azioni rivolte alla riduzione delle emissioni di gas serra della città di Palermo, nell'ambito del progetto Roadmaps for Energy del Programma Horizon 2020 della Commissione Europea. Il progetto mira ad individuare la "vision" della città di Palermo all'anno 2050, che può essere riassunta nello slogan "Palermo Cultural and Social Harbour". Una città accogliente che fonderà il suo sviluppo nello sfruttamento delle proprie importanti risorse culturali e turistiche, ove gli edifici saranno sempre più efficienti energeticamente e i trasporti eco-sostenibili. Il progetto ha ottenuto il primo premio ENEL per "L'innovazione sostenibile dei servizi energetici in ambito urbano" al CRESCO AWARD durante l'Assemblea Nazionale ANCI (Bari, 13/10/2015). Il premio è stato apprezzato perchè destinato a migliorare la performance energetica del patrimonio immobiliare comunale, rendendo più efficiente e razionale il consumo di energia negli edifici, e generando un impatto ambientale positivo in termini di riduzione della CO<sub>2</sub>.

### **Le aree di intervento per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>**

Dalle analisi effettuate sulle emissioni di gas serra della città di Palermo emerge che i settori la ripartizione settoriale dei consumi si caratterizza per una netta prevalenza del settore dell'edilizia (residenziale e terziario) e dei trasporti. Pertanto, il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile di Palermo (PAES) si pone come obiettivi prioritari la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> nei predetti settori, attraverso la riduzione dei consumi energetici degli edifici e il miglioramento dell'efficienza dei mezzi di trasporto pubblico e privato.

Il PAES costituisce anche l'occasione per realizzare un'attività di miglioramento dell'organizzazione dell'Amministrazione Comunale finalizzata al miglioramento dell'efficienza energetica delle sue strutture, edifici ed impianti di illuminazione pubblica, attraverso la programmazione di investimenti e la diffusione di buone pratiche nella gestione dell'energia presso tutti i dipendenti comunali.

Di seguito vengono esaminate sinteticamente le due categorie di intervento del PAES 2013, rimandando ai successivi aggiornamenti l'esame degli altri ambiti sui quali sarà possibile agire per ridurre ulteriormente le emissioni di gas serra della città:

#### **1.5.1 - Edifici**

Il settore che, insieme a quello dei trasporti, può essere considerato il maggior attore dei consumi di energia e conseguentemente delle emissioni di gas serra nella città di Palermo è il settore edilizio. Pertanto, è stato analizzato il patrimonio edilizio prendendo in considerazione i dati dei Censimenti ISTAT del 1991 e del 2001, riguardanti le unità abitative, il numero di vani disponibili ed i volumi costruiti. Il volume edificato nell'area comunale si aggira intorno ai 201,5 milioni di m<sup>3</sup>, con un indice territoriale medio di 12.588 di m<sup>3</sup>/ha. Oltre il 47% del volume complessivo ricade all'interno delle circoscrizioni I, V ed VIII, che comprendono il Centro storico ed il tessuto urbano fino agli inizi del '900: in tali circoscrizioni l'indice territoriale è superiore al valore medio comunale, in particolare nella VIII (Libertà – Montepellegrino, 33.400 m<sup>3</sup>/ha circa) e soprattutto nella I (Centro storico, nel quale si raggiunge il valore massimo di 70.500 m<sup>3</sup>/ha circa). Nelle rimanenti circoscrizioni l'indice si attesta sul valore medio di 9.000 m<sup>3</sup>/ha, ad eccezione della circoscrizione VII nel quale raggiunge il valore minimo di 6.435 m<sup>3</sup>/ha. I risultati ottenuti stimano che circa 134 milioni di m<sup>3</sup> (il 67% del totale) siano destinati a residenza, 50 milioni di m<sup>3</sup> (25%) a terziario, e 16 milioni di m<sup>3</sup> (8%) ad attività industriali.

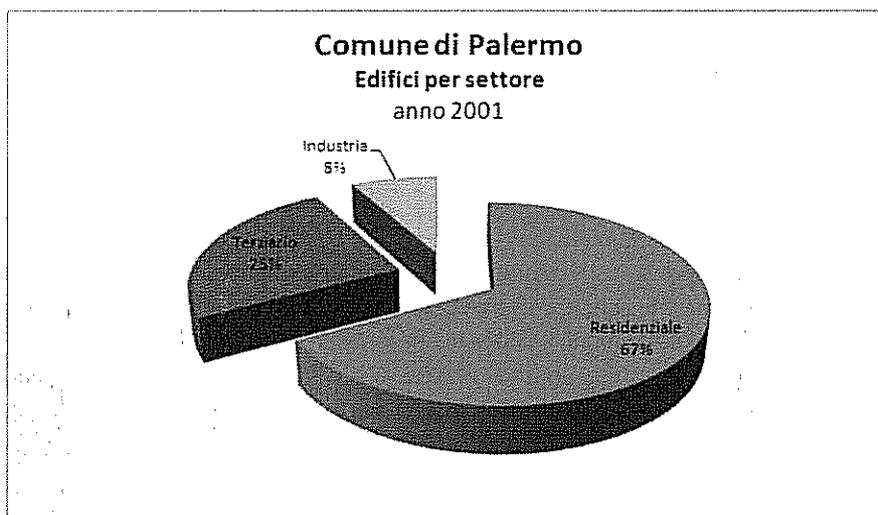


Figura 4 - Edifici per settore

Il patrimonio edilizio destinato ad uso residenziale, all'anno 2001, ammonta complessivamente a 269.577 abitazioni delle quali soltanto il 16,3% di esse risultano non occupate. Per quanto concerne le abitazioni occupate si rileva una superficie media di 95,1 m<sup>2</sup>, con 4,3 vani per abitazione.

Per quanto concerne la distribuzione del patrimonio nelle diverse classi d'età si rileva che, al 2001, che solo il 19% risulta stato costruito prima del 1945, il 19% dal dopoguerra agli anni '60, il rimanente 59% delle costruzioni è stato complessivamente edificato dal 1961 al 1991, con punte massime nei due decenni 1961-71 e 1971-81 di pieno boom edilizio (rispettivamente il 28 ed il 22% dell'intero patrimonio edilizio esistente al 1991).

Non sono ad oggi disponibili i dati relativi al Censimento ISTAT 2011; si può tuttavia affermare che, in linea di massima, nell'ultimo decennio l'attività edilizia nell'ambito comunale non abbia prodotto incrementi rilevanti, in ragione della saturazione del mercato edilizio e della ridotta disponibilità delle aree libere.

Solo il 3% delle costruzioni sono state realizzate dal 1991 al 2001, ma il basso tasso di crescita del settore edilizio è ormai stabilizzato a causa della saturazione delle aree disponibili per l'edificazione.

Per quanto riguarda la qualità energetica degli edifici esistenti nella città di Palermo, si può affermare in virtù della scarsa percentuale di edifici costruiti dopo il 1991 (anno di entrata in vigore della Legge 9 gennaio 1991, n.10) e dei dati rilevati dal catasto delle certificazioni energetiche della Regione Siciliana che mostrano che la maggior parte delle unità edilizie risulta nelle classi G ed F (oltre l'85% del totale).

Classe	2009	2010	2011 <sup>129</sup>	somma	Percentuale sul totale
A+	4	1	13	18	0,11%
A	2	11	47	60	0,37%
B	17	36	222	275	1,69%
C	68	154	450	672	4,14%
D	56	26	605	687	4,23%
E	28	34	524	586	3,61%
F	19	57	807	883	5,44%
G <sup>130</sup>	408	2.169	10.474	13.051	80,40%
<b>Totale</b>	<b>602</b>	<b>2.488</b>	<b>13.142</b>	<b>16.232</b>	<b>100,00%</b>

Figura 5 - ACE depositati per classe energetica - Regione Sicilia

#### Il patrimonio edilizio della Amministrazione Comunale

Il Comune di Palermo possiede circa 1780 beni, tra edifici, terreni ed impianti di vario tipo, che possono essere suddivisi nelle seguenti categorie, di cui circa l'84% sono consumatori di energia:

n. prog.	Descrizione	n.
1	Edilizia residenziale	252
2	Edilizia residenziale pubblica	331
3	Scuole	252
4	Uffici, locali di tipo sanitario ed altri	140
5	Edifici monumentali e per la cultura, chiese e	128
6	Unità edilizie ad uso commerciale	231
7	Impianti sportivi e palestre	38
8	Impianti di vario tipo	117
10	Fontane	290
	<b>TOTALE</b>	<b>1779</b>

Tabella 1 - Patrimonio della Amministrazione Comunale

#### Patrimonio comunale

Il Piano del Comune di Palermo pone una grande attenzione alle azioni di risparmio energetico e di utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili da attuare sul parco edilizio della città di Palermo, sia pubblico che privato, con l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas serra per una quota pari al 40% circa, dell'obiettivo complessivo di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> al 2020.

## 1.5.2 - Trasporti

### 1.5.2.1 - Gli spostamenti nella città di Palermo.

Il Comune di Palermo ha redatto nell'anno 2007 il Piano Strategico della Mobilità Sostenibile (PSMS) e nel 2010 il Piano Urbano del Traffico (PUT), con l'obiettivo generale di migliorare le condizioni di circolazione e di sicurezza stradale, ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico ed ottenere un risparmio dei consumi energetici e una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del settore dei trasporti.

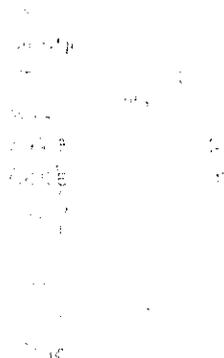
I dati contenuti nel PSMS consentono di descrivere la domanda di trasporto sulla base dei dati del Censimento Istat relativi agli spostamenti da e verso il comune di Palermo (2001), per motivi di lavoro e studio, mezzo di trasporto utilizzato, ora di uscita e durata dello spostamento. Una prima aggregazione a livello territoriale, funzionale ad una analisi sintetica dei dati è stata compiuta distinguendo gli spostamenti dalla città di Palermo verso i comuni dell'hinterland ed altri comuni "esterni" e viceversa, cui si riferisce la seguente tabella:

Matrice origine-destinazione (ISTAT 2001) - spostamenti con tutti i mezzi

	Comuni	Comuni	Palermo	TOTALE
Palermo	3.205	4.830	274.074	282.109
Comuni dell'Hinterland	1.894	37.573	20.596	60.063
Comuni esterni	99.772	19.543	21.944	141.259
<b>TOTALE</b>	<b>104.871</b>	<b>61.946</b>	<b>316.614</b>	<b>483.431</b>

Tabella 2 - Spostamenti nell'area metropolitana

Per "comuni esterni" si intende, invece, l'insieme dei comuni che non fanno parte né del comune di Palermo né del suo Hinterland ma che comunque generano spostamenti che interessano il territorio palermitano. Dai dati censuari di base è stato possibile differenziare, e quindi raggruppare, gli spostamenti in base alla provincia di residenza, al comune di residenza, al sesso, al motivo dello spostamento, al mezzo utilizzato, all'orario di uscita e al tempo impiegato per compiere lo spostamento, cui si riferiscono le seguenti figure.



Il c.d. "hinterland" risulta costituito dai comuni della provincia limitrofi alla città di Palermo, ed in particolare: Altofonte, Bagheria, Belmonte mezzagno, Capaci, Carini, Ficarazzi, Giardinello, Isola delle femmine, Misilmeri, Monreale, Montelepre, Palermo, Piana degli albanesi, Santa Cristina Gela, Santa Flavia, Torretta, Villabate.

Dall'analisi dei dati, sia per il solo comune di Palermo che per l'intera area metropolitana, risulta evidente che:

- il mezzo più utilizzato per gli spostamenti è l'auto privata come conducente, utilizzata circa nel 35% dei casi, mentre è particolarmente significativa la percentuale di chi si sposta (sistematicamente) come passeggero su auto privata (15% del totale). Risulta, infatti, che praticamente la metà delle auto viaggia con 1÷2 persone a bordo.
- Bassa risulta la percentuale di utilizzo dei mezzi pubblici (che complessivamente non supera il 15%), ma si può positivamente osservare che gli spostamenti in bici e a piedi assorbono praticamente un quarto della mobilità pendolare complessiva; il motivo dello spostamento si ripartisce più o meno equamente fra studio e lavoro;
- l'orario di punta è fra le 7.15 e le 8.15;
- il tempo impiegato per gli spostamenti per quasi la metà dei casi non supera i 15 minuti

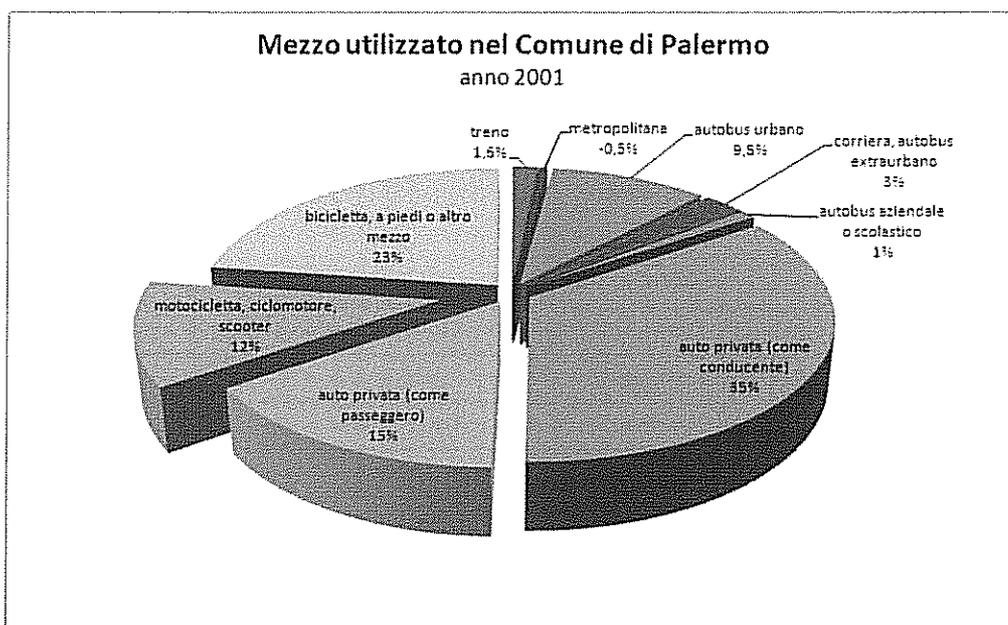


Figura 6 - Mezzo utilizzato

Le analisi sui flussi di traffico mostrano, inoltre, che la ripartizione modale dell'ora di punta (7.15 ÷ 8.15) e quella dell'intera giornata sono tra loro molto simili, e pertanto quanto rilevato nell'ora di punta è comunque rappresentativo anche degli spostamenti che avvengono nelle altre fasce orarie della giornata.

Le tabelle seguenti, invece, mostrano con quali mezzi di trasporto i passeggeri si spostano nella città di Palermo ed i corrispondenti tempi medi di percorrenza.

Mezzo/tempo di viaggio	10'	25'	45'	70'
treno (+ metropolitana)	12,5	31,2	56,3	87,5
autobus urbano (+ tram)	6,2	15,5	27,8	43,2
corriera, autobus extra-urbano	3,3	8,3	15	23,3
autobus aziendale o scolastico	3,3	8,3	15	23,3
auto privata (come conducente)	4	10	18	28
auto privata (come passeggero)	4	10	18	28
motocicletta, ciclomotore, scooter	4,3	10,8	19,5	30,3
bicicletta, a piedi, altro mezzo	1,2	2,9	5,3	8,2

Tabella 3 - Percorrenze medie (Km) dei passeggeri nella città di Palermo per tempo medio di viaggio e modalità di trasporto.

Mezzo/tempo di viaggio	10'	25'	45'	70'	TOTALE
treno (+ metropolitana)	92	674	1.347	725	2.838
autobus urbano (+ tram)	2.172	6.976	4.625	665	14.438
corriera, autobus extra-urbano	48	517	1.647	1.518	3.730
autobus aziendale o scolastico	371	564	416	130	1.481
auto privata (come conducente)	15.074	23.616	8.798	1.521	49.009
auto privata (come passeggero)	12.178	7.808	1.989	197	22.172
motocicletta, ciclomotore, scooter	8.540	7.352	1.007	31	16.930
bicicletta, a piedi, altro mezzo	28.450	4.015	408	64	32.937
<b>TOTALE</b>	<b>66.925</b>	<b>51.522</b>	<b>20.237</b>	<b>4.851</b>	<b>143.535</b>

Tabella 4 - Movimenti passeggeri con origine e/o destinazione Palermo per tempo di viaggio e modalità di trasporto.

L'analisi della matrice degli spostamenti riferita alla zona centrale della città e della istituenda Zona a Traffico Limitato, nell'ora di punta 8,00-9,00, mostra come gli spostamenti originati dalla ZTL rappresentino il 9%, mentre quelli che vi sono destinati costituiscono l'13% degli spostamenti totali, pari a circa 70.520 spostamenti. Le relazioni più numerose sono invece quelle di scambio all'interno dell'area centrale e di collegamento fra il territorio comunale e l'area centrale che rappresentano entrambe il 23% del totale.

