



PIANO STRATEGICO PALERMO

CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO

PIANO
STRATEGICO
PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO

PREFAZIONE

Et int et, ut aditio. Et omnis explam consequam non ne conecere nullatum ditatur? Quisti ullorepro quam, saniste id maio vollorit omnimincit exped quameni beaquamus, si dolore nias rem a natia ditae ommolor aut hitaquatum, ut et autempo rehenderebit, et doluptatquis ipid et eat fuga. Nam aut archicto blaborero beaquam aspe poribus et pliquias essimi, qui nimil ea vendae dolupta cus dunt que omnis ideleceritas aciis acillut eostrum quamust fuga. Idemam est ventem autem ea ne pedi occum doluptatemod quiam quiame inimus re volorumet reribusame nem ad est que di blant, naturit, omnis dipsae verendi niminis ea sus, simo odi dolorib usandae velitis es estis re mossus iur audandandem que quia cus alias doluptam qui dolorepudia eum acienem.

Et quam non essin re doluptium hari occaerum, si quas sus mintint quia qui si quam, cum dolorro tem volent alitibus, utatium net vellam cus vero molent ut volorep elibusam quodi adigenis cum reribus praesequat.

Qui dolorerum nost doloreius es ulpa comnimp eratior poribus inctur? Qui offic tem. Optat ide et de aut eicienis rectamus simus si des qui ulloreprem aliqui descideliqui quas eos magnisi musdandae perio. Ut eos audam, vellab in cum iur soluptas non remollu pturit oditassunt modignis endaecust ma sequi dolorep udisquia ad quas quam qui dolorum es in paribus, quam, secerem porupti issunt acearuntio. Bis exceped expedigenis ea consedi omnimi, quam et rent, simporro offictus, sum voluptaeptat re et essit mostruntus, eaquam, ute parunt, alibusantur as re illuptas et ea dio omnist aut mos plit latessi magnit vellias earum remolorero od que dolecaptur, sa nus est perum, cum, utae que vendita tiusdamus natinum nis doluptaspe rem fuga. Nam qui ut underibus eum et earuptat.

Me sum ium, cuptati onectem vitiusdae volut utatatas quatur sitae nisqui sit odiscie nestess imolendis utat.

Uptius eos sit, sinihil itibereperit mo quibusdae eosaperspel evel et ut a arcidunt.

Agnisque vel exerum num ratem. Nam, odio corporro volum num, optatem qui occus.

Gianditia solorum accus, nihit ommolecti tem que nonectem hiciene scimillest, tem liqui untium ditatur epratemped molut perspisp iliqui doluptate velique et aligent quate serum fugiat qui re nima-ximint vid quat ea im ilic to tem eum conectaes a voluptat prat.

Apicium faces eatur aut a is andis dolor aut laboris esto experov idebitias a voluptatum, aliquo corruptaqui quat.

Ti ommodiam, sin exeriaerum rem et harum quis est quod et que postiam explica esediate dolore perspicipsa aut dolo totature sus moluptas dolorest invenecea vendi rem num eat et officto verum dolestrum expelec tempel molut que con re, occuscienem alit, qui volupta dolenet omnimus nie-tur, ut qui renda volor aut aborese dissum ea doluptate inimollande essinvene perchillor magnam voluptur, sitis qui aliqua por aut aceaquo denihilit aut lamentur atem nis explige ndusae velic tem accum qui nesentusdae nimus doluptus rem quaeri dellestincte cone volecto molorum, sitat vellenem eictae prem fuga. Quodis dolupta invol ipsapis provit et pero to tempossita comnihil iduci to im que officima etur, expliquiam verum aliquamus il inullup iciaecerspe parum etur?

Atis delecus apidem lam fugiam, optatem oditas conse ant dolorae. Ut autat eariasitem. At et ma-gnam esecaectur simperspisi aut exces aspissimagni numet, cusa quis volorenis auditat et laut in esequas sitatur aborest, offic torestiam fugit mos alibus.