#### Matrice calibrata – ora di punta 8:00-9:00

OID	ZTL	Area Centrale	Comune	Totale
<b>ZTL</b>	1.639	2.544	2.191	6.374
<b>Area Centrale</b>	4.163	16.731	10.940	31.834
<b>Comune</b>	3.200	16.677	12.436	32.313
<b>Totale</b>	<b>9.002</b>	<b>35.952</b>	<b>25.567</b>	<b>70.521</b>

Tabella 5 - Matrice calibrata - ora di punta 8:00-9:00

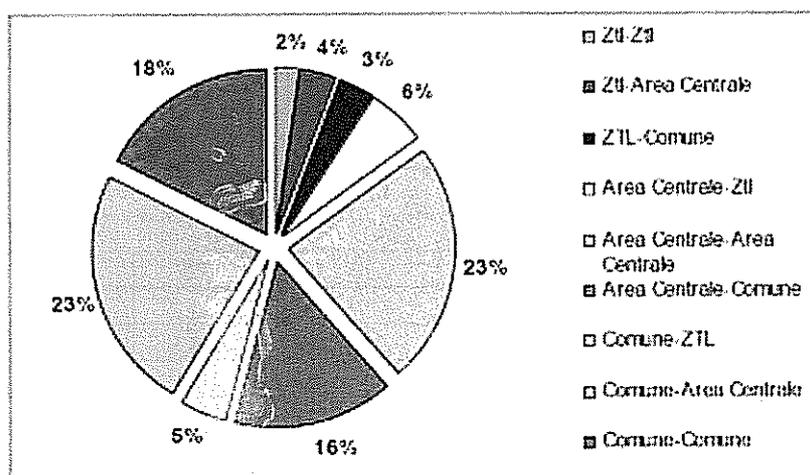


Tabella 6 - Analisi della matrice per classi di spostamento



Figura 7 - Aree di aggregazione degli spostamenti

### 1.5.2.2 - Analisi dei flussi di traffico

In virtù dei flussi di traffico rilevati nell'anno 2010, confrontati con quelli acquisiti nella campagna di rilievi del 1995, è possibile desumere delle utili informazioni sulla mobilità nella città di Palermo, poiché la stessa è costituita prevalentemente da mezzi di trasporto privati. La viabilità nella città di Palermo è costituita essenzialmente da tratti di autostrada, per l'ingresso e l'uscita dalla città, strade di scorrimento, strade di interquartiere e da strade di quartiere, ognuna delle quali è caratterizzata da flussi di traffico più o meno intensi. Il Viale Regione Siciliana è la strada con la maggiore intensità di traffico durante l'intero arco del giorno e funge sia da strada di attraversamento della città che di collegamento tra le diverse zone della stessa. I dati riportati nel PUT mostrano, per le sezioni a valle del viale Regione Siciliana, la predominanza degli aumenti di flussi di traffico nel verso in entrata alla circonvallazione, con punte anche del 370%, in corrispondenza della Via Perpignano. Anche nel verso contrario, cioè in uscita dalla circonvallazione e quindi in ingresso verso il centro della città, è stata registrata la predominanza degli incrementi dei flussi, rispetto al 1995, con scarti percentuali significativi in corrispondenza delle vie Perpignano, Lazio, Leonardo da Vinci, Conte Federico e via Pitrè, ove si è palesato un valore di picco di +255%. L'andamento generale dei flussi di traffico appena descritto presenta, però, alcune eccezioni poiché in alcune sezioni si è riscontrato un leggero decremento del traffico rispetto al 1995.

Per le sezioni passanti del viale Regione Siciliana, si nota mediamente un decremento, rispetto al 1995, che oscilla dal 40% all'80% (con alcune eccezioni) per i flussi sia in direzione Catania che in direzione Trapani con un decremento dei flussi passanti, che varia dal 3% (sezione del ponte di via Pitrè) all'83,8% (sezione all'altezza dello svincolo di via Basile), con valori intermedi nelle altre sezioni.

Le considerazioni sopra svolte evidenziano, ancora una volta, la circostanza che il viale della Regione Siciliana (pur essendo l'unica circonvallazione di Palermo) non è interessato da rilevanti flussi di transito che la percorrono per l'intera sua lunghezza (da un'autostrada all'altra), visti i decrementi di flusso rilevati nelle sezioni passanti.

La circonvallazione svolge invece un compito specifico di strada urbana di collegamento ed in particolare di raccordo trasversale tra i vari assi radiali che congiungono le periferie alla zona centrale di Palermo, con un addensamento dei flussi proprio nel tratto tra i nodi "Calatafimi" e "Lazio". Tale fenomeno, come detto, è addebitabile alle funzioni svolte dal viale Regione Siciliana, asse fortemente utilizzato:

- per smistare i poderosi flussi veicolari determinati dagli spostamenti da un quartiere all'altro della città (spostamenti interno-interno)
- per consentire le connessioni fra la città e i paesi dell'hinterland, (spostamenti interno/esterno ed esterno/interno), visto il forte aumento del pendolarismo dovuto al crescente numero di cittadini che trasferiscono la propria residenza fuori dall'ambito urbano, per ragioni connessi con il mercato immobiliare.

Per quanto riguarda i rilievi nelle sezioni interne alla città, l'esiguo numero di sezioni rilevate nel 1995, rispetto a quelle monitorate con la campagna svolta nel 2009, consente il confronto soltanto alcune di loro e limitatamente ad alcune fasce orarie della mattina (08,00 ÷ 09,00 e 09,00 ÷ 10,00). Per quasi tutte dette sezioni si registra un decremento percentuale dei flussi veicolari; nello specifico si osserva:

- un valore di picco del decremento lungo viale del Fante, pari a -70,4%, in direzione Trapani, nella fascia oraria 09,00 ÷ 10,00;
- un valore di minima del decremento lungo Foro Umberto I°, pari a -2,6%, in direzione Catania, nella fascia oraria 09,00 ÷ 10,00;
- un decremento notevole su corso Re Ruggero, pari a -69,6%, nella direzione corso Tukory – piazza Indipendenza, nella fascia oraria 08,00 ÷ 09,00;

Il trend di decremento sopra descritto registra fenomeni in controtendenza in via Roma (altezza Via P. pe di Belmonte), dove è stato calcolato invece un incremento del +31,4%, nella fascia oraria 09,00 ÷ 10,00; al contrario, nella medesima sezione, ma nella fascia oraria 08,00 ÷ 09,00 si è rilevato un decremento percentuale dei flussi veicolari pari a -7,4%.

Per le sezioni a monte del viale Regione Siciliana, sono stati osservati aumenti dei flussi veicolari in entrambe le direzioni (da e per la circonvallazione) per tutte le sezioni, tranne che in viale Michelangelo, dove è stato appurato un decremento in entrambi i sensi con un valore max intorno al 52%. In particolare l'incremento generalizzato, cui prima si è fatto cenno, è notevole:

- nella sezione di corso Calatafimi, con punte del 589% in uscita dalla circonvallazione (ed ingresso in corso Calatafimi in direzione monte) e del 438% nel verso opposto (in entrata);
- nella sezione di via Altofonte in entrata (da via Altofonte verso lacirconvallazione), ove è stato appurato un valore di +252%;
- nella sezione del viale Leonardo da Vinci in uscita dalla circonvallazione in direzione monte, ove è stato appurato un valore di +105,9%.

### 1.5.2.3 - Le azioni previste dal PUT

Gli interventi proposti nel PUT, in termini generali, riguardano il miglioramento della mobilità pedonale, l'istituzione di zone a traffico limitato (ZTL), interventi di miglioramento della mobilità dei mezzi collettivi pubblici, la riorganizzazione dei movimenti e della sosta dei veicoli motorizzati privati, il miglioramento della sicurezza stradale, interventi per la moderazione del traffico, l'utilizzazione delle tecnologie ITS, il potenziamento dei servizi della vigilanza urbana e delle attività di Mobility Management.

### 1.5.2.4 - Miglioramento della mobilità pedonale

In accordo con il "Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile", una delle attività progettuali più importanti previste dal PUT è l'individuazione della rete degli itinerari pedonali da realizzare attraverso un processo di attuazione progressiva, sia in termini di estensione della rete, sia in termini di "qualità" del percorso. Particolare attenzione andrà quindi riservata nel programmare, progettare e realizzare i seguenti obiettivi:

- incoraggiare l'uso pedonale degli ambiti urbani (piazze e strade) di maggiore frequentazione e pregio urbanistico-storico-architettonico-monumentale, con l'installazione di un adeguato arredo urbano, riqualificando così parti significative della città;
- elevare la continuità, il livello di sicurezza e la percorribilità dei percorsi pedonali, da intendere quali percorsi lungo la viabilità stradale e di attraversamento della stessa (prevalentemente su marciapiedi,

su aree verdi, ecc.), atti a garantire la possibilità di movimento pedonale anche al di fuori delle aree espressamente dedicate alla pedonalità;

- garantire la vivibilità degli spazi pubblici a fruizione pedonale, per privilegiare le esigenze locali (commerciali, sociali, di vita associata);
- salvaguardare i beni artistici e monumentali;
- ridurre l'inquinamento ambientale (atmosferico, acustico, visivo, intrusivo, paesaggistico) e l'incidentalità,
- migliorare la sicurezza e la salute pubblica, ecc.;
- garantire un adeguato livello di comfort e di sicurezza per l'utenza debole (pedoni, disabili, anziani, ecc.).

Il PUT prevede, pertanto, una cospicua estensione delle aree pedonali, puntando l'attenzione proprio nella zona urbana di maggior pregio dal punto di vista storico, urbanistico, monumentale, ossia il Centro Storico. Il complesso delle nuove aree pedonali proposte dal PUT estende la superficie totale pedonalizzata dagli attuali 41 ettari ad oltre 83 ettari; tali aree possono sommarsi a quelle interessate dalla presenza dei mercati storici e delle loro pertinenze, portando la superficie del Centro Storico caratterizzata dal privilegio della pedonalità (secondo le proposte di Piano) a circa 120 ettari.

#### **1.5.2.5 - Istituzione di Zone a Traffico Limitato (ZTL)**

Il PUT prevede l'attivazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) nel centro urbano della città di Palermo, ove provvedimenti atti a diminuire la pressione veicolare e zone a traffico pedonale privilegiato si configurano come momenti di riqualificazione urbana ed ambientale di parti sensibili della città. Finché non sarà potenziata la dotazione di sistemi di trasporto rapido di massa, verranno adottate soluzioni fondate su servizi sostitutivi che possano assicurare un livello accettabile di accessibilità all'area regolata e di distribuzione dell'utenza al suo interno. Tra queste soluzioni presentano funzioni importanti le linee-navetta esercitate con minibus (anche per la possibilità di utilizzare efficientemente mezzi a ridotta emissione), in grado di servire i parcheggi di scambio per distribuirne l'utenza nelle aree a traffico limitato, ed i taxibus, in grado di svolgere in modo ottimale le funzioni distributive ad un buon livello di comfort e di capillarità.

Le ZTL saranno istituite con i seguenti obiettivi:

- l'eliminazione del traffico di attraversamento e del traffico pesante;
- la limitazione della circolazione per tutti i veicoli motorizzati (a due o più ruote) o per determinate tipologie, in relazione agli scopi che la limitazione della circolazione vuole ottenere (riduzione degli inquinamenti, particolare salvaguardia della pedonalità in determinate ore del giorno, ecc.);
- l'inserimento all'interno della ZTL di zone a traffico pedonale privilegiato (ZTPP) e di isole pedonali in aree preordinate;
- l'allontanamento (con un controllo rigoroso) della sosta di veicoli in doppia fila e presenti sui marciapiedi;
- l'incentivazione della "mobilità lenta" e la realizzazione di piste ciclabili;
- la regolamentazione dei flussi di traffico nelle aree limitrofe, con la definizione dei cosiddetti itinerari di arroccamento, atti ad accogliere il traffico motorizzato deviato dalla presenza delle ZTL;
- la regolamentazione oraria e/o di calendario degli accessi, avvalendosi, eventualmente, di documenti autorizzativi (pass), comprendendo anche il tema del carico e scarico merci;
- la regolamentazione della sosta (con eventuali provvedimenti di tariffazione e la previsione di spazi di sosta riservati per i veicoli di residenti, disabili, taxi, istituzioni, ecc.), con l'individuazione di stalli differenziati per veicoli a 2 e 4 ruote;
- la massimizzazione dell'offerta di sosta nelle strade limitrofe alle ZTL, attraverso l'adozione, ove possibile,

di stalli ortogonali od obliqui;

- l'incentivazione dell'uso dei mezzi pubblici e l'adeguamento delle frequenze e del numero di fermate, in

funzione dell'innalzamento della qualità del servizio;

- la massima limitazione di deroghe motivate per l'accesso alla ZTL.

### 1.5.2.6 - Il miglioramento del trasporto pubblico collettivo

Il PUT prevede la migliore organizzazione possibile del trasporto collettivo, attraverso il potenziamento di un sistema reticolare del trasporto pubblico e privato, tramite la costruzione di un sistema a rete interconnesso e intermodale, dove, attraverso diversi modi di spostamento, si potrà migliorare l'accessibilità alla città tramite il sistema del trasporto collettivo;

- adeguate facilitazioni per le modalità di trasporto pedonali (spazi con privilegio per la pedonalità) e ciclistiche (itinerari ciclabili);- la valorizzazione dei parcheggi di interscambio esistenti ai margini del nucleo denso della città, con opportunità di park & ride;
- un'azione di controllo della sosta (tramite provvedimenti di limitazione della durata o di tariffazione) può influire su questo tipo di utenza, che abbisogna di una lunga durata dei tempi di parcheggio;
- costruzione e l'implementazione, per fasi successive, di un sistema della mobilità urbana che fondi sull'integrazione con altri sistemi di trasporto pubblici e privati (parcheggi di interscambio esterni al centro, linee ferroviarie, linee extraurbane, car sharing, taxi, ecc.).

L'obiettivo generale che il PUT intende perseguire, con riferimento al servizio di trasporto pubblico urbano, è di attivare interventi capaci di innalzare la velocità commerciale e la frequenza dei passaggi (con una contestuale riduzione dei tempi di attesa alla fermata) in particolare lungo gli assi di forza sia attuali che generati da un rafforzamento dei collegamenti con i parcheggi di interscambio previsti.

Il risultato atteso è di diminuire nella città le quote di traffico veicolare, con effetti positivi dal punto di vista ambientale, del risparmio energetico e della tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale della città, finalità quest'ultima di fondamentale importanza per Palermo, viste la rilevanza di detto patrimonio e l'interesse alla riqualificazione urbana, nonché l'importanza del turismo nell'economia cittadina.

### 1.5.2.7 - Il trasporto pubblico urbano su gomma

La velocità commerciale media del servizio di trasporto pubblico nella città di Palermo nella fascia oraria diurna (08.00 - 20.00) è molto bassa e pari a circa 11 km/h. Per migliorare le prestazioni del servizio, anche in previsione dell'avvio dei provvedimenti di limitazione del traffico, occorre mettere a punto interventi di miglioramento della velocità commerciale, atti ad assicurare un'adeguata scorrevolezza delle percorrenze dei mezzi di trasporto pubblico collettivo.

A tale scopo, il PUT propone di eseguire una serie di specifici interventi con i quali curare l'ottimale localizzazione ed attrezzatura delle eventuali corsie e/o sedi stradali riservate e dei punti di fermata per il servizio di trasporto pubblico (urbano ed extraurbano), finalizzate al raggiungimento dell'assetto-obiettivo di prevalenza d'uso del servizio collettivo rispetto al trasporto individuale. L'adozione di corsie e/o sedi stradali riservate va operata, in particolare, quando la frequenza di passaggio dei mezzi collettivi risulti tale da fornire una capacità di trasporto superiore a quella di transito dei soli mezzi individuali (in genere, almeno 25 - 30 autobus/ora per senso di marcia), situazione - questa - nella quale l'assenza della corsia riservata determinerebbe inoltre specifiche situazioni di insicurezza per la circolazione veicolare, dovute ai continui sorpassi per il traffico individuale in corrispondenza dei punti di fermata dei mezzi collettivi.

Quanto sopra potrà essere definito in dettaglio nell'ambito di un successivo "Piano delle corsie riservate ai mezzi pubblici", nel quale approfondire le scelte inerenti l'organizzazione delle corsie e/o sedi riservate ai mezzi pubblici collettivi, prevedendo quindi un impegno, in termini di risorse necessarie per la loro realizzazione, estremamente contenuto, per migliorare le prestazioni del TPL specie lungo alcune importanti linee di forza del sistema di trasporto collettivo.

L'attuale rete del trasporto pubblico risulta caratterizzata da un'elevata capillarità nel territorio che, se da un lato ha il vantaggio di consentire l'accesso al servizio con un limitato percorso pedonale, dall'altro ne pregiudica l'efficacia, a causa della dispersione delle risorse in una elevata lunghezza di rete, la cui conseguenza è una frequenza media per linea particolarmente bassa.

Per migliorare l'efficacia del servizio e quindi renderlo più competitivo con gli altri mezzi di trasporto occorre pertanto provvedere ad una rivisitazione della rete che, pur mantenendo globalmente la stessa copertura del territorio, deve essere rivista allo scopo di semplificare e razionalizzare il percorso delle linee:

- sopprimendo quelle non significative dal punto di vista del numero di passeggeri trasportati o che comunque possono essere sostituite da altre linee;
- accettando quindi un modesto incremento dei percorsi pedonali per l'accesso al servizio, a vantaggio però di un miglioramento della frequenza delle linee e quindi della realizzazione di linee più efficaci dal punto di vista trasportistico e maggiormente rispondenti all'esigenze di mobilità.

La dotazione delle nuove tecnologie di controllo e gestione in tempo reale della flotta bus collegate e, possibilmente, coordinate con quelle di controllo centralizzato dei semafori costituisce certamente una misura strategica utile ad ottimizzare il servizio offerto in termini di regolarità.

Ciò consente di utilizzare al meglio le risorse disponibili offrendo un servizio regolare gradito all'utenza, consente di proporre con maggior facilità gli interscambi e le intermodalità, consente di disegnare reti più complesse e linee più lunghe in grado di aumentare le relazioni dirette. Protezioni e tecnologie sono viste nel PUT come un unico insieme che presiede al ridisegno della rete e dei servizi secondo le finalità ed i criteri sopra esposti.

Il PUT prevede, quindi, la realizzazione di un efficiente sistema di Telecontrollo della flotta veicolare del trasporto pubblico su gomma.

Nell'ambito di una pianificazione di dettaglio atta a migliorare l'offerta di trasporto, potrà essere considerata anche l'opportunità di istituire alcune linee "Express", ossia linee che, confermando il tragitto, non facciano tutte le fermate, ma solamente quelle principali, ad esempio in corrispondenza di incroci con altre linee o di siti caratterizzati da un'alta frequentazione di utenti. Molto utile potrà essere, ad esempio, l'istituzione di "linee express" per il collegamento tra parcheggi periferici di interscambio ed il centro città.

Riguardo ai possibili scenari ipotizzati con l'avvio delle ZTL e con particolare riferimento agli incrementi di passeggeri sul TPL previsti nelle due fasi (pari rispettivamente a 3.600 passeggeri/h con l'avvio della sola ZTL1 e 6.000 passeggeri/h con l'avvio di entrambe le due zone ZTL1+ZTL2), è stata effettuata una verifica sulla reale possibilità di soddisfare la nuova richiesta di trasporto, partendo dall'attuale offerta del servizio di trasporto pubblico. I risultati delle predette analisi hanno evidenziato come la disponibilità residua di posti sui mezzi di trasporto pubblico è globalmente sufficiente a soddisfare l'incremento di 3.600 passeggeri/h derivante dall'avvio della ZTL1, seppur con la necessità di ottimizzare la distribuzione dei mezzi lungo le direttrici principali di attraversamento delle predette ZTL1 e dei collegamenti con i principali parcheggi di interscambio cittadini. Non è così per l'ulteriore incremento di 2.400 passeggeri/h derivante dall'avvio della ZTL2, per soddisfare il quale sarà necessario potenziare il numero dei mezzi di trasporto pubblico. Altresì si precisa che tale potenziamento richiederebbe un incremento di servizio pari ad almeno 23 bus che, per essere attuato, necessita del reperimento di risorse aggiuntive rispetto a quelle attualmente disponibili sul TPL. Nella tabella seguente vengono riportati i dati caratteristici del sistema di trasporto pubblico con autobus della città di Palermo.

<b>Trasporto pubblico</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Vetture x Km prodotte	21.012.982	19.744.994	17.612.196
Posti x Km prodotti	1.856.291.217	1.758.276.768	1.588.315.223
Lunghezza di esercizio della rete	676	676	676
Passeggeri trasportati (Stima)	30.196.631	C.a. 34 mln al 31- /12/2010	C.a 30 mln al 31- /12/2011
Numero delle linee esercite	91	91	91
Numero dei veicoli in dotazione	560	560	522
Età media veicoli in dotazione	9,5	10,5	9,5
Bus con piano ribassato	419	419	417
Bus ecologici (ibridi)	13	13	13
Bus con pedana per diversamente abili	-	-	384
Bus con video sorveglianza	-	-	180
Bus Euro 5	-	-	56
Bus a metano	73	73	73
Numero fermate	2.282	2.280	2.280

*Tabella 7 - Dati caratteristici del sistema di trasporto pubblico con autobus della città di Palermo*

### **1.5.2.8 - Il Car Sharing**

Il Car Sharing è un servizio innovativo di mobilità sostenibile che consente a più utenti di condividere autoveicoli di diverse tipologie, ottimizzando i costi di gestione per i propri spostamenti. L'Amministrazione Comunale ha aderito alla rete nazionale ICS (Iniziativa Car Sharing) con Delibera di Consiglio Comunale del 27 Febbraio 2002. Il Car Sharing, già sperimentato in molte altre città europee, consente di fare a meno del proprio veicolo e di utilizzare in qualsiasi ora del giorno, ed in qualsiasi giorno dell'anno, un'auto di proprietà collettiva. E' sufficiente acquistare una tessera elettronica, nei parcheggi dedicati, per noleggiare ad ore un'autovettura elettrica, circolare liberamente nelle zone a traffico limitato e sulle corsie preferenziali degli autobus e parcheggiare gratuitamente nelle zone a sosta tariffata.

Il Car Sharing consente al cittadino di eliminare tutte le problematiche connesse all'auto di proprietà (riparazioni, garage, assicurazione, bollo...), utilizzando il veicolo in base ai propri bisogni, ma soprattutto di risparmiare denaro. L'interesse delle Pubbliche Amministrazioni per il Car Sharing, invece, deriva dal fatto che, se utilizzato su larga scala, esso contribuirà a ridurre sensibilmente le emissioni di gas inquinanti. Il servizio, attivato nel Marzo 2009, è stato caratterizzato, sin dal suo avvio, da una crescita costante, sia in termini economici, sia di consensi, in linea con gli sviluppi registrati dalle altre città italiane appartenenti al circuito nazionale. Il progetto ha concluso la fase di startup, nella quale sono state implementate e messe a punto le procedure tecniche ed amministrativo-contabili di gestione e si avvia verso il mantenimento del trend positivo tracciato in fase di startup, oltretutto verso la ricerca di sviluppo delle attività.

Alla data di redazione del PAES, il servizio constava di:

- una flotta composta da n. 36 auto ecologiche, con 4 modelli diversi;
- tutta la tecnologia necessaria a bordo delle auto per la gestione del servizio;
- n. 43 parcheggi, ad uso esclusivo, distribuiti su una vasta area del territorio cittadino;
- n. 2 parcheggi, ad uso esclusivo, ubicati sul territorio del Comune di Bagheria;
- oltre 1.000 abbonati al servizio.
- un sito internet dedicato che, nel corso del 2011 è stato restylizzato e, ad oggi, ha registrato più di 1.400.000 visite alle diverse pagine. I dati odierni sono molto più incoraggianti.

Si è registrato un costante aumento sia del numero di corse, che del numero di ore di utilizzo e di Km percorsi mensilmente, oltretutto un incremento di introiti dovuto sia, al potenziamento dei canali di comunicazione,

che all'introduzione di un nuovo piano tariffario promozionale che prevede la possibilità di noleggiare l'auto fino a 7 gg. consecutivi.

	<b>Consuntivo I anno</b>	<b>Aggiornamento al 31/12/2011</b>
<b>auto</b>	36	36
<b>parcheggi</b>	43	45
<b>abbonati</b>	331	630

*Figura 8 - Dati Car Sharing Palermo*

### 1.5.2.9 – Programma URBACT III – Interactive City e CityMobilNet

Attraverso il programma Urbact, le città sviluppano modalità di progettazione partecipata che qualifica non solo la capacità amministrativa ma anche le azioni pianificate nei piani locali risultanti dalle attività di progetto. Spesso però tali progettazioni integrate non vengono adeguatamente messe in pratica per la mancanza di strumenti finanziari a livello regionale e nazionale o spesso perché tali progetti non vengono ritenuti centrali in tali programmazioni multilivello.

Sul tema della mobilità sostenibile si citano due importanti programmi comunitari URBACT III (CityMobilNet e Interactive City) ancora in fase di sviluppo a cui la Città di Palermo partecipa come partner di progetto. Il primo si pone l'importante obiettivo di redigere un PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile). Interactive City invece promuove la cittadinanza attiva sul tema della mobilità sostenibile attraverso i social forum.

La richiesta di adesione di Palermo (unica città in Italia) al network 'CityMobilNet' è stata inviata dalla Città di Bielefeld, Germania. Il progetto affronta il tema della mobilità urbana sostenibile attraverso l'adozione dei PUMS (Piani di Mobilità Urbana Sostenibili) e mira ad adattare il concetto di PUMS alle condizioni locali e all'approccio peer-to-peer per l'apprendimento reciproco e lo scambio di know-how tra le città partner.

Obiettivo principale di CityMobilNets è quindi quello di consentire ai propri partner di costruire capacità e conoscenze per lo sviluppo co-produttivo di piani di mobilità urbana sostenibile supportando le città nella per creazione di visioni comuni, obiettivi e insiemi di misure, con il coinvolgimento e la partecipazione attiva degli stakeholders locali, al fine di gestire il futuro sviluppo dei territori di riferimento.

L'Ufficio Fondi Extracomunali dell'Area Amministrativa della RUI ed il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Palermo hanno siglato un Accordo di collaborazione tecnico scientifica propedeutica alla partecipazione dell'A.C. al programma URBACT III.

Oltre alle città di Bielefeld (capofila) e Palermo fanno parte del network Slatina ROMANIA Sud-Vest Oltenia Olt, Székesfehérvár HUNGARY Közép-Dunántúl Fejér, Braga PORTUGAL Norte Cávado, Morne-a-l'Eau FRANCE Guadeloupe Guadeloupe, Roads and Greenaries in Gdańsk Infrastructure and (public) service provider POLAND Pomorskie Trójmiejski, City of Zadar (Grad Zadar) CROATIA Jadranska Hrvatska Zadarska županija, SOUTH EAST REGIONAL COMMITTEE Regional Public authority MALTA Malta, Burgos SPAIN Castilla y León Burgos, Ag. Anargyroi & Kamateron GREECE, Metropole Aix Marseille Provence FRANCE Provence-Alpes-Côte d'Azur Bouches-du-Rhône.

Per il progetto CityMobilNets, alla Città di Palermo è stato assegnato un budget pari ad € 55.680,42, senza alcun onere aggiuntivo per l'Amministrazione.

Per quanto riguarda l'adesione del Comune di Palermo al Network 'Interactive Cities' la richiesta è giunta dal Comune di Genova. Il progetto, in questo caso, affronta il tema della mobilità urbana attraverso la gestione diretta della comunicazione mediante l'utilizzo dei social media digitali al fine di migliorare la gestione urbana nelle città europee, indipendentemente dalla loro dimensione.

Tale sfida viene affrontata in due modi. In primo luogo, come occasione per ridefinire e approfondire il concetto di cittadinanza e l'impegno civico oggi, fornendo un percorso di dialogo volto a suscitare la coesione, quale valore condiviso al fine di aumentare il senso di appartenenza al proprio territorio. In altre parole, sfruttando i nuovi canali per rivisitare il rapporto tra l'individuo e la comunità locale nell'era digitale. In secondo luogo, come modalità per migliorare la qualità dei servizi pubblici, in termini di efficienza e trasparenza, ed anche implementare il servizio fornito allo stato attuale dalle autorità locali.

'Interactive Cities' mira ad esplorare come il dialogo e lo scambio di idee generato dagli utenti tramite l'uso del digitale e dei social media possano migliorare oggi la gestione della comunicazione ai fini della mobilità urbana sostenibile. Il progetto è, quindi, strettamente connesso alla strategia Europa 2020 e all'Agenda digitale europea.

Obiettivo principale di 'Interactive Cities' è quindi quello dell'interazione tra i partner nell'attività di comunicazione, che costituisce di per se stessa un elemento di apprendimento cruciale in termini di pratiche di comunicazione e strategie. Parallelamente alla creazione di cluster tematici tra le città, le attività di comunicazione seguiranno attraverso la creazione di piani di comunicazione integrata e inclusiva a livello locale tra le città partner. Per questo motivo, la cooperazione nelle attività di comunicazione dovrà essere caratterizzata da elementi comuni, che daranno valore alle peculiarità dei partner e miglioreranno il rapporto tra il tipo di comunicazione ed i temi distintivi individuati localmente.

Con Genova, Partner di progetto e città capofila e Palermo aderiscono Tartu ESTONIA Eesti Lõuna-Eesti, Alba Iulia ROMANIA Centru Alba, Varna BULGARIA Североизточен (Severoiztochen) Варна (Varna, Edc Debrecen Urban and Economic development center (Business support organization) HUNGARY Észak-Alföld Hajdú-Bihar, Murcia SPAIN Región de Murcia Murcia. Liverpool EU Transition regions UNITED KINGDOM Merseyside Liverpool, Ghent BELGIUM Prov. Oost-Vlaanderen Arr. Gent, SEMAEST - Société d'économie mixte d'animation économique au service des territoires (Business support organization) FRANCE Île de France Paris, Community Led Local Development of Lisbon (Interest groups including NGOs) PORTUGAL Área Metropolitana de Lisboa Área Metropolitana de Lisboa e Lausanne Swiss Partner SWITZERLAND Région lémanique Vaud.

Il progetto 'Interactive Cities', che si concluderà nel mese di maggio del 2018, ha un budget totale di € 716.745,00, di cui alla Città di Palermo viene assegnato un budget pari ad € 48.360,00, finanziato al 100%, senza alcun onere aggiuntivo per l'Amministrazione.

Con l'adesione a questi due importanti progetti la città di Palermo compie un nuovo significativo passo in avanti sul tema della mobilità sostenibile anche attraverso un proficuo e positivo confronto con altre città europee.

### **1.5.3 - Rifiuti**

Nella stesura del PAES, il tema dei rifiuti non viene analizzato, in Sicilia e a Palermo non è ancora stato affrontato con decisione il tema del recupero energetico dai rifiuti. Nei prossimi report di monitoraggio del PAES sarà approfondito anche questo tema, con particolare riferimento al recupero energetico del biogas dalla discarica di Bellolampo ed alla valorizzazione energetica degli scarti delle potature del verde operato in tutta la città dall'Assessorato all'Ambiente.

### **1.5.4 - Esempi di "eccellenza" per la riduzione delle emissioni di CO2**

#### **1.5.4.1 - Progetto MedClima Climate Alliance for Mediterranean Cities (LIFE 02/ENV/GR/362)**

La città di Palermo ha aderito, nel 2002, al progetto comunitario MEDCLIMA (CLIMATE ALLIANCE FOR MEDITERRANEAN CITIES, Alleanza del Clima per le Città del Mediterraneo), approvato dalla Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente - nell'ambito del Programma LIFE 2001. Il progetto può essere considerato come antesignano del Patto dei Sindaci, in quanto aveva come obiettivi:

- la costruzione di una rete di città mediterranee per la protezione del clima.
- la realizzazione di una guida tecnica per la rapida raccolta dei dati relativi al CO2 immesso in atmosfera da ogni città aderente al progetto (Atene, Municipalità di Holargos – Città di Palermo - città di Bistrika, Slovenia).
- la formulazione di una checklist delle misure di protezione del clima a livello locale (Piano di Azione locale).

Obiettivo finale del progetto è stata la redazione di una guida per le città del bacino Mediterraneo, con un piano d'azione per la protezione del clima. Il risultato finale del progetto è stato d'impulso alle istituzioni europee e nazionali per il rafforzamento del ruolo delle città del Mediterraneo nei piani per la protezione del clima.

Con Delibera di G.M. n. 207 del 25/07/2003 è stato approvato un protocollo d'intesa con l'Università di Palermo per la realizzazione degli studi previsti dal progetto Medclima. Il progetto si è concluso con la produzione di pubblicazioni contenenti buone prassi da mettere in pratica per la riduzione dei consumi energetici e per la conseguente riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> in atmosfera. Dette pubblicazioni sono state distribuite ai cittadini in occasione di fiere e altresì a dipendenti del Comune di Palermo con l'obiettivo di sensibilizzare gli individui all'adozione di nuovi comportamenti virtuosi.

#### **1.5.4.2 - ZEN – Zero Emission Neighbourhoods (FP5 – NNE5-2001-0378)**

Nel periodo 2004-2005, il Comune di Palermo ha partecipato al progetto del V Programma Quadro dell'Unione Europea, denominato "Zero Emission Neighbourhoods" (Z.E.N. – Quartiere ad Emissione Zero). Il progetto ha avuto come principali obiettivi la promozione, in alcune città europee, quali Londra, Kirklees, Atene, Brescia e Palermo, della pianificazione partecipata della gestione delle risorse energetiche e la realizzazione di progetti pilota per lo sviluppo delle tecnologie di risparmio energetico e di utilizzo delle risorse energetiche rinnovabili a livello locale. Partendo da un'attenta analisi energetica di alcuni edifici di proprietà comunale, mirata a ridurre i carichi termici, sia nella

stagione invernale che in quella estiva, è stato individuato l'Asilo nido Paolo Borsellino dove sono stati effettuati interventi di isolamento termico dell'involucro edilizio, di integrazione architettonica del fotovoltaico e di installazione di un impianto di climatizzazione con sonde geotermiche e pannelli solari termici. Il progetto di riqualificazione energetica dell'Asilo Nido ha vinto il primo "Premio Sostenibilità Ambientale e Sociale per il Comune – Efficienza energetica e innovazione nell'edilizia" per l'anno 2009, promosso da Ancitel Energia e Ambiente e Saint-Gobain Sistema Habitat. Il Premio intende valorizzare le migliori esperienze dei Comuni in questi ambiti: edilizia abitativa comunale, edilizia comunale non abitativa, azioni di programmazione energetica e ambientale a livello comunale o sovracomunale per la promozione dell'efficienza e del risparmio energetico nell'edilizia abitativa.

Il Comune di Palermo si è classificato primo per la Categoria 2 (Migliore realizzazione per l'efficienza energetica nell'edilizia comunale non abitativa) con la seguente motivazione: L'intervento di valorizzazione energetica di un edificio scolastico, nel quale si adottano soluzioni progettuali innovative per il controllo ambientale invernale ma soprattutto estivo, si inserisce in un quadro più generale, che vede l'Amministrazione Comunale impegnata in una politica energetica ed ambientale concretamente sostenibile.

#### **1.5.5 - Il sito WEB dell'Ufficio Biciclette.**

Nel 2011, si è provveduto a predisporre delle apposite pagine WEB, nell'ambito del sito istituzionale del Comune di Palermo, espressamente dedicate all'Ufficio Biciclette, attivato nel corso del 2011 per perseguire i seguenti obiettivi:

- promuovere e favorire la crescita e il consolidamento di una "cultura della bicicletta" come normale, piacevole e conveniente mezzo di trasporto individuale, sia per gli spostamenti quotidiani casa/scuola/lavoro che per acquisti, attività di svago e attività sociali;
- facilitare e curare la relazione dei cittadini/ciclisti (o potenziali tali) e le loro associazioni con l'Amministrazione, nell'ambito delle politiche della mobilità ciclabile, per favorirne la partecipazione nei processi decisionali e di controllo;
- facilitare e raccordare le relazioni informative-progettuali-operative all'interno del Gruppo di Lavoro sulla mobilità ciclabile (con le diverse competenze presenti);
- verificare e presidiare, nell'ambito dell'attività del gruppo di lavoro, la presenza prima, e l'effettiva realizzazione poi, degli elementi della mobilità ciclabile nei progetti urbanistici e di trasformazione del territorio cittadino;
- attivare campagne di promozione all'uso della bicicletta mirate a diverse categorie di potenziali utilizzatori con iniziative e manifestazioni;
- coinvolgere aziende ed imprese su progetti di incentivo all'uso della bicicletta;
- coinvolgere le scuole in progetti di educazione alla mobilità sostenibile;
- programmare eventi pubblici per favorire la conoscenza delle risorse che la città offre;

- promuovere l'intermodalità attraverso accordi con GTT, Trenitalia ecc...