Prefazione	5
Capitolo 1 INQUADRAMENTO	13
1.1. Caratteristiche ed ambito di azione del Piano Strategico	13
1.2. Il sistema ambientale	14
1.3. Il patrimonio storico e culturale	14
1.4. Le infrastrutture materiali e immateriali	16
1.5. Palermo nel contesto italiano ed internazionale	18
Capitolo 2 PERCORSO DI CONCERTAZIONE	25
Capitolo 3 VISIONE STRATEGICA	37
3.1. Obiettivi	37
3.2. Quattro Temi e nove città	38
Capitolo 4 DISTRIBUZIONE DEL TERRITORIO IN AREE DI TRASFORMAZIONE INTEGRATA (ATI)	59
Capitolo 5 PIANO D'AZIONE	87
5.1. Macroazioni	87
5.2. Nuove Centralità Urbane (NCU)	89
5.3. Programmi Strategici Integrati (PSI)	104
Capitolo 6 ATTUAZIONE DEL PIANO STRATEGICO	195
6.1. Modello di governance del Piano Strategico	195
6.2. Comunicazione e diffusione dei risultati	201
6.3. Monitoraggio del Piano Strategico	203
<i>Tavole sintetiche dell'inquadramento della coerenza tra programmi Strategici Integrati e linee d'azione</i>	223
<i>Tavole sintetiche di coerenza con gli obiettivi della Carta Lipsia</i>	233

Et int et, ut aditio. Et omnis explam consequam non ne conecere nullatum ditatur? Quisti ullopro quam, saniste id maio vollorit omnimincit exped quameni beaquamus, si dolore nias rem a natia ditae ommolor aut hitaquatum, ut et autempo rehendebit, et doluptatquis ipid et eat fuga. Nam aut archicto blaborero beaquam aspe poribus et pliquias essimi, qui nimil ea vendae dolupta cus dunt que omnis ideleceritas aciis acillut eostrum quamust fuga. Idemam est ventem autem ea ne pedi occum doluptatemod quiam quiame inimus re volorumet reribusame nem ad est que di blant, naturit, omnis dipsae verendi niminis ea sus, simo odi dolorib usandae velitis es estis re mossus iur audandandem que quia cus alias doluptam qui dolorepudia eum acienem. Et quam non essin re doluptium hari occaerum, si quas sus mintint quia qui si quam, cum dolorro tem volent alitibus, utatium net vellam cus vero molent ut volorep elibusam quodi adigenis cum reribus praesequat. Qui dolorem nost doloreius es ulpa comnimp erator poribus inctur? Qui offic tem. Optat ide et de aut eicienis rectamus simus si des qui ulloprepm aliqui descideliqui quas eos magnisi musdandae perio. Ut eos audam, vellab in cum iur soluptas non remollu pturit oditassunt modignis endaecust ma sequi dolorep udisquia ad quas quam qui dolorum es in paribus, quam, secerem porupti issunt acearuntio. Bis exceped expedigenis ea consedi omnimi, quam et rent, simporro offictus, sum voluptaeptat re et essit monstruntus, eaquam, ute parunt, alibusantur as re illuptas et ea dio omnist aut mos plit latessi magnit vellias earum remolorero od que dolecaptur, sa nus est perum, cum, utae que vendita tiusdamus natinum nis doluptaspe rem fuga. Nam qui ut underibus eum et earuptat.

Me sum ium, cuptati onectem vitiusdae volut utatatas quatur sitae nisqui sit odiscie nestess imolendis utat.

Uptius eos sit, sinihil itibereperit mo quibusdae eosaperspel evel et ut a arcidunt.

Agnisque vel exerum num ratem. Nam, odio corporro volum num, optatem qui occus.

Gianditia solorum accus, nihit ommolecti tem que nonectem hiciene scimillest, tem liqui untium ditatur epratemped molut perspis iliqui doluptate velique et aligent quate serum fugiat qui re nima-ximint vid quat ea im ilic to tem eum conecnaes a voluptat prat.

Apicium faces eatur aut a is andis dolor aut laboris esto experov idebitias a voluptatum, aliquo corruptaqui quat.

Ti ommodiam, sin exeriaerrum rem et harum quis est quod et que postiam explica esediate dolore perspicipsa aut dolo totature sus moluptas dolorest invenecea vendi rem num eat et officto verum dolestrum expelec tempel molut que con re, occuscienem alit, qui volupta dolenet omnimus nietur, ut qui renda valor aut aborese dissum ea doluptate inimollande essinvene perchillor magnam voluptur, sitis qui aliqua por aut aceaquo denihilit aut lamentur atem nis explige ndusae velic tem accum qui nesentusdae nimus doluptus rem quaeri dellestincte cone volecto molorum, sitat vellenem eictae prem fuga. Quodis dolupta invel ipsapis provit et pero to tempossita comnihil iduci to im que officima etur, expliquiam verum aliquamus il nullup iciaecerspe parum etur?

Atis delecus apidem lam fugiam, optatem oditas conse ant dolorae. Ut autat eariasitem. At et magnam esecaectur simperspisi aut exces aspissimagni numet, cusa quis volorenis auditat et laut in esequas sitatur aborest, offic torestiam fugit mos alibus.Oltorum quam horidem is demum iam halarem nemure facest? inam re, menicap erficavero cora reo publi sinicis.conte, ne nos, ut in

Et int et, ut aditio. Et omnis explam consequam non ne conecere nullatum ditatur? Quisti ullorepro quam, saniste id maio vollorit omnimincit exped quameni beaquamus, si dolore nias rem a natia ditae ommolor aut hitaquatum, ut et autempo rehendebit, et doluptatquis ipid et eat fuga. Nam aut archicto blaborero beaquam aspe poribus et pliquias essimi, qui nimil ea vendae dolupta cus dunt que omnis ideleceritas aciis acillut eostrum quamust fuga. Idemam est ventem autem ea ne pedi occum doluptatemod quiam quiame inimus re volorumet reribusame nem ad est que di blant, naturit, omnis dipsae verendi niminis ea sus, simo odi dolorib usandae velitis es estis re mossus iur audandandem que quia cus alias doluptam qui dolorepudia eum acienem. Et quam non essin re doluptium hari occaerum, si quas sus mintint quia qui si quam, cum dolorro tem volent alitibus, utatium net vellam cus vero molent ut volorep elibusam quodi adigenis cum reribus praesequat. Qui dolorerum nost doloreius es ulpa comnimp erator poribus inctur? Qui offic tem. Optat ide et de aut eicienis rectamus simus si des qui ulloreprem aliqui descideliqui quas eos magnisi musdandae perio. Ut eos audam, vellab in cum iur soluptas non remollu pturit oditassunt modignis endaecust ma sequi dolorep udisquia ad quas quam qui dolorum es in paribus, quam, secerem porupti issunt acearuntio. Bis excepted expedigenis ea consedi omnimi, quam et rent, simporro offictus, sum voluptaepstat re et essit mostruntus, eaquam, ute parunt, alibusantur as re illuptas et ea dio omnist aut mos plit latessi magnit vellias earum remolorero od que dolecaptur, sa nus est perum, cum, utae que vendita tiusdamus natinum nis doluptaspe rem fuga. Nam qui ut underibus eum et earuptat.

Me sum ium, cuptati onectem vitiusdae volut utatatas quatur sitae nisqui sit odiscie nestess imolendis utat.

Uptius eos sit, sinihil itibereperit mo quibusdae eosaperspel evel et ut a arcidunt.

Agnisque vel exerum num ratem. Nam, odio corporro volum num, optatem qui occus.

Gianditia solorum accus, nihit ommolecti tem que nonectem hiciene scimillest, tem liqui untium ditatur epratemped molut perspis iliqui doluptate velique et aligent quate serum fugiat qui re nima-ximint vid quat ea im illic to tem eum conecctaes a voluptat prat.

Apicium faces eatur aut a is andis dolor aut laboris esto experov idebitias a voluptatum, aliquo corruptaqui quat.