È stato inoltre attivato uno specifico indirizzo di posta elettronica ([ufficiobiciclette@comune.palermo.it](mailto:ufficiobiciclette@comune.palermo.it)), tramite il quale mettere a disposizione degli utenti WEB un veloce sistema di comunicazione con l'Ufficio Biciclette.



UFFICIO  
BICICLETTE  
P.zza  
M. S. V. 10  
00187 Roma  
Tel. 06 49589111  
Fax 06 49589112  
E-mail: [ufficiobiciclette@comune.palermo.it](mailto:ufficiobiciclette@comune.palermo.it)

UFFICIO  
BICICLETTE  
P.zza  
M. S. V. 10  
00187 Roma  
Tel. 06 49589111  
Fax 06 49589112  
E-mail: [ufficiobiciclette@comune.palermo.it](mailto:ufficiobiciclette@comune.palermo.it)

## SEZIONE 2 – QUADRO DEI FABBISOGNI E OBIETTIVO STRATEGICO

### 2.1 – ANALISI SWOT

#### 2.1.1 – SWOT OT2 - Il sistema digitale e della innovazione tecnologica

<i>Punti di forza</i>	<i>Punti di debolezza</i>
Coordinamento nazionale attraverso AgID con visione unitaria .	Disponibilità di servizi digitali: ruolo fortemente predominante di Palermo rispetto a Bagheria.
Aumentata consapevolezza politica e sociale del ruolo strategico del processo di digitalizzazione.	Attuale carenza, per Bagheria, di infrastrutture di connettività ultra-veloce.
Progressiva diffusione della banda larga (RT-RMS) e contestuale e sinergico avvio piano nazionale banda Ultra Larga Quadro normativo di riferimento che indirizza gli ambiti di azione.	Carenza di innovazione nelle PMI.
Buona dotazione infrastrutturale, sia materiale che immateriale e buon livello di diffusione di strumenti e di servizi digitali in alcuni ambiti verticali della PA (scuola, sanità) (RPS).	Frammentazione delle risorse e duplicazione degli investimenti.
SISPI S.p.A., società in-house del Comune di Palermo dedicata alla informatizzazione dei servizi comunali, è caratterizzata da un elevato grado di know how e specializzazione su tutti i campi dell'ICT e dell'innovazione urbana (IOT, reti di sensori, mobile, GIS, etc...).	Difficoltà strutturali connesse alla conformazione del territorio.
Centralità di Palermo e della sua società in- house SISPI S.p.A. nel panorama ICT regionale.	Ritardo nella realizzazione di sistemi per la protezione delle infrastrutture e di buona parte dei servizi essenziali.

<p>Diffusa presenza di imprese ICT Presenza di piattaforme tecnologiche in ambiti scientifici e produttivi ad alto contenuto di conoscenza e tecnologia e buona presenza.</p>	<p>Persistenza di fenomeni di digital divide e di carenza infrastrutturale in ICT.</p>
<p>Disponibilità di servizi telematici messi a disposizione dalla PA locale, anche in forma aggregata.</p>	<p>Modeste performance delle amministrazioni pubbliche regionali nei processi di gestione, monitoraggio, controllo e valutazione dei programmi, di diffusione e sfruttamento dei sistemi di open governance e di semplificazione e attuazione delle riforme amministrative.</p>
<p>Elevato patrimonio informativo di dati pubblici omogenei a livello territoriale.</p>	<p>Processo di crescita dei livelli di alfabetizzazione digitale più lento rispetto alle dinamiche di sviluppo dell'innovazione Tecnologica.</p>
<p>Disponibilità di un ricco patrimonio, territorialmente diffuso, di risorse naturali e culturali (materiali ed immateriali), in cui emergono alcuni siti e beni di particolare rilievo ed attrattività.</p>	<p>Basso livello di skill e cultura digitale nella popolazione e nelle imprese; ritardo nella diffusione di internet e limitato utilizzo dei servizi on-line e dell'e-commerce.</p>
<p>La Città di Palermo dispone di un anello telematico per la connettività interna in banda larga 1 Gb/sec.</p>	
<p>La Città di Palermo è beneficiaria di circa 16 ME per investimenti sull'asse 1 del PON Metro — Agenda Digitale.</p>	
<p>La Città di Palermo, per il tramite della sua società in-house SISPI, ha da tempo avviato diversi processi di digitalizzazione dei procedimenti amministrativi (anagrafe, tributi, dematerializzazione, etc...).</p>	
<p>Crescente sensibilità da parte della popolazione delle opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e dalle TIC con effetti positivi sulla domanda di servizi e acquisizione di nuove competenze.</p>	

Miglioramento dei livelli di partecipazione.	
Nei processi decisionali Switch-off dei tradizionali canali di interlocuzione con la PA.	
Nuovi investimenti derivanti da economie rese possibili dalla razionalizzazione della spesa ICT pubblica.	
<b>Opportunità</b>	<b>Minacce</b>
Presenza delle Condizionalità della politica di coesione e convergenza verso una strategia comune.	Procedure pubbliche che richiedono ancora in tutto o in parte lo svolgimento dell'iter secondo canali tradizionali
Sviluppo di infrastrutture abilitanti e servizi digitali che favoriscano la riduzione del divario digitale.	Scarsa interoperabilità fra i sistemi informatici pubblici e procedure on line troppo complicate/lunghe con diffusione di timori legati alla sicurezza/riservatezza dei dati.
Elevata attenzione verso la digitalizzazione dei processi interni della PA.	Possibile aumento del digital divide nelle fasce di popolazione a bassa alfabetizzazione digitale collegato alla diffusione delle TIC nei servizi pubblici.
Elevata e crescente diffusione di dispositivi mobili avanzati.	
Bagheria in posizione non marginale per la connettività ad alta velocità.	

M

2010

10/10/10

10/10/10

10/10/10

### 2.1.2 – SWOT OT3 - Il sistema delle attività produttive

<b>PUNTI DI FORZA</b>	<b>PUNTI DI DEBOLEZZA</b>
Potenzialità di sviluppo di nuove attività e sistemi produttivi nei settori acqua, rifiuti ed energia, e nel campo della valorizzazione del patrimonio naturalistico.	L'altissimo livello di disoccupazione è l'indicatore più importante per affermare che il sistema delle attività produttive è sottodimensionato rispetto alle pur grandi potenzialità offerte dal territorio.
Abbondanza quantitativa di alcune risorse (gas metano).	Fallimento dei processi di industrializzazione perseguiti nei tempi passati che hanno portato ad un notevole consumo di territorio con la realizzazione di una grande quantità di edifici industriali ma con scarse ricadute occupazionali ed economiche.
Specializzazioni di alcune aree con potenzialità di distretti manifatturieri.	Scarso impiego dei fondi comunitari a sostegno dell'occupazione.
Elevata differenziazione e diversificazione delle vocazioni produttive.	Riduzione centralità della ex provincia (oggi Città Metropolitana) nel contesto regionale.
Trend crescente della domanda turistica e sufficiente dotazione complessiva di posti letto alberghieri.	Bassa dimensione delle unità locali commerciali ed agricole.
Inserimento nei circuiti turistici nazionali ed internazionali.	Ridotto peso relativo della vocazione turistica rispetto ad altre province metropolitane.
Specializzazione turistica del sistema costiero metropolitano orientale e del cefaludese caratterizzato da elevata diversificazione dell'offerta turistica e culturale.	Sottodimensionamento esercizi extra-alberghieri.
Specializzazione turistico-culturale di alcune aree.	Sottodimensionamento esercizi alberghieri a tre e a cinque stelle.
Elevata specializzazione nel settore turistico culturale nell'area costiera occidentale definita da elevate concentrazioni di attività della filiera turistico ricettiva.	Esistenza di aree non specializzate dal punto di vista produttivo.
Disponibilità di strutture e spazi dismessi o inutilizzati da recuperare e utilizzare come contenitori di iniziative produttive, terziarie, sociali, culturali.	Marcata stagionalizzazione dell'offerta turistica.
Risorse ambientali e culturali da valorizzare a fini turistici, anche attraverso lo sviluppo dell'economia sociale.	Presenza di aree periferiche ed interstiziali non specializzate.
Esistenza di nuclei e di segmenti di filiere produttive nel campo delle attività culturali di antica tradizione e dotati di ampi mercati effettivi e potenziali.	Eccessiva distrettualizzazione di alcuni comparti produttivi legata alla carenza di infrastrutture.
Discreta specializzazione e sufficiente diversificazione della produzione manifatturiera.	Gap dovuto alla inadeguatezza delle infrastrutture che limitano fortemente le possibilità di esportazione ed incidono fortemente sui costi delle importazioni.
<b>OPPORTUNITA'</b>	<b>MINACCE</b>
Modifica dei flussi turistici verso le zone del mediterraneo.	Fenomeni di globalizzazione che rischiano di marginalizzare alcune attività produttive della provincia.
Valorizzazione dell'identità storico-culturale delle popolazioni meridionali anche ai fini economici, nella realizzazione di prodotti e servizi (artigianato, design, accoglienza) che riescano ad incorporarla e quindi ad accrescere la propria competitività.	Carenza di servizi inerenti alla portualità croceristica.

Potenziamento e qualificazione di servizi di accoglienza turistica e maggior incidenza del turismo di qualità.	Permanenza di una bassa capacità di programmazione, di decisione e di spesa della PA che può ritardare l'acquisizione delle risorse economiche teoricamente disponibili e l'avvio dei programmi di realizzazione degli interventi.
Maggiore capacità di attrazione di domanda culturale espresse dal turismo già esistente, attratto da altre motivazioni (balneare).	Crisi del settore auto e degli altri mezzi di trasporto ed aumento del costo dei carburanti.
La presenza di fonti rinnovabili di energia può determinare interesse all'investimento da parte di gruppi industriali di grandi dimensioni.	Sovrapposizione strumenti di programmazione e mancato coordinamento tra programmazione settoriale e pianificazione territoriale.
Centralità geografica nell'ambito dei flussi di scambio mediterranei.	Minori afflussi di investimenti pubblici per infrastrutture primarie a causa dei processi di contenimento della spesa.
Realizzazione di una grande quantità di edifici industriali.	"Effetto tunnel": tendenza degli investitori a concentrarsi nei nodi delle grandi reti infrastrutturali, trascurando le aree intermedie.
	Marginalizzazione nei processi di agglomerazione territoriale del terziario.

**4.1.3 – SWOT Asse 4 - Energia Sostenibile e qualità della vita.**

<b>PUNTI DI FORZA</b>	<b>PUNTI DI DEBOLEZZA</b>
<p>Aumentata consapevolezza politica e sociale del ruolo strategico dell'efficientamento energetico negli impianti di pubblica illuminazione.</p> <p>Il Comune di Palermo possiede due Aziende partecipate (AMG Energia SpA e Sispi SpA), che gestiscono, attraverso Contratti di Servizio, gli impianti di illuminazione pubblica e i servizi informatici e di trasmissione dati anche attraverso infrastrutture telematiche innovative (Anello Telematico).</p> <p>Ciò consente una più facile programmazione e realizzazione di azioni finalizzate alla implementazione di una Smart City.</p>	<p>Ritardi nell'acquisizione del know how e degli strumenti necessari, da parte dell'Amministrazione e delle Aziende partecipate, per la gestione e la manutenzione dei più nuovi sistemi tecnologici.</p>
<p>L'Amministrazione ha deciso di intraprendere il processo che porterà ad implementare un Sistema di Gestione dell'Energia conforme alla norma UNI EN ISO 50001 e ha nominato l'Energy Manager, un ingegnere con dottorato di ricerca in fisica tecnica ed una esperienza di oltre 20 anni nel campo energetico.</p>	<p>Le difficoltà burocratico-amministrative per modificare l'organizzazione dell'Ente in modo tale da individuare i <i>responsabili locali dell'energia</i> per ciascuna struttura energivora di proprietà comunale ed assegnare a ciascuno di loro degli obiettivi legati al risparmio energetico, compatibilmente con il mantenimento delle condizioni di comfort all'interno degli ambienti confinati.</p>
<p>Il Comune di Palermo possiede due Aziende, che gestiscono, attraverso Contratti di Servizio, i servizi di manutenzione degli impianti termici ed elettrici degli edifici comunali, degli impianti di illuminazione pubblica e i servizi informatici e di trasmissione dati dell'Ente, anche attraverso infrastrutture telematiche innovative (Anello Telematico).</p> <p>Ciò consente una più facile programmazione e realizzazione di azioni finalizzate alla implementazione di una Smart City.</p>	<p>Per le motivazioni appena esposte, l'Ente non percepisce una impellente necessità di attivare procedure di selezione delle Energy Service Company (ESCO) per realizzare progetti di efficientamento energetico del proprio patrimonio attraverso project financing.</p>
<b>OPPORTUNITA'</b>	<b>MINACCE</b>

<p>Possibilità di interazione con altri programmi di investimento di cui è beneficiario il Comune finalizzati al miglioramento dell'efficienza energetica negli impianti di pubblica illuminazione per il raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020.</p> <p>In ambito nazionale sono presenti diverse Energy Service Company (ESCO) che hanno già accumulato esperienza nella realizzazione di progetti di efficientamento energetico su impianti di pubblica illuminazione, attraverso project financing, come previsto dalla vigente normativa</p>	<p>L'eventualità di incorrere, durante le prime esperienze di progetti di efficientamento energetico tramite ESCO, in un contenzioso che potrebbe comportare importanti ritardi nell'adozione delle più innovative soluzioni tecnologiche per l'efficientamento energetico.</p>
<p>La diminuzione dei trasferimenti di risorse finanziarie dallo Stato e dalla Regione Siciliana hanno costretto gli Enti Locali a porre maggiore attenzione all'utilizzo delle risorse di bilancio, di cui la spesa energetica costituisce una voce importante. Ciò può essere considerata una opportunità per l'Amministrazione Comunale ridurre gli sprechi e migliorare l'organizzazione dell'Ente.</p>	<p>Alla elevata velocità, verificatasi negli ultimi 10 anni, dello sviluppo normativo nel campo dell'efficienza energetica e della lotta alle emissioni di CO2, unitamente alle politiche, adottate al livello mondiale, per la lotta ai cambiamenti climatici, non corrisponde una adeguata risposta degli Enti Locali per la formazione del proprio personale alle nuove tecnologie per la progettazione e la gestione efficiente degli edifici e degli impianti.</p>
<p>In ambito nazionale sono presenti diverse Energy Service Company (ESCO) che hanno già accumulato esperienza nella realizzazione di progetti di efficientamento energetico. L'Amministrazione Comunale di Palermo può „riusare“ le migliori esperienze realizzate da altri Comuni per l'efficientamento energetico e la gestione dei rapporti contrattuali con le E.S.CO.</p>	<p>L'eventualità di incorrere, durante le prime esperienze di progetti di efficientamento energetico tramite ESCO, in un contenzioso potrebbe comportare importanti ritardi nel processo di ammodernamento dell'Amministrazione Comunale.</p>



### 2.1.3 – SWOT OT4 - Il sistema delle infrastrutture e della mobilità

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
Potenzialità di dislocazione del traffico portuale sul territorio.	Basso grado di integrazione fra le diverse modalità, anche per la carenza di strutture logistiche appropriate.
Importanza del comune capoluogo nel sistema dei nodi di comunicazione.	Peggioramento delle infrastrutture di trasporto stradale.
Presenza di un corridoio costiero principale caratterizzato da una elevata portanza determinata da elevati valori di intermodalità (autostrada, strada statale, ferrovia, porti), velocità, connettività e capacità. L'importanza del corridoio è inoltre assegnata dall'attestamento delle principali porte sul sistema costiero (aeroporto e porti).	Elevate condizioni di criticità sugli assi del corridoio costiero ad elevata portanza e condizioni di criticità in altri tratti della rete.
Avvenuto completamento dell'autostrada Messina-Palermo.	Rilevanti carenze infrastrutturali e di servizi di supporto alle imprese e scarsa efficienza della pubblica amministrazione.
Raddoppio del binario della dorsale ferroviaria tirrenica.	Mancanza di coordinamento degli interventi infrastrutturali in ambito urbano.
Ampia disponibilità di risorse umane qualificate nel settore dell'information technology.	Scarsa accessibilità dell'area centrale della Città Metropolitana in cui sono presenti numerosi centri storici con bassa o medio-bassa centralità ma in possesso di caratteri di specializzazione.
Presenza di porte secondarie dell'accessibilità esterna alle risorse provinciali, sulle aree costiere. Porti passeggeri, porti turistici.	Bassa concentrazione di strutture nel settore tecnologico.
Condizione (ed in parte anche dotazione) di relativo vantaggio nel sistema della portualità.	Scarso livello di efficienza e sicurezza delle reti di trasporto.
Buona capacità di connessione tra il sistema produttivo agricolo e le filiere produttive industriali (catena del freddo e merci deperibili).	Sistema dei trasporti nel suo insieme scarsamente affidabile per cause strutturali (mancanza di "ridondanza" nei sistemi, cioè mancanza di alternative modali o di percorso).
Presenza corridoi secondari a medio-alta portanza con destinazioni esterne alla Provincia (verso Sciacca, Agrigento e Catania).	Mancanza di assi di collegamento intermedio nel territorio interno in direzione est-ovest.
Capacità di concentrazione di servizi di accesso e scambio nel dipolo portuale Palermo – Termini Imerese.	Limitata intermodalità della porta "Palermo – Termini" e conseguente congestione dell'interfaccia nodo-asse.
Nodi di base della rete delle infrastrutture aeroportuali numericamente adeguati, pur con notevoli miglioramenti da apportare alle attrezzature e all'accessibilità terrestre.	Scarsa connessione tra le reti di trasporto locali, nazionali e internazionali.
Presenza di porti attrezzati per il trasporto combinato strada-mare.	Prevalenza del trasporto stradale anche su relazioni per le quali sussistono le condizioni per la competitività di altre modalità (ferrovia, mare).
Presenza di aeroporti a rilevante traffico nazionale e internazionale.	Inesistenza di un sistema telematico regionale.
Realizzazione dell'interporto di Termini Imerese, attualmente in fase di finanziamento.	Insoddisfatta rispondenza dello scambio informativo tra PA centrale e PA periferica sul territorio.
Infrastruttura di collegamento del porto di Palermo con la grande viabilità in fase di progettazione.	Disomogeneità nelle caratteristiche di base delle reti primarie stradali e ferroviarie.