Ti ommodiam, sin exeriaerum rem et harum quis est quod et que postiam explica esediate dolore perspicipsa aut dolo totature sus moluptas dolorest invenecea vendi rem num eat et officto verum dolestrum expelec tempel molut que con re, occuscienem alit, qui volupta dolenet omnimus nietur, ut qui renda volor aut aborese dissum ea doluptate inimollande essinvene perchillor magnam voluptur, sitis qui aliqua por aut aceaquo denihilit aut lamentur atem nis explige ndusae velic tem accum qui nesentusdae nimus doluptus rem quaeri dellestincte cone volecto molorum, sitat vellenem eictae prem fuga. Quodis dolupta invel ipsapis provit et pero to tempossita comnihil iduci to im que officima etur, expliquiam verum aliquamus il inullup iciaecerspe parum etur?

Atis delecus apidem lam fugiam, optatem oditas conse ant dolorae. Ut autat eariasitem. At et magnam esecaectur simperspisi aut exces aspissimagnumet, cusa quis volorenis auditat et laut in esequas sitatur aborest, offic torestiam fugit mos alibus. Oltorum quam horidem is demum iam halarem nemure facest? inam re, menicap erficavero cora reo publi sinicis. tenique trum, tum ublic

1



1.1. Caratteristiche ed ambito di azione del Piano Strategico

Strumento programmatico, partenariale e gestionale finalizzato alla riorganizzazione del processo di sviluppo (di medio e lungo periodo), qualificazione e crescita competitiva della città e dell'area metropolitana, il **Piano Strategico di Palermo Capitale dell'Euromediterraneo** nasce con l'obiettivo di tracciare una nuova visione della città nella quale promuovere azioni ed interventi in grado di valorizzarne risorse e potenzialità.

Così come già accaduto per altre importanti città europee (tra cui Torino, Lione, Bilbao, Barcellona) attraverso il Piano Strategico, Palermo, si è quindi dotata di uno strumento che, svolgendo una importante funzione propulsiva, risulta essere in grado di orientare lo sviluppo futuro e la crescita territoriale dell'intera area di riferimento, valorizzando vocazioni proprie e opportunità locali. Naturalmente il quadro di promozione e valorizzazione urbana all'interno del quale muoversi, coerentemente con le direttrici di sviluppo individuate ai vari livelli di governo, trae origine dagli orientamenti della programmazione comunitaria 2007-2013 che, come noto, attribuisce alle città il ruolo di nodi e poli territoriali di eccellenza. In tale ottica, vincere la competizione tra territori per l'attrazione di interessi, capitali e persone significa ricondurre azioni e processi di trasformazione e riqualificazione ad una **visione strategica unitaria**, della città e del suo futuro, nella quale siano coinvolti attivamente tutti i soggetti politici, economici, sociali e culturali operanti sul territorio. Favorendo la creazione di nuove, reali, occasioni di innovazione la città assume infatti un carattere più dinamico, creativo, attrattivo e competitivo stimolando l'interesse e la partecipazione di operatori economici (locali, nazionali ed internazionali) e rafforzando il ruolo che interpreta, alle diverse scale territoriali, anche sulla base delle virtuose iniziative già in atto o precedentemente condotte. Il contributo della pianificazione strategica assume, pertanto, rilevanza in riferimento a ciascuno dei livelli sovra regionale, regionale, sub provinciale e locale in cui può essere articolata l'azione di *governance*.

Parte della piattaforma strategica della Sicilia Orientale (sistema metropolitano multipolare e terminale di rilievo per le autostrade del mare individuato dal Dicoter nell'ambito del QSN 2007-2013) il **nodo metropolitano di Palermo** è, nell'ambito della **dimensione sovra regionale**, un importante punto di snodo e distribuzione dei flussi del Corridoio Transeuropeo I (Berlino-Palermo) costituendo uno dei nodi di primo livello del Corridoio Mediano per l'intercettazione dei flussi verso il Mediterraneo settentrionale ed occidentale. Competitività economica e coesione territoriale risultano pertanto vincolate alla creazione di nuove opportunità di integrazione modale in materia di trasporti oltre che di investimento/potenziamento/rimodulazione all'interno delle singole categorie infrastrutturali (stradali, ferroviarie, aeroportuali, portuali e retroportuali).

Rilevante è il contributo che la riqualificazione e promozione del sistema metropolitano di Palermo può fornire in termini di **rafforzamento del sistema regionale** "sia come *flagship (azione pilota) per l'attivazione della città metropolitana di Palermo come fattore competitivo regionale nello scenario euro-*

*mediterraneo, sia per il potenziamento del ruolo del capoluogo come gateway city*¹ mentre le possibilità di successo della visione strategica sono strettamente correlate al **ruolo interpretato**, dalla città, a **livello sub provinciale** (attraverso l'estensione delle funzioni pianificatorie, gestionali e di promozione ai comuni di prima cintura) dipendendo dall'attivazione dell'intera area (soprattutto in termini di riqualificazione ecologico-culturale). È, infine, la **scala locale** quella nella quale sono definite le principali azioni di riqualificazione, ricucitura e pianificazione delle aree urbane e dei relativi tessuti edilizi da attuarsi attraverso la definizione di interventi integrati specifici per i *cluster* territoriali selezionati.

1.2. Il Sistema Ambientale

Punto di partenza del processo di elaborazione delle strategie è, naturalmente, la definizione del quadro conoscitivo all'interno del quale ricostruire il contesto urbano e territoriale di riferimento, evidenziandone gli elementi rilevanti (ambientali, culturali, infrastrutturali e di mobilità) che si presentano come opportunità che potranno avere la forza e la capacità di accrescerne la competitività e promuovere uno sviluppo unitario della città e dell'area vasta palermitana. Da questo punto di vista interessante risulta essere la situazione del **sistema ambientale** che, particolarmente ricco in ragione della presenza del mare e di rilevanti emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico culturali, presenta in ambito urbano numerosi parchi urbani, giardini e ville storiche (tra cui la Real Tenuta della Favorita, il Parco Urbano d'Orléans, l'Orto Botanico, Villa Giulia, la Valle del fiume Oreto², ecc.) che ben si prestano alla definizione di corridoi ecologici metropolitani e percorsi di recupero, sviluppo, salvaguardia e valorizzazione del contesto, urbano e territoriale, in un'ottica sia di miglioramento della qualità - vivibilità urbana sia sotto il profilo turistico e culturale. Importanti siti naturalistici, riconosciuti come Aree protette di livello regionale e/o Siti di interesse comunitario, sono presenti anche nell'area extraurbana (tra questi l'Area Marina protetta di Capo Gallo - Isola delle Femmine e l'area del Monte Pellegrino³) e rappresentano, e ancor più potrebbero diventarlo, luoghi di particolare interesse per ciò che concerne la possibilità di animazione e sviluppo del territorio, in particolare con riferimento al turismo eco-sostenibile e alla valorizzazione del sistema marino e costiero costituendo, con il waterfront urbano, l'affaccio al mare della città di Palermo. La riqualificazione di tali spazi, orientati ad una funzione collettiva e/o turistica e congiunti ad azioni di disinquinamento delle acque marine e dei fondali litoranei, sarebbe infatti funzionale alla messa a sistema delle risorse naturali urbane ed extraurbane finalizzata alla costruzione di una armatura ecologica in un'ottica di sviluppo del settore turistico e di rafforzamento del rapporto tra città e mare.

1.3. Il patrimonio storico e culturale

In una città come Palermo, in cui le vicende storiche hanno fortemente segnato il tessuto urbano, come testimoniato dal suo ricchissimo e variegato patrimonio artistico ed architettonico (con resti che vanno dalle mura puniche, alle villette in stile liberty, alle presenze monumentali anche riferite alla dominazione araba, nonché chiese e ville barocche e teatri neoclassici) che rappresenta quasi un terzo dei beni culturali della Sicilia (26%)⁴, nodale è il ruolo svolto dalle **risorse culturali, storiche e artistiche**, anche di proprietà pubblica, destinate alla fruizione della collettività, compatibilmente con le esigenze di uso istituzionale e sempre che non vi ostino ragioni di tutela. Tali ricchezze sono distribuite su tutto il territorio urbano, oltre che su quello dell'area territoriale vasta (per quanto maggiormente concentrati nel centro storico cittadino dove sono ubicati il Teatro Massimo, il Palazzo dei Normanni, la Cattedrale, ecc.), e rappresentano un'indubbia risorsa per l'intero contesto urbano, in termini di sviluppo, una volta rimossi gli ostacoli esistenti (legati per lo più alla viabilità urbana – carenza di parcheggi ed inadeguatezza del trasporto pubblico – e alla presenza di fenomeni di degrado sociale ed urbano – percezione di inadeguato livello di sicurezza che ostacola lo sviluppo di un'imprenditorialità culturale dimensionata sulle