Aeroporto di Palermo ampliato ed adeguato.	Limitata capacità complessiva di esportare delle aziende per la carenza di infrastrutture.
Progetto definitivo per la riqualificazione della Stazione ferroviaria di Palermo Centrale e delle infrastrutture complementari.	Effetto tunnel derivante dalla bassa permeabilità di corridoi veloci di attraversamento.
Realizzazione del nodo integrato di Palermo e Stazione ferroviaria di particolare rilevanza per la mobilità urbana ed il collegamento con l'aeroporto.	Mancanza di equilibrio dell'offerta trasportistica tra aree di costa ed aree interne.
Interventi di completamento e potenziamento dei porti di Palermo, Termini Imerese e Ustica.	Livelli di accesso ai nodi e alle reti primarie del sistema dei trasporti in molte situazioni modesti a causa della qualità delle reti di collegamento minori e dei servizi offerti dal trasporto ferroviario.
Rete viaria ramificata sul territorio, anche se da completare e potenziare per migliorarne la connettività.	Porto di Palermo con inadeguate aree per la movimentazione.
Scarso livello di gerarchizzazione della viabilità stradale, in particolare lungo le aree costiere, con utilizzazione di arterie di interesse statale, regionale e provinciale utilizzate per il traffico connettivo locale.	Modesta percezione dei vantaggi potenziali dell'uso delle TLC nel sistema produttivo.
Grande numero di accosti nel sistema portuale.	Scarsa efficienza per quantità e per velocità di percorrenza del collegamento ferroviario PA-ME.
Porto di Palermo con elevata dotazione di attrezzature per Terminal Container.	Carenza di collegamento infrastrutturale tra le reti di trasporto terrestri (corridoi) ed il sistema portuale (porte) con conseguenti problemi di accessibilità.
Costruzione terminale Ro-Ro e potenziamento della dotazione infrastrutturale del porto commerciale.	Insufficiente a sostenere l'elevato carico di trasporti l'autostrada nel tratto tra Bagheria e Palermo (allargamento con la terza corsia).
	Palese stato di arretratezza del sistema ferroviario con basse percentuali di linee elettrificate e/o a doppio binario.
	Le sagome dei carri merci ferroviari ne impediscono il transito sulla rete siciliana.
	I valori dell'estensione della rete stradale in relazione alla superficie ed alla popolazione sono al di sotto della media nazionale.
	Indici elevati di pericolosità e grado di saturazione lungo gli assi stradali di primo livello dello SNIT (Sistema nazionale integrato dei trasporti).
	Posizionamento dei maggiori terminali portuali all'interno dei centri urbani.
	Insufficienza di piazzali merci, di silos e magazzini, in particolare quelli della catena del freddo.
<b>OPPORTUNITA'</b>	<b>MINACCE</b>
Notevole crescita del traffico aeroportuale.	Rischi di congestione per sottodimensionamento delle reti di comunicazione.
Piano dei trasporti che preveda una maggiore facilitazione nei collegamenti con le isole minori.	Peggioramento tendenziale dei già bassi livelli di accessibilità per i segmenti di traffico turistico sia interno sia internazionale.
Forte aumento atteso nei traffici commerciali marittimi internazionali verso l'Italia e il Sud in	Ritardi nel raddoppio ferroviario di Palermo.

particolare; possibilità congiunta di rilancio consistente anche del cabotaggio interno al Paese.	
La delocalizzazione produttiva globale verso i paesi asiatici emergenti e l'approfondimento in atto dei fondali del Canale di Suez consentirà il transito di navi da 250 mila tonnellate apportando una ulteriore crescita dei traffici nel Mediterraneo.	Carenza di progettualità e di pianificazione delle aree portuali.
Piani e progetti di investimento per il completamento del corridoio tirrenico.	Restrizione al potenziamento dell'area di sviluppo industriale di Termini Imprese a causa della limitata disponibilità di aree e alla presenza del parco archeologico di Himera.
Conquista di nuovi segmenti del mercato turistico interno e internazionale, agevolandone la presenza al Sud (rete dei porti turistici).	Mananza di una gestione coordinata ed integrata dei porti.
Rinnovata centralità del Mediterraneo nelle attività e nelle relazioni fra l'Europa ed il resto del mondo.	Accrescimento del carico ambientale conseguenti alla realizzazione di infrastrutture , in particolare in aree ad elevata sensibilità naturalistico paesaggistica o di rischio ambientale.
Notevole incremento del trasporto delle merci nel Mediterraneo con crescita rilevante dei traffici nei porti relativi.	Ritardi nell'attuazione di APQ (Accordi di programma quadro).
Ammodernamento della rete viaria ionica calabro lucana (connessione al corridoio plurimodale adriatico).	Scarsa capacità di progettazione e programmazione degli interventi da parte delle Amministrazioni.
Crescita del trasporto combinato Ro-Ro (roll on – roll off) più che raddoppiata tra il 1999 ed il 2003.	Eccessiva burocratizzazione delle pratiche con mancanza di certezza di tempi e costi di realizzazione.
Ripresa del processo di liberalizzazione nel settore dei trasporti.	Scarsa incisività dell'Osservatorio regionale ai LL.PP. riguardo l'azione di controllo della qualità.
	Instabilità e conflittualità politica che conduce a mutamenti di programmazione.
	Marginalizzazione del territorio nelle politiche di sviluppo comunitario.
	Infiltrazione delle organizzazioni mafiose nel sistema degli appalti.
	Minori trasferimenti dallo Stato agli Enti locali.
	Decadenza dei vincoli dei Piani regolatori comunali che rendono difficoltose le procedure espropriative.

## 2.1.5 – SWOT OT9 - Politiche di inclusione sociale

### Famiglia e minori

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rete scuola-territorio (formazione del personale, progetti congiunti, iniziative rivolte ai genitori).</li> <li>- Integrazione socio-sanitaria (presenza di servizi socio-sanitari sull'intero territorio e capacità di accoglimento della domanda, azioni di sensibilizzazione alle famiglie e sostegno alla genitorialità</li> <li>- Presenza di servizi e progetti</li> <li>- Presenza di associazioni di volontariato impegnate nel sostegno alla famiglia</li> <li>- Rapporti con il tribunale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Carenza nella rete di sostegno alle famiglie numerose (poca attenzione alla promozione verso la famiglia numerosa)</li> <li>- Difficoltà nella co-progettazione tra diverse istituzioni</li> <li>- Difficoltà ad intercettare il tempo libero dei giovani</li> <li>- Difficoltà a riconoscere il bisogno non espresso</li> <li>- Modalità uniformi di campagne-progetti di prevenzione e di sensibilizzazione ai ragazzi e agli adolescenti (occorrerebbe diversificazione a seconda dell'istituto scolastico)</li> <li>- Assenza servizi per la prima infanzia in alcune zone territoriali</li> </ul>
OPPORTUNITA'	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valorizzazione e messa in rete dei servizi educativi di eccellenza presenti sul territorio</li> <li>- Percorsi di studio regionali per la costruzione di reti</li> <li>- Contributo economico a sostegno delle famiglie numerose</li> <li>- Approvazione di indicazioni operative per i servizi sociali e sanitari in materia di segnalazione di minori in presunto stato di abbandono</li> <li>- Sport come strumento di risposta alle necessità degli adolescenti</li> <li>- Rapporti con le forze dell'ordine, anche sul piano preventivo (consolidamento)</li> <li>- Aggregazione spontanea di reti di famiglie</li> <li>- Finanziamenti (Miur, regione) alle scuole per progetti rivolti alle famiglie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mutamento tipologie di nucleo familiare (da "famiglie tradizionali" a "allargate". I servizi devono affrontare una realtà più complessa)</li> <li>- Nuovi modelli culturali delle famiglie e conseguente aumento della difficoltà del ruolo genitoriale</li> <li>- Abbandono scolastico.</li> <li>- Servizi non adeguati ai nuovi adolescenti</li> <li>- Difficoltà legate all'integrazione interculturale di bambini, giovani e donne.</li> <li>- Problematiche legate agli immigrati di seconda generazione.</li> <li>- Aumento separazioni nelle famiglie immigrate (mariti abbandonano mogli e figli)</li> <li>- Difficoltà del settore delle società sportive</li> <li>- Aumento degli sfratti locativi.</li> <li>- Incidenza di situazioni di nuova povertà in ambito tutela di minori</li> <li>- Rischio della non continuità finanziamenti</li> <li>- Nuove opportunità di integrazione socio-sanitaria finalizzate al miglioramento (UVM, Punto di accesso socio-sanitario) comportano nuove modalità organizzative con la necessità di tempi di adeguamento delle strutture deputate alla realizzazione: ridefinizione delle risorse, riorganizzazione dei servizi,...</li> </ul>

### Anziani

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incremento dei servizi per il sostegno alla domiciliarità</li> <li>- Forte attenzione/conoscenza nell'ambito assistenziale</li> <li>- Buona qualità dei servizi erogati</li> <li>- Diffusa rete di servizi socio-assistenziali a tutela della terza età (attività distrettuali socio-sanitarie, residenzialità, assistenza domiciliare)</li> <li>- Rete di collaborazione di servizi ASP, Presidi Residenziali</li> <li>- Rete di collaborazione tra Comuni Rete Privato Sociale-Parrocchie Apertura dei presidi residenziali all'adeguamento dei servizi alle esigenze del territorio</li> <li>- Livello di integrazione sociale della Terza Età e creazione del gruppo di volontariato civile</li> <li>- Presenza di Centri d'incontro anziani sul territorio</li> <li>- Attivazione di servizi dedicati alla terza età</li> <li>- Progetti di supporto agli anziani presso alcune case di riposo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Invecchiamento popolazione: aumento di IV età, pluripatologie, complessità assistenziale, richieste di inserimento in struttura.</li> <li>- Capacità di soddisfacimento della domanda di assistenza residenziale in rapporto alla disponibilità di posti in dotazione</li> <li>- Difficoltà reinserimento sul territorio di alcuni anziani dimessi dalla lungodegenza</li> <li>- Carenza punti di aggregazione per gli ultra65enni attivi</li> <li>- Difficoltà ad individuare i casi di solitudine</li> <li>- Politiche abitative per anziani non corrispondenti ai reali bisogni economici/strutturali</li> <li>- Carenza di una rete di collaborazione tra tutti gli attori coinvolti (istituzioni, case di riposo, privato sociale, ...) per ottimizzare i servizi</li> <li>- Manca una mappatura delle iniziative (anche parrocchiali), soprattutto legate alle nuove povertà</li> <li>- Mancanza di concertazione in sede di stesura di appalti per assegnazione ed integrazione di servizi (analisi bisogni sul territorio)</li> <li>- Ritardi ASP nei pagamenti delle quote di convenzione</li> <li>- Inadeguatezza delle risorse finanziarie rispetto all'aumento della richiesta di servizi (causato dall'invecchiamento della popolazione)</li> <li>- Scarsità di risorse per la formazione del personale</li> <li>- Basso livello culturale e motivazionale dei partecipanti ai corsi di formazione</li> </ul>
<p><b>OPPORTUNITA'</b></p>	<p><b>MINACCE</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilità degli psicologi</li> <li>- Buona rete di assistenza domiciliare</li> <li>- Dimissioni protette in RSA per una migliore gestione dei processi di deospedalizzazione</li> <li>- Politiche di coinvolgimento anziani in attività di volontariato (Servizio Civile)</li> <li>- Aprire i momenti formativi organizzati dai singoli Presidi anche alle altre strutture</li> <li>- Dialogo Privato Sociale- Istituzioni per progetto sperimentale di politiche pubbliche</li> <li>- Presenza di politiche di edilizia popolare dedicata (Housing sociale, Piani Casa)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Non si creano opportunità per gli anziani autosufficienti di svolgere un ruolo attivo nella società (esclusione sociale)</li> <li>- Difficoltà delle famiglie nel rispondere alle sempre maggiori problematiche dell'anziano, specie non auto sufficiente</li> <li>- Assenza di rete familiare se in presenza di soli nipoti o cugini</li> <li>- Aumento isolamento socio-culturale degli anziani a causa dell'abbandono dei paesi da parte dei giovani che si trasferiscono per lavoro</li> <li>- Offrire non solo servizi ma anche prestazioni per aumentare il livello di qualità della vita</li> <li>- Istituzionalizzazione precoce</li> <li>- Cominciano a scarseggiare i posti in struttura, soprattutto per non autosufficienti</li> <li>- Peggioramento della situazione economica (aumento dei costi, mancato adeguamento delle pensioni)</li> <li>- Ambito di lavoro molto impegnativo, rischio burn out degli operatori</li> </ul>

Handwritten scribble or signature.

Handwritten mark resembling a diagonal slash or a stylized character.

Handwritten text, possibly a date or number.

Handwritten text, possibly a date or number.

### Disabili

<b>PUNTI DI FORZA</b>	<b>PUNTI DI DEBOLEZZA</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incremento attività volte all'abbattimento delle barriere architettoniche</li> <li>- Centri Diurni dislocati sul territorio</li> <li>- Assistenza specialistica alle autonomie nelle varie sedi scolastiche</li> <li>- Assegnazione contributi</li> <li>- Formazione erogata dalle scuole</li> <li>- Progetti finanziati alle scuole (MIUR, Regione, Enti privati) che permettono interventi di specialisti esterni sui disabili e/o sportelli di consulenza garantendo soluzioni in tempo reale</li> <li>- Iniziative autonome delle scuole, anche legate alle esigenze Educative Speciali (sportelli di consulenza per alunni e genitori da parte dei docenti referenti, formazione erogata dalle varie Istituzioni scolastiche)</li> <li>- Scambio di informazioni / strategie tra professionisti sanitari e scolastici</li> <li>- Forte presenza di associazioni di volontariato</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ritardo rispetto all'Unione Europea</li> <li>- Carenza di una conoscenza approfondita, da parte delle famiglie, dei diritti e dei servizi per i bambini disabili (fascia 0 – 6 anni), soprattutto legate alle Esigenze Educative Speciali (genitori non accettano la diagnosi, rifiutano le indicazioni dell'ASP e richiedono alla scuola di non procedere con un percorso personalizzato, penalizzando il percorso di apprendimento)</li> <li>- Carenza di servizi rivolti a minori disabili inferiori ai 16 anni che supportino la scuola e la famiglia</li> <li>- Mancanza di iniziative a sostegno della disabilità di livello intermedio</li> <li>- Riposte insufficienti rispetto all'ADI</li> <li>- Scarsa integrazione tra le strutture (centro diurno) e il territorio</li> <li>- Scarsa continuità di interventi degli operatori ASP sui bambini e loro dilatazione nel tempo (3-4 anni)</li> <li>- Mancato rispetto, da parte dell'ASP, dei tempi dell'Istituzione Scolastica in merito a nuove certificazioni e aggiornamenti (causa di penalizzazione di personale)</li> <li>- Carenza di organico nell'Istituzione Scolastica e personale non sempre specializzato</li> <li>- Impossibilità di usufruire del servizio di trasporto per mancanza di adeguata assistenza sui pulmini</li> <li>- Eccessiva genericità dei certificati di diagnosi delle Esigenze Educative Speciali che rendono difficoltosa la compilazione del P.E.P.</li> <li>- Difficoltà nel rilevare precocemente la domanda non espressa attraverso le sole attività sociali e sanitarie istituzionali: identificazione dei casi di disabilità presenti sul territorio (scuole, ambulatori pediatri e medici generali, parrocchie,...)</li> </ul>
<b>OPPORTUNITA'</b>	<b>MINACCE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- sostegno domiciliare per disabili fino a 64 anni</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumentano le necessità di assistenza alla autonomia per l'infanzia (tema dei bambini iperattivi)</li> <li>- Capacità di accoglimento della domanda di assistenza residenziale per gravi disabilità insorte in soggetti in età lavorativa</li> <li>- D. Lgs 25/01/2010 n.5: restrizione dei congedi parentali per persone disabili</li> <li>- Solitudine dei ragazzi disabili in età adolescenziale</li> </ul>

	- Aumento dei soggetti con disabilità di livello intermedio che rimangono in famiglia all'uscita dal ciclo scolastico (con caratteristiche non idonee né all'inserimento nel Centro Diurno, né all'inserimento lavorativo )
--	---

### Povertá e inclusione sociale

La politica della povertá e dell'inclusione sociale accoglie un vasto numero di problematiche, tra loro disomogenee, ma che hanno come denominatore comune il rischio di forte disagio e di inclusione sociale delle persone che ne sono toccate.

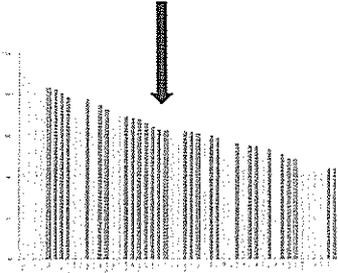
Alcune di queste problematiche interessano in modo trasversale persone di differente età e condizione: su tutte la povertá economica e le problematiche abitative. Altre problematiche riguardano fasce piú circoscritte della popolazione, ma possono essere l'indicatore di un disagio sociale piú ampio: vi rientrano le dipendenze da alcol e da sostanze stupefacenti o la difficoltà di integrazione per persone detenute e post detenute.