2. Sito di interesse comunitario – SIC – oggetto del Piano di Gestione dei siti della Rete Natura 2000.

3. Riserva naturale orientata nonché Sito di interesse comunitario – SIC – la prima e Riserva naturale Orientata la seconda. A livello provinciale sono inoltre presenti il Parco delle Madonie, la Riserva naturale orientata Bosco della Ficuzza, Rocca Busambra, Bosco del Cappelliere e Gorgo del Drago, la Riserva naturale marina Isola di Ustica, la Riserva naturale orientata Capo Rama, la Riserva naturale orientata Serre della Pizzuta, situata vicino Piana degli Albanesi.

4. Piano di marketing territoriale – Aree e settori strategici.



Mapa delle emergenze ambientali e paesaggistiche

potenzialità del territorio) e attivate idonee politiche di rete. In tale quadro si inseriscono, naturalmente, il sistema museale (nel quale spiccano la Galleria Civica di Arte Moderna, i Cantieri culturali della Zisa con la Scuola del Cinema, l'Officina delle Arti, il Centro municipale Ducrot), quello delle biblioteche e degli archivi (complessivamente più di 250), degli oratori (tra cui i Tesori della Loggia e gli Itinerari Serpottiani), dei parchi e giardini storici.

L'obiettivo è, quindi, quello di definire strutture ed organizzazioni stabili per la gestione dei beni culturali, nella convinzione che su di esse si possa costruire il futuro sviluppo della città anche sul piano economico.

Un sistema in fase di evoluzione che, uscito da una concezione elitaria, vuole aprirsi ad un pubblico più vasto ed eterogeneo confrontandosi con le nuove strategie di marketing e di diffusione di massa e puntando alla creazione di un sistema autonomo che si ponga come obiettivi, la conservazione, la valorizzazione e la fruizione dei beni culturali. Il modello che si delinea è quello di un distretto culturale integrato, ossia l'insieme organizzato di istituzioni, reti associative ed imprese che producono un'offerta integrata di beni e culturali di qualità che parte dall'insieme di risorse, soggetti ed emergenze esistenti, puntando alla creazione e specializzazione dei luoghi e degli spazi per la cultura e sulla definizione di una rete di relazioni nazionali ed internazionali. Un nuovo sistema che si pone come realtà stabile per l'organizzazione e lo sviluppo della cultura, in cui l'elemento culturale fa da traino rispetto all'attivazione e/o al rafforzamento di meccanismi di carattere economico, prevedendo anche l'offerta integrata del sistema alberghiero e dei servizi connessi. Per quanto riguarda poi l'area vasta intorno a Palermo, innumerevoli sono le testimonianze del passato il cui sfruttamento e utilizzo potrebbe essere definito all'interno di un sistema sinergico di valorizzazione in rete con i circuiti culturali e turistici di Palermo città. La ricchezza del territorio circostante (che comprende, oltre alle già citate emergenze ambientali e paesaggistiche, l'insediamento ellenistico romano di Sòlunto nel Comune di Santa Flavia, il centro medievale di Altofonte e, soprattutto, i centri storici di Bagheria, Santa Flavia e Monreale dotati di un'elevata concentrazione di beni e servizi culturali ad alta accessibilità), può avere infatti un ruolo importante nell'incremento del turismo culturale, offrendo non solo beni di pregio, ma attrattive naturali, paesaggistiche, eno-gastro-nomiche e folcloristiche che potrebbero essere inserite ed integrate in un sistema culturale organico, integrato con il capoluogo, diversificando l'offerta turistica e rafforzandone l'attrattività, creando un collegamento tra arte, storia, ambiente, tradizioni, artigianato, mare, sport, benessere, centri congressuali.

1.4. Le infrastrutture materiali e immateriali

Attenzione particolare merita anche il **sistema dell'accessibilità e della mobilità** della città di Palermo che, in termini di dotazione infrastrutturale viaria, comprende due principali tipologie di arterie stradali di traffico: assi di attraversamento longitudinale (la circonvallazione e la strada costiera) e assi di penetrazione trasversali, di collegamento tra la città urbanizzata e il restante territorio comunale⁵. Il sistema risulta quindi costituito da poche grandi strade di attraversamento trasversale che svolgono, contemporaneamente, funzioni di assi passanti, strade di collegamento interno, arterie di distribuzione del traffico locale e di connessione tra la circonvallazione e l'area portuale (un caso emblematico è, in tal senso, la circonvallazione che, nata come asse a percorrenza veloce di collegamento extraurbano, è diventata con il tempo un asse distributivo a livello urbano fortemente congestionato). Il collegamento principale verso l'aeroporto è invece costituito dall'autostrada A20 "Falcone e Borsellino".

Insufficiente, in rapporto all'estensione della città, è anche il sistema infrastrutturale su ferro che presenta critici collegamenti verso l'esterno⁶ oltre che in ambito metropolitano (al momento il tracciato interno alla città si sviluppa lungo l'asse nord-sud, trovando completamento nella Stazione Centrale, e sarà oggetto, come previsto tra gli obiettivi strategici della Provincia, di uno dei principali interventi di potenziamento: il raddoppio del passante ferroviario verso l'aeroporto con una doppia linea ferrata di

5. Cui appartengono l'asse in direzione nord-sud (via Oreto – via Maqueda – via Ruggero VII – viale della Libertà, di collegamento tra i quartieri posti ai margini della città e il centro) e l'asse in direzione est-ovest (corso Calatafimi – corso Vittorio Emanuele, che attraversa interamente la città urbanizzata collegandola a nord con il Comune di Monreale).

6. La ferrovia Messina - Palermo è, per lo più, su unico binario e il collegamento con Agrigento è, solo oggi, oggetto di un intervento finalizzato a velocizzare la linea ferroviaria, finanziato con risorse comunitarie.

7. Cfr. Indagine Campionaria del 2002 sul traffico urbano, condotta per la stesura del PGTU del Comune di Palermo.

superficie che attraversa tutta la città, collegando le due periferie e giungendo a Carini - Punta Raisi, già a doppio binario. La realizzazione di questo intervento migliorerà i collegamenti tra la città e l'aeroporto, velocizzando i tempi di percorrenza).

Ad aggravare la situazione, l'inadeguatezza del trasporto pubblico su gomma e la fortissima pressione esercitata dal traffico veicolare privato (quotidianamente si muovono nell'area urbana 750.000⁷ veicoli, in gran parte costituiti da autovetture e motoveicoli individuali) che determina diffuse situazioni di congestione della rete stradale e saturazione della sosta nelle aree centrali (peraltro aggravata da una carente offerta di infrastrutture per la sosta) con inevitabili ricadute sulla mobilità ciclopedonale ed inquinamento atmosferico e acustico.



Rete stradale principale della città di Palermo

Particolarmente grave è la condizione del centro storico dove l'aggressione del traffico motorizzato pregiudica una piena valorizzazione delle risorse monumentali e artistiche, rendendone, da un lato, difficile la fruizione da parte dei cittadini e dei turisti e, dall'altro, favorendone il degrado, causato dagli inquinanti atmosferici. In questa prospettiva, assumono importanza strategica tutti quegli interventi - materiali e immateriali - volti a promuovere il riequilibrio modale, favorendo modalità di trasporto sostenibili sotto il profilo ambientale, sociale ed economico.