Vi sono infine le condizioni della popolazione immigrata, e dei relativi fabbisogni di integrazione, che rivestono una rilevanza particolare, data la crescita sensibile della presenza di stranieri sul nostro territorio negli ultimi anni.

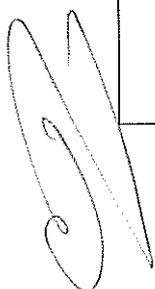
PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Molteplicità di soggetti che si occupano di fasce deboli e volontà di sviluppo reti: rete attiva tra Comuni, ASP, CSSM; iniziative del volontariato e delle strutture diocesane</li> <li>- Progetti di insegnamento italiano L2, Lingua della comunicazione e dello studio, attuato dalla scuola</li> <li>- Finanziamenti di attività scolastiche (gite, acquisto materiale,... ) con i fondi regionali dell'assistenza</li> <li>- Progetti di Educazione alla Cittadinanza e alla convivenza democratica, laboratori interculturali attuati dalle scuole</li> <li>- Tessuto imprenditoriale delle Piccole Medie Imprese diventato molto piú dinamico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficoltà dell' attuale rete di servizi nel far fronte ai bisogni emersi con la crisi</li> <li>- Mancanza di linguaggio comune nei diversi servizi (pubblico / 3° settore) e scarsità di iniziative che coinvolgano tutti gli enti nella presa in carico della situazione</li> <li>- Difficoltà/problema culturale nel far emergere le situazioni di disagio economico</li> <li>- Mancanza di uno studio del territorio rispetto alla povertá e per la definizione di profili</li> <li>- Aumento delle difficoltà di inserimento lavorativo</li> <li>- Politica per la casa</li> <li>- Scarsità di iniziative per l'integrazione degli immigrati (feste, occasioni specifiche interculturali)</li> </ul>
OPPORTUNITA'	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lavoro di rete tra le associazioni per l'attivazione di iniziative di supporto (banca del tempo, piccoli lavori da offrire in situazione di difficoltà)</li> <li>- Tavoli di lavoro/ coordinamento</li> <li>- Attivazione di progetti di microcredito a sostegno delle persone rimaste senza occupazione</li> <li>- Piccole imprese che possono offrire lavoro</li> <li>- Attivazione di progetti di temporanea occupazione presso strutture quali Tribunale o Procura</li> <li>- Lavori socialmente utili</li> <li>- Progetti di integrazione Territoriale: utilità di coinvolgere ed utilizzare le competenze professionali di associazioni e/o cooperative sociali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumentano fortemente le situazioni di povertá, legate soprattutto alla crisi economica (ultra40enni che perdono lavoro, presenza di gravi situazioni di crisi personale, disgregazione familiare)</li> <li>- Si rilevano nuove tipologie di povertá, specie nella fascia anziana</li> <li>- Manca una chiara definizione delle fasce di povertá, che rende talvolta inappropriati gli interventi</li> <li>- Invisibilità del bisogno e conseguente incapacità di rispondere ai reali problemi</li> <li>- Mancanza di risposte abitative adeguate</li> <li>- Scomparsa dell'esonero totale dal pagamento del servizio mensa (nella scuola dell'infanzia e nella scuola Primaria si registra un calo</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Housing sociale</li> <li>- Attivazione di piani di edilizia popolare,</li> <li>- Integrazione fra le risorse sia economiche che umane</li> <li>- Utilizzo voucher sociali e di inserimento lavorativo</li> </ul>	<p>di adesioni al servizio mensa - soprattutto tra le fasce più a rischio). Rischio di non frequenza a scuola o non frequenza</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Girovagare frequente di persone nulla facenti nei bar</li> <li>- Aumento fenomeno della devianza</li> <li>- Occorre una ridefinizione delle patologie (alcool, depressione, gioco,...) considerando i disagi correlati alle nuove povertà</li> <li>- Limitazioni nel numero delle assunzioni rapportato al numero dei soci lavoratori rende spesso vani gli investimenti tempo/risorse dei tirocini nelle cooperative di tipo B</li> <li>- Mancanza di una reale integrazione degli stranieri (diversa dalla tolleranza oggi esistente)</li> </ul>
---	---

## 2.2 – STRUTTURA DI INTERVENTO DELL'AGENDA URBANA

<b>ASSE</b>	<b>RILEVAZIONE DEI FABBISOGNI</b>	<b>Principali informazioni statistiche di riferimento</b>
OT2 ICT	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Piattaforme di collaborazione interna all'amministrazione/istituzionale, videoconferenze, a supporto dei vari ambiti della PA (sanità, turismo, cultura e impresa).</li> <li>2. Piattaforma condivisione banche dati Amm.ne Comunale Palermo Amm.ne comunale di Bagheria - Amm.ne Regionale - UNIPA .</li> <li>3. Azioni di supporto per la promozione e la diffusione del commercio elettronico attraverso le infrastrutture "pago PA".</li> </ol>	<p>IL RANKING NAZIONALE della classifica nazionale delle Smart Cities</p> <p>La figura a seguire mostra il posizionamento della Città di Palermo (indicata dalla freccia) nella classifica nazionale delle Smart Cities:</p>  <p><a href="http://osservatoriosmartcity.it/">http://osservatoriosmartcity.it/</a></p>

<b>ASSE</b>	<b>RILEVAZIONE DEI FABBISOGNI</b>	<b>Principali informazioni statistiche di riferimento</b>
OT3 Imprese turistiche	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bando per l'integrazione tra imprese delle filiere culturali, turistiche e creative e dello spettacolo, e delle filiere dei prodotti tradizionali e tipici.</li> <li>2. Bando per il sostegno alla competitività delle imprese nelle destinazioni turistiche, attraverso interventi di qualificazione dell'offerta e innovazione di prodotto/servizio, strategica ed organizzativa.</li> </ol>	<p>L'indagine sul movimento dei clienti nelle strutture ricettive rientra tra le rilevazioni di interesse pubblico inserite nel Programma Statistico Nazionale (PSN). In conformità al D.Lgs. 322/89. L'Ufficio Turismo effettua mensilmente la rilevazione statistica del movimento dei clienti negli esercizi ricettivi della Provincia di Palermo. In particolare: raccoglie i dati relativi al numero dei clienti arrivati e partiti giornalmente per regione italiana o paese straniero di provenienza delle strutture ricettive, sia alberghiere che complementari di tutta la provincia.</p>



		<p>Inserisce i dati forniti dalle strutture ricettive, tramite apposita procedura informatica, secondo le specifiche tecniche (tracciati record, codifiche), rilevando gli arrivi, le presenze e la permanenza media dei clienti italiani e stranieri per tipo e categoria di esercizio.</p> <p>L'elaborazione e la diffusione dei dati è effettuata in considerazione delle disposizioni in materia di segreto statistico (La raccolta dei dati è regolamentata dal decreto legislativo 6 settembre 1989, n. 322.), si richiama l'attenzione sull'art. 9 che assicura la tutela del segreto statistico ed in base al quale i dati possono essere esternati o comunicati soltanto in forma aggregata, in modo tale che non se possa fare alcun riferimento individuale. Il loro uso è strettamente ed esclusivamente destinato a scopi statistici. <sup>(1)</sup></p>
--	--	---

<sup>(1)</sup> Per i dati statistici per gli anni 2008e 2009 si veda:

[http://www.cittametropolitana.pa.it/turismo/materiali\\_e\\_download/00008600\\_Dati\\_Statistic.html](http://www.cittametropolitana.pa.it/turismo/materiali_e_download/00008600_Dati_Statistic.html)

<b>ASSE</b>	<b>RILEVAZIONE DEI FABBISOGNI</b>	<b>Principali informazioni statistiche di riferimento</b>
OT4 Energia sostenibile e qualità della vita	1. Retrofit energetico edifici e spazi pubblici; 2. Efficientamento impianti di pubblica illuminazione; 3. Rinnovo del materiale rotabile	Si veda: (1) (2) (3)

<sup>(1)</sup> e <sup>(2)</sup> Osservatorio Ambientale Istat sulle città: i risultati di Palermo e delle grandi città - Anno 2012 - Girolamo D'Anneo - Informazioni Statistiche - N° 2/2013 - SETTEMBRE 2013 - Unità di Staff Statistica Comune di Palermo  
<https://www.comune.palermo.it/js/server/uploads/statistica/30122013103000.pdf>

<sup>(3)</sup> Veicoli circolanti e immatricolati a Palermo nel 2015 - Girolamo D'Anneo - Informazioni Statistiche N° 3/2016 LUGLIO 2015 – Unità di Staff Statistica Comune di Palermo  
<https://www.comune.palermo.it/js/server/uploads/statistica/01082016083200.pdf>

<b>ASSE</b>	<b>RILEVAZIONE DEI FABBISOGNI</b>	<b>Principali informazioni statistiche di riferimento</b>
OT9 Promuovere l'inclusione sociale, combattere la	In corso di definizione	Si veda: (1) (2) (3)

<i>poverta e ogni forma di discriminazione</i>		
--	--	--

<sup>(1)</sup> 15° Censimento generale della popolazione - Condizione professionale e non professionale della popolazione residente - Girolamo D'Anneo - Informazioni Statistiche - N° 6/2014 - LUGLIO 2014

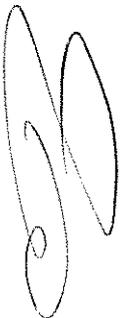
<https://www.comune.palermo.it/js/server/uploads/statistica/ 28072014115202.pdf>

<sup>(2)</sup> Osservatorio Interistituzionale sulla Condizione Sociale della Città di Palermo

<http://osservatoriopalermo.it>

<sup>(3)</sup> 15° Censimento generale della popolazione - Il grado di istruzione - Girolamo D'Anneo - Informazioni Statistiche - N° 7/2014 - AGOSTO 2014

<https://www.comune.palermo.it/js/server/uploads/statistica/ 12092014085300.pdf>



## 2.3 – OBIETTIVO GLOBALE DELLA STRATEGIA DI SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE E PRIORITA' TRASVERSALI AGLI ASSI DI INTERVENTO

Incrementare la cooperazione tra il comune di Palermo e il comune di Bagheria al fine di modernizzare le funzioni e servizi congiunti e valorizzare il patrimonio naturale e culturale dell'asse urbano.

### 2.3.1- Raccordo alla strategia complessiva di sviluppo urbano sostenibile (Accordo di Partenariato, POR FESR e POR FSE 2014 – 2020)

Le attività di concertazione e co-progettazione attuate dai Comuni costituenti l'ITI Palermo/Bagheria hanno evidenziato la necessità di intervenire sui seguenti ambiti tematici:

ASSE PRIORITARIO	PRIORITA' DI INVESTIMENTO	Obiettivi Specifici corrispondenti alle priorità d'investimento	Tipologie di azione
2 - Agenda Digitale.	2c - Rafforzare le applicazioni delle TIC per l'e-government, l'e-learning, l'e-inclusion, l'e-culture e l'e-health.	2.2 - Digitalizzazione dei processi Amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili.	2.2.1 - Soluzioni tecnologiche per la digitalizzazione e innovazione dei processi interni dei vari ambiti della Pubblica Amministrazione nel quadro del Sistema pubblico di connettività quali ad esempio la giustizia (informatizzazione del processo civile), la sanità, il turismo, le attività e i beni culturali, i servizi alle imprese.  2.2.3 - Interventi per assicurare l'interoperabilità delle banche dati pubbliche. (Gli interventi comprendono prioritariamente le grandi banche dati pubbliche - eventualmente anche nuove basi dati, nonché quelle realizzate attraverso la gestione associata delle funzioni ICT, in particolare nei piccoli Comuni ricorrendo, ove opportuno, a soluzioni cloud).
3 – Promuovere La Competitività delle Piccole e Medie Imprese, il Settore Agricolo e il Settore della Pesca e dell'Acquacoltura.	3b Sviluppare e realizzare nuovi modelli di attività per le PMI, in particolare per l'internazionalizzazione.	3.3 - Consolidamento, modernizzazione e diversificazione dei sistemi produttivi territoriali.	3.3.2 Supporto allo sviluppo di prodotti e servizi complementari alla valorizzazione di identificati attrattori culturali e naturali del territorio, anche attraverso l'integrazione tra imprese delle filiere culturali, turistiche, creative e dello spettacolo, e delle filiere dei prodotti tradizionali e tipici  3.3.4 Sostegno alla competitività delle imprese nelle destinazioni turistiche, attraverso interventi di qualificazione dell'offerta e innovazione di prodotto/servizio, strategica ed organizzativa.  <b>Tipologie di Azione Palermo in fase di valutazione</b>

4 - Energia Sostenibile e Qualità della Vita.	4c - Sostenere l'efficienza energetica e l'uso dell'energia rinnovabile nelle infrastrutture pubbliche.	4.1 - Riduzione dei consumi energetici negli edifici e nelle strutture pubbliche o ad uso pubblico, residenziali e non residenziali e integrazione di fonti rinnovabili.	4.1.1 - Promozione dell'eco-efficienza e riduzione di consumi di energia primaria negli edifici e strutture pubbliche: interventi di ristrutturazione di singoli edifici o complessi di edifici, installazione di sistemi intelligenti di telecontrollo, regolazione, gestione, monitoraggio e ottimizzazione dei consumi energetici (smart-buildings) e delle emissioni inquinanti anche attraverso l'utilizzo di mix tecnologici, installazione di sistemi di produzione di energia da fonte rinnovabile da destinare all'autoconsumo.  4.1.3 - Adozione di soluzioni tecnologiche per la riduzione dei consumi energetici delle reti di illuminazione pubblica, promuovendo installazioni di sistemi automatici di regolazione (sensori di luminosità, sistemi di telecontrollo e di telegestione energetica della rete).
	4e - Promuovere strategie di bassa emissione di carbonio per tutti i tipi di territorio.	4.6 - Aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane	4.6.2 – Rinnovo del materiale rotabile
6 Tutelare l'Ambiente e Promuovere l'uso Efficiente delle Risorse.	6c - Conservare, proteggere, promuovere e sviluppare il patrimonio naturale e culturale.	6.7 - Miglioramento delle condizioni e degli standard di offerta e fruizione del patrimonio culturale nelle aree di attrazione. 6.8 - Riposizionamento competitivo delle destinazioni turistiche.	6.7.1 - Interventi per la tutela, la valorizzazione e la messa in rete del patrimonio culturale, materiale e immateriale, nelle aree di attrazione di rilevanza strategica tale da consolidare e promuovere processi di sviluppo.  6.8.3 - Sostegno alla fruizione integrata delle risorse culturali e naturali e alla promozione delle destinazioni turistiche.
9 – Promuovere l'inclusione sociale e combattere la povertà e ogni forma di discriminazione	1 - Occupazione 2 - Inclusione Sociale e lotta alla povertà 3 - Istruzione e Formazione		Obiettivi specifici in corso di definizione

### **2.3.2 - Accordi di Partenariato**

Il Comune di Palermo, negli ultimi anni, ha avviato varie relazioni con stakeholder e partner istituzionali e privati al fine di sostenere lo sviluppo sostenibile della Città. Si elencano di seguito alcune esperienze volte a promuovere la rete di partenariato tuttoggi in essere.

#### **1. *Procollo d'intesa con l'Università degli Studi di Palermo***

Allo stato attuale sono in corso alcuni protocolli d'intesa tra il Comune di Palermo e l'Università degli Studi di Palermo. Tali protocolli coinvolgono alcuni dipartimenti e l'Ente Regionale per il diritto allo Studio Universitario.

#### **2. *Incontro Area Cittadinanza Sociale con la cittadinanza e tavolo tematico tra l'Area della Cittadinanza Sociale e i Comuni del DSS***

In data 19 ottobre 2016, su iniziativa dell'Assessore Agnese Ciulla, è stato indetto un incontro pubblico per l'aggiornamento delle procedure relative al PON METRO. L'incontro ha visto il confronto partecipato con tutti gli Enti ed Associazioni che vorranno aderire e continuare a condividere con l'Amministrazione Comunale la importante opportunità di sviluppo sociale offerta dal Programma.

#### **3. *Firma del "Patto per il PON Metro Città di Palermo 2014 – 2020"***

Il 21 gennaio 2017 i Comuni della Città Metropolitana di Palermo hanno sottoscritto, presso la Sala Martorana di Palazzo Comitini, il "Patto per il Pon Metro Città di Palermo".

Si tratta di un "patto" di collaborazione che dispone di risorse per oltre 86 milioni di euro e coinvolge i Comuni dell'Area Metropolitana per lo sviluppo di innovative azioni strategiche in una visione organica di sviluppo dei territori, garantire una migliore qualità dei servizi e, più precisamente, creare piattaforme digitali politematiche in grado di offrire servizi avanzati ai cittadini e, al contempo, risolvere questioni di inclusione sociale nei territori beneficiari.

All'incontro hanno partecipato, tra gli altri, il Ministro della Coesione Territoriale e del Mezzogiorno, Claudio De Vincenti; l'Autorità di Gestione del Programma, Giorgio Martini; il Sindaco di Palermo, Leoluca Orlando con numerosi assessori della sua giunta, il presidente del consiglio comunale, Salvatore Orlando, il Magnifico Rettore dell'Università degli Studi di Palermo, Fabrizio Micari, la Prefetta di Palermo, il Questore di Palermo ed i Comandanti Provinciali dei Carabinieri e della Guardia di Finanza. Presenti, inoltre, Sindaci e rappresentanti dei Comuni dell'Area Metropolitana. L'evento è stato trasmesso in streaming sull'account Facebook del Comune di Palermo.

L'incontro odierno fa parte di una serie di riunioni organizzate con i referenti tecnici delle Amministrazioni locali, nell'ambito delle azioni avviate dalla Città di Palermo, di concerto con l'Agenzia per la Coesione Territoriale, di coordinamento tra le amministrazioni locali, volte a implementare le strategie urbane di livello sovra-comunale, riguardanti le politiche del lavoro, dell'innovazione e dell'inclusione sociale, del trasporto pubblico su gomma e su ferro, delle infrastrutture, della formazione, del lavoro, della cultura e dell'ambiente.

Nel primo appuntamento, svoltosi il 16 gennaio scorso, sono state anticipate finalità e meccanismi del PON Metro,

La sottoscrizione del Patto da parte delle Amministrazioni interessate è propedeutica all'insediamento di successivi "Tavoli Partenariali" inter-istituzionali che avranno il compito di definire modalità e procedure attuative del Piano.

#### **4. Inseediamento tavoli tematici PON Metro con la partecipazione die funzionari die Comuni della Città Metropolitana**

Il 14 febbraio, presso la Presidenza della Scuola Politecnica dell'Università degli Studi di Palermo, si è svolta l'ultima giornata di approfondimento prevista dal ricco programma di eventi di comunicazione e formazione promossi dal Comune di Palermo per l'avvio della fase attuativa del PON Metro. L'evento, organizzato con il supporto dell'Università di Palermo e della Fondazione Formap, ha inaugurato l'inseediamento dei tavoli tematici legati al Programma "PON Metro Città di Palermo 2014-2020".

Le tematiche all'ordine del giorno hanno riguardato i modelli di erogazione di servizi al cittadino previsti dal PON Metro con particolare riguardo alle tematiche dell'agenda digitale e della inclusione sociale.

Il "PON Metro Città di Palermo" prevede infatti cospicui investimenti (~16M€) per la realizzazione di 7 piattaforme telematiche "orientate ai servizi al cittadino" basate sul modello del cloud computing (assistenza e sostegno sociale, edilizia e catasto, ambiente e territorio, lavori pubblici, lavoro e formazione, cultura e tempo libero, tributi locali). Parimenti cospicue (~23M€) le risorse destinate alla inclusione sociale il cui driver principale, nel PON Metro, è rappresentato dal tema dell'emergenza abitativa.

Presenti in aula più di 120 referenti di circa 40 Comuni della Città Metropolitana che si sono divisi su tre tavoli tematici: (1) territorio e lavori pubblici, (2) cultura e tributi locali e (3) inclusione sociale, lavoro e formazione.

I tavoli tematici così costituiti resteranno attivi per tutta la durata del Programma.

Con la costituzione dei gruppi di lavoro dei tavoli tematici si chiude una impegnativa rassegna di cinque giornate che ha visto il suo momento più elevato nella sottoscrizione, il 21 gennaio scorso, del "Patto per il PON Metro Città di Palermo" da parte della quasi totalità dei Sindaci della Città Metropolitana.

#### **5. Accordo con CISCO**

Cisco e il Comune di Palermo hanno firmato un protocollo d'intesa che ha l'obiettivo di accelerare il processo di innovazione e di creare nuove opportunità per i giovani, le imprese e il territorio nella futura Area Metropolitana di Palermo. La cerimonia si è svolta a Villa Niscemi presenti oltre al sindaco Leoluca Orlando e agli AD di Cisco e Italtel, Agostino Santoni e Stefano Pileri, anche il Rettore, Fabrizio Micari e gli assessori all'Innovazione, alla Scuola e alle Attività Produttive, Gianfranco Rizzo, Barbara Evola e Giovanna Marano. Al cuore del progetto c'è la volontà di fare di Palermo un 'laboratorio a cielo aperto' di innovazione tecnologica e sociale, che getti le basi per trasformare la città e il suo territorio in una smart community: una comunità intelligente e interconnessa, dotata di una rete di infrastrutture e di competenze che faciliti la realizzazione di nuovi servizi e dia spazio al potenziale di innovazione già presente nel territorio. L'accordo si avvale anche della collaborazione di Italtel S.p.A, azienda che è anche storicamente presente nel territorio siciliano, in particolare con un centro di competenza per l'Internet of Things che ha sede a Carini (PA). Il protocollo di intesa prevede lo sviluppo di tre filoni di attività, legati alla formazione - intesa anche come strumento di inclusione sociale - alla implementazione di tecnologie smart city e al supporto per lo sviluppo territoriale e le startup. Innovazione intesa come utilizzo delle più moderne infrastrutture e tecnologie digitali, ma soprattutto innovazione nell'approccio ai problemi e nella ideazione delle soluzioni.

#### **6. Protocollo di intesa con ENEL**

La Giunta Comunale ha approvato un protocollo d'intesa da stipulare con ENEL che ha deciso di puntare sulla connessione ad alta velocità.

Il governo nazionale ha incaricato Enel di portare la fibra praticamente in tutto il territorio nazionale, grazie alla capillare diffusione delle reti elettriche, dando priorità ad alcune città fra cui Palermo: un sistema che consentirà di connettere anche le aree più interne e difficilmente raggiungibili con altre tecnologie. Enel punta sul Fiber to the Home (FTTH), tecnologia in grado di supportare velocità di trasmissione fino a 1 Gbps in download e upload. E così a Palermo, dopo Telecom e Fastweb, anche Enel punta a scavare e a portare la banda larga.

Il protocollo col Comune servirà a snellire le procedure, ad accorciare i tempi e a coordinare i vari uffici che, sotto l'egida del Suap, dovranno dare il via libera ai lavori. Enel dal canto suo si impegna a fare scavi che durino meno di un giorno, a non danneggiare le strade e a garantire il passaggio pedonale e l'accesso alle abitazioni. Nella prima fase del progetto, la cui conclusione è prevista per il 2019, Enel investirà quasi 4 miliardi di euro puntando su Bari, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Napoli, Padova, Palermo, Perugia e Venezia.

## **7. Festival dell'Ingegno**

Il Teatro Massimo di Palermo ha ospitato lunedì 10 ottobre, il 1° Festival dell'Ingegno, ed il concorso collegato, organizzati dall'Amministrazione comunale e dall'Università degli Studi, alla presenza del Sindaco, Leoluca Orlando, del Rettore, Fabrizio Micari e dell'Assessore comunale alle Attività Produttive, Giovanna Marano. Alla manifestazione sono intervenuti, raccontando la loro esperienza, giovani di talento e manager di importanti aziende nazionali ed internazionali, che credono e hanno investito sulle potenzialità del nostro territorio. 'Territorio chiama, ingegno risponde' è stato lo slogan dell'iniziativa, durante la quale Aziende partecipate, Multinazionali e PMI hanno lanciato delle sfide a ragazze e ragazzi d'ingegno, proponendo loro delle linee di ricerca o dei bisogni con i quali misurarsi. I giovani partecipanti dovranno sviluppare proposte operative in grado di aprire ulteriori prospettive di sviluppo per le aziende e al contempo di creare valore per il territorio. Alle idee migliori spetteranno i premi messi in palio dalle aziende, che valuteranno direttamente il talento e la creatività dei giovani. Saranno inoltre presenti punti espositivi ed informativi sulle attività delle aziende e spazi dedicati alle scuole e ai prodotti del loro ingegno. Vodafone Italia, Cisco, Edison e STmicroelectronics sono alcune delle aziende che parteciperanno all'iniziativa.

## **8. Pa/Working e "Palermo capitale italiana dei giovani 2017"**

Pa/Working è un progetto dell'Assessorato alle attività produttive del Comune di Palermo che intende favorire il dibattito dedicato al lavoro e alle nuove opportunità di crescita e sviluppo.

Il Comune di Palermo, coerentemente col principio costituzionale della sussidiarietà, riconosce negli attori locali presenti e radicati sul territorio una risorsa fondamentale e un interlocutore privilegiato e su proposta di alcuni soggetti della rete Pa/Working, ha presentato la sua candidatura a "Capitale italiana dei Giovani 2017" risultando, nella prima fase, tra le tre città finaliste.

PaWorking è una rete partecipata di soggetti pubblici e privati, a cui aderisce anche parte del movimento associazionistico giovanile palermitano, che già dal 2014 sta lavorando con l'obiettivo di creare un ecosistema partecipato che agisca a favore dei giovani e per lo sviluppo economico e occupazionale del territorio attraverso la creazione e il supporto all'impresa, la formazione on the job, l'informazione e lo sviluppo di politiche attive sul lavoro.

Con questa candidatura, l'Amministrazione Comunale, intende mettere in risalto il ruolo dei giovani a favore dello sviluppo della città, confermando e ridefinendo un processo permanente di partecipazione attiva alle decisioni e alle politiche della vita pubblica.

Il punto di partenza è la consapevolezza che "senza giovani non può esserci futuro", per questo risulta indispensabile fare emergere il sommerso di talenti, potenzialità, visioni e competenze di cui i giovani sono portatori, affinché queste "radici future" possano intrecciarsi fruttuosamente allo sviluppo produttivo del territorio.

Rafforzare la rete di servizi è fondamentale per dare coraggio e voce ai giovani, per evitare la fuga di competenze e far sì che i nostri giovani investano sul nostro territorio, ricco di opportunità e risorse.

Il percorso che ha portato oggi Palermo a candidarsi come Capitale Italiana dei Giovani 2017 è stato scandito da molteplici misure che hanno predisposto un progressivo avvicinamento della società civile, dell'amministrazione pubblica e di varie categorie di enti (pubblici e privati) al mondo dei giovani, con un crescente coinvolgimento delle organizzazioni giovanili e non solo, per la creazione di tavoli partecipativi, con esplicito mandato di monitorare e proporre interventi e politiche a sostegno del target giovanile di riferimento.

Il 16 dicembre 2016 Palermo è stata eletta Capitale italiana dei Giovani 2017. La giuria composta dai rappresentanti del Comitato promotore (Forum nazionale giovani, Anci-Giovani, Agenzia Nazionale per i Giovani e Dipartimento nazionale per la gioventù ed il Servizio civile nazionale) e della città di Perugia, capitale 2016, ha decretato la città vincitrice fra le finaliste: Palermo, Bari e Venezia. Il Comune di Palermo aveva presentato la propria candidatura a Capitale Italiana dei Giovani 2017 lo scorso febbraio. Una candidatura che ha visto l'elaborazione di una proposta condivisa che ha coinvolto tante realtà del mondo giovanile, dell'associazionismo, dell'imprenditoria e dell'Università. La Capitale italiana dei giovani è il titolo che viene assegnato annualmente a una città italiana che avrà così la possibilità di mettere in mostra la sua vita e il suo programma vario di iniziative rivolte alle giovani generazioni. Lo scopo primario dell'iniziativa è la promozione e l'attivazione di idee e di progetti innovativi, con l'obiettivo di garantire ai giovani un ruolo sempre più da protagonisti all'interno della società civile. Un modello, insomma, da replicare anche nelle altre città italiane.

Sono cinque gli assi su cui verteranno le attività del prossimo anno: Palermo efficiente e trasparente, Palermo città educativa e culturale, Palermo solidale, Palermo vivibile, Palermo produttiva. In altre parole si punta a formare, per esempio, una Consulta dei giovani, di nuovo il Palermo Pride, tour cittadini rivolti ai giovani e con i giovani migranti. E ancora Teatro ragazzi, Festival dell'ingegno e nuove ludoteche cittadine. Sviluppo di servizi di consulenza aziendale per la creazione d'impresa, contributi ed agevolazioni per i giovani.

#### **9. Laboratorio pubblico - Coworking al mercato ittico**

Il progetto prevede la realizzazione di uno spazio pubblico per laboratorio pubblico-co-working presso i locali del Mercato Ittico di via Francesco Crispi, 3/5.

Lo spazio pubblico di coworking ospita otto progetti tra innovazione tecnologica, ricerca scientifica e valorizzazione del patrimonio artistico e gastronomico per riqualificare il Mercato ittico e rilanciare la cultura del mare della città. È stato inaugurato il 26 settembre u.s. il primo coworking e laboratorio pubblico cittadino negli uffici del mercato di via Crispi. L'assessore alle attività produttive Giovanna Marano e il sindaco Leoluca Orlando hanno consegnato ai giovani le chiavi di uno spazio nel quale, per i successivi 6 mesi, questi potranno utilizzare i tre locali e i servizi, come le postazioni pc e il wifi, messi a disposizione dall'amministrazione.

Le parole d'ordine della iniziativa sono animare, contaminare e valorizzare con un esperimento che darà risalto all'incontro la tradizione e progetti innovativi che esaltano il potenziale economico e culturale del prodotto ittico mettendo insieme le competenze e la progettualità di giovani che restano a Palermo per creare attività imprenditoriali e circuiti virtuosi per lo sviluppo del territorio.

La finalità principale del laboratorio-coworking sarà infatti il marketing territoriale del Mercato ittico e del lungomare. Per questo motivo, gli otto progetti che si sono aggiudicati il bando lanciato lo scorso anno dal Comune, ruotano attorno alla promozione economica del Mercato e della tradizione gastronomica locale legata alla pesca e alla dieta mediterranea, ma anche progetti e ricerche scientifiche che riguardano la realizzazione di impianti di acquaponica, tecnica mista di allevamento in acqua che unisce l'acquicoltura e la coltivazione idroponica, o ancora l'utilizzo degli scarti alimentari del pesce. Il progetto proseguirà nei prossimi mesi con la creazione di un altro coworking a vocazione commerciale che sorgerà nel mercato ortofrutticolo.

È in corso di attivazione un secondo laboratorio-coworking all'interno del Mercato Ortofrutticolo di Palermo finalizzato alla valorizzazione della filiera corta agroalimentare e di tutto quello che nel post Expo sarà in grado di intrecciare la qualità dell'offerta turistica cittadina con l'eccellenza alimentare.

SEZIONE 3: PANORAMICA DI INVESTIMENTO E SISTEMA DEGLI INDICATORI

3.1.- PANORAMICA DI INVESTIMENTO E MOTIVAZIONE DELLA SCELTA

Asse	Obiettivo Specifico	Motivazione della scelta	Indicatore di risultato	Azione	Indicatore di realizzazione	(eventuale motivazione della scelta)
2	2.2	<p>Situazione: Il Comune di Palermo è socio unico della partecipata SISPI SPA che negli anni ha contribuito in maniera sostanziale alla digitalizzazione dei processi della Amministrazione. Allo stato attuale sono già stati realizzati alcuni progetti di digitalizzazione e innovazione dei processi interni (dematerializzazione) che saranno potenziati con l'intervento della Agenda Urbana.</p> <p>Tipologia di intervento: Piattaforme di collaborazione interna all'amministrazione/istituzionale, videoconferenze, a supporto dei vari ambiti della PA (sanità, turismo, cultura e impresa).</p>	<p>Numero di utenti della P.A. abilitati da nuovi servizi per la digitalizzazione dei processi interni della P.A.</p>	<p>2.2.1 – 2.2.3 Soluzioni tecnologiche per la digitalizzazione e innovazione dei processi interni dei vari ambiti della Pubblica Amministrazione nel quadro del Sistema pubblico di connettività quali ad esempio la giustizia (informatizzazione del processo civile), la sanità, il turismo, le attività e i beni culturali, i servizi alle imprese.</p>	<p>Nuovi servizi ICT pienamente interoperabili a servizio della digitalizzazione dei processi interni delle Amministrazioni di Palermo e Bagheria.</p>	

<b>Asse</b>	<b>Obiettivo Specifico</b>	<b>Motivazione della scelta</b>	<b>Indicatore di risultato</b>	<b>Azione</b>	<b>Indicatore di realizzazione</b>	<b>(eventuale motivazione della scelta)</b>
4	<p data-bbox="352 1518 632 1854">4.1</p>	<p data-bbox="352 1122 632 1518">Situazione: Gli interventi per il miglioramento dell'efficienza energetica negli impianti di illuminazione pubblica sono indicati con alta priorità cioè con elevato potenziale di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.</p> <p data-bbox="639 1122 887 1518">Tipologia di intervento: Installazione di sistemi automatici di regolazione, quali sensori di luminosità, sistemi di telecontrollo e di telegestione energetica nelle reti di pubblica illuminazione.</p> <p data-bbox="895 1122 1168 1518">Cambiamento Atteso: La città di Palermo si pone l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> di 400.000 tonnellate cioè, del 21,5% rispetto all'anno 1990 (anno base) in cui sono state pari a 1.864.142 tonnellate (2,7 ton CO<sub>2</sub> per abitante).</p>	<p data-bbox="352 898 632 1122">Risparmio Energetico (MWh/anno)</p> <p data-bbox="639 898 1168 1122">Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> (MWh/anno)</p>	<p data-bbox="352 663 632 898">4.1.13</p> <p data-bbox="639 663 1168 898">Efficientamento di impianti pubblica illuminazione.</p>	<p data-bbox="352 427 632 663">Impianti pubblica illuminazione dotati di sistema di regolazione del flusso luminoso, telecontrollo e telegestione.</p>	

10/10/2011

Asse	Obiettivo Specifico	Motivazione della scelta	Indicatore di risultato	Azione	Indicatore di realizzazione	(eventuale motivazione della scelta)
4	4.1	<p>Situazione: Necessità di adeguare gli edifici scolastici alle normative vigenti mediante l'utilizzo di azioni volte anche all'efficientamento energetico per l'ottimizzazione dei consumi energetici.</p> <p>Tipologia di intervento: Adeguamento degli edifici scolastici coinvolti mediante tecnologie avanzate di natura impiantistica, integrazione di fonti rinnovabili, puntuali interventi sull'involucro ed elementi ICT (sensoristica in ottica integrata "building management system" e "smart city"). Gli interventi comprenderanno l'adozione di accorgimenti bioclimatici e l'integrazione di impianti solari termici e fotovoltaici dimensionati per il soddisfacimento dell'autoconsumo (illustrati da display interattivi).</p> <p>Cambiamento Atteso:</p>	<p>Risparmio economico sui consumi</p> <p>Incremento dell'utenza</p> <p>miglioramento delle performance formative degli studenti</p>	<p>4.1.1 - Interventi di ristrutturazione di singoli edifici scolastici</p>	<p>Retrofit energetico numero edifici</p> <p>Numero utenti</p> <p>Aumento del rendimento medio della popolazione scolastica.</p>	



		<p>ambiente esterno e dall'altro contribuire alla produzione di energia da fonti rinnovabili installando pannelli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica, nonché installazione di sistemi intelligenti di telecontrollo, regolazione, gestione, monitoraggio e ottimizzazione dei consumi energetici (smartbuildings) e delle emissioni inquinanti anche attraverso l'utilizzo di mix tecnologici, nonché installazione di sistemi di produzione di energia da fonte rinnovabile da destinare all'autoconsumo, il tutto nell'ambito del PAES ed in conformità con la pianificazione urbanistica</p>				
		<p>Cambiamento Atteso: Risparmio economico sui consumi energetici e riduzione delle emissioni annue di CO2.</p>				

<b>Asse</b>	<b>Obiettivo Specifico</b>	<b>Motivazione della scelta</b>	<b>Indicatore di risultato</b>	<b>Azione</b>	<b>Indicatore di realizzazione</b>	<b>(eventuale motivazione della scelta)</b>
		Situazione:				

4	4.6	<p>Sostituzione del vecchio parco macchine Euro 2/Euro 3 obsoleto ed inquinante.</p> <p>Tipologia di intervento:          Acquisto nuovi bus ecologici diesel Euro6 o a metano.          Cambiamento Atteso:          Riduzione delle emissioni annue di CO2.</p>	<p>Abbattimento delle emissioni di clima-alteranti.</p>	<p>4.6.2          Rinnovamento flotta autobus a servizio del TPL nella Città di Palermo mediante l'acquisto di autobus Diesel Euro 6 o a metano</p>	<p>N. Nuovi bus acquistati = n. bus vecchi dismessi</p>	
---	-----	---	---	---	---	--

<b>Asse</b>	<b>Obiettivo Specifico</b>	<b>Motivazione della scelta</b>	<b>Indicatore di risultato</b>	<b>Azione</b>	<b>Indicatore di realizzazione</b>	<b>(eventuale motivazione della scelta)</b>
6	6.7 – da destinare successivamente	<p>Situazione:            Necessità di assicurare interventi di manutenzione programmata sul patrimonio architettonico            Insufficienti sistemi di fruizione turistica del patrimonio architettonico attraverso reti informatiche            Necessità di implementazione di sistemi di gestione e di fruizione informatizzata della documentazione di archivio</p>	<p>Numero di accessi sia ai siti fisici che ai siti digitali            Percentuale di elementi inseriti in banca dati OO.PP.            Incremento dei flussi turistici</p>	<p>Progettazione e realizzazione di opere pubbliche e servizi digitali o</p>	<p>Numero di siti riaperti al pubblico            Costruzione del data-base archivio informatizzato OO.PP.            Numero di siti digitali progettati e disponibili in rete</p>	

13/07/2015

		<p>interesse culturale (percorso UNESCO)</p> <p>Messa in rete del patrimonio architettonico per fruizione sia turistica che didattico-culturale con realtà aumentata (navigazione 3D interni o ricostruzioni delle preesistenze).</p> <p>Realizzazione di archivi informatizzati di OO.PP. sia ad uso interno che ad uso pubblico, anche ai fini della progettazione e realizzazione di un Urban Center.</p> <p>Cambiamento Atteso:</p> <p>Tutela e conservazione del patrimonio architettonico cittadino.</p> <p>Maggiore consapevolezza dell'identità culturale locale da parte degli abitanti, con particolare riguardo alla popolazione scolastica.</p> <p>Incremento dei flussi turistici determinati da una migliore conoscenza e fruizione del patrimonio architettonico e urbanistico.</p>			
--	--	--	--	--	--

Agenda Urbana delle Città di Palermo e Bagheria  
Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile

3.2 - BATTERIA DI INDICATORI DELLA STRATEGIA DI SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE

<b>Risultato Atteso (Obiettivo Specifico)</b>	<b>Indicatore di risultato</b>	<b>Azione</b>	<b>Indicatore di realizzazione*</b>
Rafforzare le applicazioni delle TIC per l'e-government, l'e-learning, l'e-inclusion, l'e-culture e l'e-health.	Numero di utenti della P.A. abilitati da nuovi servizi per la digitalizzazione dei processi interni della P.A.	2.2.1: Digitalizzazione e innovazione dei processi interni dei vari ambiti della Pubblica Amministrazione.	Nuovi servizi ICT pienamente interoperabili a servizio della digitalizzazione dei processi interni delle Amministrazioni di Palermo e Bagheria.
	Numero di utenti della P.A. abilitati all'accesso di nuove banche dati associate in cloud	2.2.3 - Interventi per assicurare l'interoperabilità delle banche dati pubbliche. (Gli interventi comprendono prioritariamente le grandi banche dati pubbliche - eventualmente anche nuove basi dati, nonché quelle realizzate attraverso la gestione associata delle funzioni ICT, in particolare nei piccoli Comuni ricorrendo, ove opportuno, a soluzioni cloud)	Numero di banche dati pubbliche interoperabili
Sviluppare e realizzare nuovi modelli di attività per le PMI, in particolare per l'internazionalizzazione	Numero di utenti fruitori di prodotti e servizi complementari alla valorizzazione di identificati attrattori culturali e naturali	3.3.2 - Supporto allo sviluppo di prodotti e servizi complementari alla valorizzazione di identificati attrattori culturali e naturali del territorio anche attraverso l'integrazione tra imprese delle filiere culturali, turistiche e creative e dello spettacolo, e delle filiere dei prodotti tradizionali e tipici.	Numero di prodotti e servizi sviluppati
	Numero di prodotti/servizi riqualificati/innovati	3.3.4 - Sostegno alla competitività delle imprese nelle destinazioni turistiche, attraverso interventi di qualificazione dell'offerta e innovazione di prodotto/servizio, strategica ed organizzativa.	Numero di imprese del settore turistico sostenute attraverso interventi di promozione/riqualificazione dell'offerta e dei prodotti/servizi erogati
Sostenere l'efficienza energetica e l'uso dell'energia rinnovabile nelle infrastrutture pubbliche	Emissioni di gas a effetto serra del settore  Consumi di energia elettrica della PA per Unità di lavoro	4.1.1 - Promozione dell'efficienza e riduzione di consumi di energia primaria negli edifici e strutture pubbliche: interventi di ristrutturazione di singoli edifici o complessi di edifici, installazione di sistemi intelligenti di telecontrollo,	Mq di edifici che hanno beneficiato di interventi di riqualificazione energetica

	della PA (media annua in migliaia)	regolazione, gestione, monitoraggio e ottimizzazione dei consumi energetici (smartbuildings) e delle emissioni inquinanti anche attraverso l'utilizzo di mix tecnologici, installazione di sistemi di produzione di energia da fonte rinnovabile da destinare all'autoconsumo.	
Sostenere l'efficienza energetica e l'uso dell'energia rinnovabile nelle infrastrutture pubbliche	<p>Consumi di energia elettrica per illuminazione pubblica per kmq di superficie dei centri abitati.</p> <p>Consumi di energia elettrica della PA per Unità di lavoro della PA (media annua in migliaia) nei Comuni capoluogo delle Città metropolitane.</p>	4.1.3 - Adozione di soluzioni tecnologiche per la riduzione dei consumi energetici delle reti di illuminazione pubblica, promuovendo installazioni di sistemi automatici di regolazione (sensori di luminosità, sistemi di telecontrollo e di telegestione energetica della rete).	<p>1. Adozione di soluzioni tecnologiche per la riduzione dei consumi energetici delle reti di illuminazione pubblica cittadina, mediante l'installazione di sistemi automatici di regolazione (sensori di luminosità, sistemi di telecontrollo e di telegestione energetica della rete).</p> <p>2. Utilizzo di soluzioni tecnologiche intelligenti in coerenza con il paradigma della Smart City: pali intelligenti abilitanti Wi-Fi, videosorveglianza, sistemi IOT per il monitoraggio ambientale.</p> <p>3. Miglioramento delle condizioni di sicurezza dei cittadini mediante l'adeguamento dei parametri illuminotecnici dell'illuminazione stradale e delle aree pedonali e la videosorveglianza.</p>
Sostenere l'efficienza energetica e l'uso dell'energia rinnovabile nelle infrastrutture pubbliche	Miglioramento della qualità dell'aria (concentrazione di PM 10 nell'aria nei comuni capoluogo di provincia.	4.6.2 – Rinnovo del materiale rotabile	N. di bus acquistati
Promuovere l'inclusione sociale, combattere la povertà	Percentuale di partecipanti	9.3.1 - Finanziamento piani di investimento per Comuni associati per realizzare nuove infrastrutture o	N di nuove infrastrutture o di infrastrutture esistenti recuperate.

<p>e ogni forma di discriminazione</p>		<p>recuperare quelle esistenti (asili nido, centri ludici, servizi integrativi prima infanzia, ludoteche e centri diurni per minori, comunità socio-educative)</p> <p>9.3.2 - Aiuti per sostenere gli investimenti nelle strutture di servizi socio educativi per la prima infanzia</p> <p>9.3.5 - Piani di investimento in infrastrutture per Comuni associati e aiuti per sostenere gli investimenti privati nelle strutture per anziani e persone con limitazioni nell'autonomia</p> <p>9.3.8 - Finanziamento investimenti per la riorganizzazione e il potenziamento dei servizi territoriali sociosanitari, di assistenza primaria e sanitari non ospedalieri compresa la implementazione di telemedicina, la riorganizzazione della rete del welfare d'accesso e lo sviluppo di reti tra servizi e risorse del territorio per favorire la non istituzionalizzazione della cura</p> <p>9.4.1 - Interventi di potenziamento del patrimonio pubblico esistente e di recupero di alloggi di proprietà pubblica dei Comuni e ex IACP per incrementare la disponibilità di alloggi Interventi infrastrutturali finalizzati alla sperimentazione categorie fragili per ragioni economiche e sociali. sociali e servizi abitativi per di</p>	<p>N. di progetti di aiuto atti a sostenere gli investimenti nelle strutture di servizi socio educativi per la prima infanzia.</p> <p>N. di progetti di aiuto atti a sostenere gli investimenti privati nelle strutture per anziani e persone con limitazioni nell'autonomia</p> <p>N. progetti dedicati alla riorganizzazione e il potenziamento dei servizi territoriali sociosanitari</p> <p>N. di alloggi recuperati</p>
--	--	--	--

		modelli innovativi sociali e abitativi	
Preservare e tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse (da allocare successivamente, con le eventuali riserve del 10%)	Aumento dei flussi turistici nelle Città di Palermo e Bagheria	6.7.1 - Interventi per la tutela, la valorizzazione e la messa in rete del patrimonio culturale, materiale e immateriale, nelle aree di attrazione di rilevanza strategica tale da consolidare e promuovere processi di sviluppo	Numero di interventi atti a promuovere le risorse culturali nelle aree di attrazione di rilevanza strategica tale da consolidare e promuovere processi di sviluppo

**SEZIONE 4 – PIANO FINANZIARIO DELL'AGENDA URBANA**

**4.1 – Distribuzione delle risorse**

<b>Asse Prioritario</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Importi Palermo</b>	<b>Importi Bagheria</b>
<b>2</b>	Agenda digitale	€ 4.535.515,70	€ 612.000,00
<b>3</b>	Competitività dei sistemi produttivi	€ 6.264.180,02	€ 1.800.000,00
<b>4</b>	Energia sostenibile e qualità della vita	€ 58.580.340,15	€ 6.750.000,00
<b>9</b>	Promuovere l'inclusione sociale e combattere la povertà e ogni discriminazione (da destinare successivamente)	5.000.000,00	€ 1.218.980,70
<b>Totale (90 % dell risorse)</b>		<b>€ 74.380.034,70</b>	<b>€ 10.380.980,70</b>
<b>6</b>	Preservare e tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse (cultura)	€ 4.000.000,00	€ 0,00
<b>Tutti gli assi</b>	Da destinare successivamente	€ 4.264.448,00	€ 1.153.442,26
<b>Riserva (10% delle risorse)</b>		<b>€ 8.264.448,00</b>	<b>€ 1.153.442,26</b>
<b>FSE</b>	Asse prioritario 1: Occupazione	€ 1.290.700,03	€ 180.138,84
	Asse prioritario 2 - Inclusione Sociale e lotta alla povertà	€ 1.290.700,03	€ 180.138,84
	Asse prioritario 3 - Istruzione e Formazione	€ 645.349,82	€ 90.069,39
<b>Totale (FSE)</b>		<b>€ 3.226.749,88</b>	<b>€ 450.347,07</b>
<b>TOTALE AGENDA URBANA (100%) + Risorse aggiuntive FSE</b>		<b>€ 85.871.232,95</b>	<b>€ 11.984.770,00</b>

**Palermo**

Risorse A.U. (90%)				Totale		€ 74.380.035,07
Azione	Dotazione finanziaria POR	Eventuale Cofinanziamento	Risultato Atteso (Ob. Spec.)	Dotazione finanziaria POR	Asse	Dotazione finanziaria POR
2.2.1	€ 1.980.000,00	€ 0,00	Piattaforme di collaborazione interna all'amministrazione/istituzionale, videoconferenze, a supporto dei vari ambiti della PA (sanità, turismo, cultura e impresa)	€ 1.980.000,00	2	€ 4.535.514,90
2.2.3	€ 2.555.514,90	€ 0,00	Piattaforma condivisione banche dati Amm.ne Comunale Palermo Amm.ne comunale di Bagheria - Amm.ne Regionale - UNIPA.	€ 1.925.514,90	2	
		€ 0,00	Azioni di supporto per la promozione e la diffusione del commercio elettronico attraverso le infrastrutture "pago PA".	€ 630.000,00	2	
3.3.2	€ 6.264.180,03	€ 0,00	Bando per l'integrazione tra imprese delle filiere culturali, turistiche ri creative e dello spettacolo, e delle filiere dei prodotti tradizionali e tipici.	€ 6.264.180,03	3	€ 6.264.180,03
3.3.4		€ 0,00	Bando a competitività delle imprese nelle destinazioni turistiche, attraverso interventi di qualificazione dell'offerta e innovazione di prodotto/servizio, strategica ed organizzativa.		3	
4.1.1	€ 26.766.161,57		Interventi di ristrutturazione per l'adeguamento alle vigenti normative volti anche all'ottimizzazione dei consumi energetici e delle emissioni inquinanti di quattro edifici scolastici del Comune di Palermo	€ 14.616.161,27	4	€ 26.766.161,57
		€ 0,00	Retrofit energetico edifici e spazi pubblici	€ 12.150.000,37	4	
4.1.3	€ 13.050.000,00	€ 0,00	Efficientamento impianti di pubblica illuminazione	€ 13.050.000,00	4	€ 13.050.000,00

4.6.2	€ 18.764.178,51	€ 0,00	Rinnovo flotta autobus a servizio del TPL nella Città di Palermo mediante l'acquisto di autobus Diesel Euro 6 o a metano	€ 18.764.178,51	4	€ 18.764.178,51
9.3.1	€ 5.000.000	€ 0,00	Riqualificazione e fruizione di spazi del territorio per lo sviluppo di attività sportive di base, sia a terra sia a mare (piste di pattinaggio, skate park, campetti multifunzionali) anche attraverso l'acquisto di attrezzature sportive e canoe e barche accessibili a persone con disabilità e a ridotta attività motoria.	In corso di definizione	9	In corso di definizione
9.3.2		€ 0,00	Aiuti per sostenere gli investimenti nelle strutture di servizi socio educativi per la prima infanzia	In corso di definizione	9	In corso di definizione
9.3.5		€ 0,00	Piani di investimento in infrastrutture per Comuni associati e aiuti per sostenere gli investimenti privati nelle strutture per anziani e persone con limitazioni nell'autonomia	In corso di definizione	9	In corso di definizione
9.3.8		€ 0,00	Finanziamento investimenti per la riorganizzazione e il potenziamento dei servizi territoriali sociosanitari, di assistenza primaria e sanitari non ospedalieri compresa la implementazione di telemedicina, la riorganizzazione della rete del welfare d'accesso e lo sviluppo di reti tra servizi e risorse del territorio per favorire la non istituzionalizzazione della cura	In corso di definizione	9	In corso di definizione
9.4.1		€ 0,00	Interventi di potenziamento del patrimonio pubblico esistente e di recupero di alloggi di proprietà pubblica dei Comuni e ex IACP per incrementare la disponibilità di alloggi sociali e servizi abitativi per categorie fragili per ragioni economiche e sociali. Interventi infrastrutturali finalizzati alla sperimentazione di modelli innovativi sociali e abitativi	In corso di definizione	9	In corso di definizione
<b>Riserva A.U. (10 %)</b>				<b>Totale</b>		<b>€ 8.264.448,00</b>

6.7.1	€ 4.000.000,00	€ 0,00	Valorizzazione e recupero del patrimonio architettonico di interesse culturale (percorso UNESCO) - da destinare successivamente	In corso di definizione	6	€ 4.000.000,00
Tutti i driver	€ 4.264.448,00	€ 0,00	Risorse da destinare successivamente	In corso di definizione	2, 3, 4, 6 o 9	€ 4.264.448,00
<b>Risorse aggiuntive FSE</b>				<b>Totale</b>		<b>€ 74.380.035,00</b>
A.P.1	€ 1.290.700,03	€ 0,00	Occupazione	€ 1.290.700,03	9	€ 1.290.700,03
A.P.2	€ 1.290.700,03	€ 0,00	Inclusione Sociale e lotta alla povertà	€ 1.290.700,03	9	€ 1.290.700,03
A.P.3	€ 645.349,82	€ 0,00	Istruzione e Formazione	€ 645.349,82	9	€ 645.349,82
				<b>Totale</b>		<b>€ 3.226.749,88</b>

## Bagheria

Si veda quadro tecnico finanziario allegato