Tra i principali scali passeggeri a livello nazionale, il porto di Palermo esprime una vocazione rivolta al trasporto passeggeri e al turismo da crociera che ne ha spinto (attraverso la pianificazione integrata delle infrastrutture) in tale direzione la futura specializzazione (rifunzionalizzando, invece, il vicino scalo di Termini Imerese per il traffico merci, allo scopo di garantire la creazione di un sistema portuale competitivo sul piano internazionale) ferma restante la necessità di miglioramento dell'accessibilità complessiva del porto e della viabilità di connessione con la città e con la Grande Viabilità metropolitana.

Notevole è l'influenza esercitata, sulla qualità della vita complessiva di un territorio, dal complesso delle **infrastrutture materiali e immateriali a servizio della popolazione** (sociale e produttiva) che concorrono anche alla sua attrattività in termini di competitività e coesione. In tal senso si rileva che i principali servizi amministrativi, così come quelli sanitari e le attività commerciali, si concentrano nel centro città mentre le attrezzature ricreative sono localizzate prevalentemente nella zona centrale del waterfront. I servizi relativi all'istruzione si distribuiscono su tutto il territorio comunale, pur con una concentrazione maggiore nelle aree centrali, mentre le attività agricole e industriali trovano collocazione soprattutto nelle zone di Maredolce, Brancaccio e Bandita (Il Circoscrizione).

La concentrazione di alcuni servizi in determinate zone della città, unita al fatto che Palermo rappresenta il centro di riferimento regionale oltre che per i servizi per tutto il settore terziario e commerciale (anche questi prevalentemente localizzati nelle aree centrali), contribuisce ad acuire i fenomeni di congestionamento del centro. Per far fronte a tale criticità, il Comune di Palermo si sta attivando per attuare una reale azione di decentramento amministrativo, sia attraverso il trasferimento di alcuni servizi presso le circoscrizioni non afferenti al centro, sia con la graduale istituzione di servizi on line.

1.5. Palermo nel contesto italiano ed internazionale

Volendo evidenziare e monitorare le performances della città di Palermo relativamente alle quattro macroaree tematiche Ambiente, Mobilità, Cultura ed Infrastrutture, particolarmente efficace risulta la comparazione con altri sistemi urbani, italiani ed europei, aventi caratteristiche omogenee rispetto alla conurbazione palermitana, attraverso il ricorso ad un idoneo sistema di indicatori. Il confronto tra situazioni differenti (attività di benchmarking) permette, infatti, di individuare criticità e ambiti di miglioramento, evidenziando, al contempo, i possibili vettori di intervento e sviluppo.

Nel caso di Palermo si è fatto ricorso, per tali valutazioni, al programma europeo Urban Audit, (avviato nel giugno 1998 dalla Commissione europea e inserito nelle politiche regionali e di coesione dell'Unione Europea), nato dalla volontà dei decisori politici, da un lato, di valutare la qualità della vita nelle città europee e il progresso da esse compiuto e, dall'altro, di rispondere a problematiche di politica urbana. Attualmente l'Audit urbano è stato condotto in circa 300 città, comprese in 27 Paesi, attraverso un'analisi sulla qualità della vita che tiene conto di 350 variabili, per oltre 300 indicatori, selezionate nei settori demografia, aspetti sociali, aspetti economici, partecipazione civica, educazione e formazione, ambiente, mobilità e trasporti, società dell'informazione, cultura e tempo libero.

Di seguito i risultati dell'attività di benchmarking attraverso la quale Palermo è stata confrontata con un campione di riferimento formato dalle città italiane di Napoli, Genova e Bari oltre che con le città europee di Barcellona, Valencia, Siviglia, Marsiglia, Atene e Lisbona⁸.

⁸. I dati riportati si riferiscono all'ultimo aggiornamento disponibile di Urban Audit relativo all'anno 2004 (quando non fornito si è fatto ricorso alla rilevazione precedente segnalata dall'asterisco e risalente al 2001, mentre la totale indisponibilità di dati è segnalata con la dicitura "nd").

AMBIENTE

	Barcellona	Valencia	Siviglia	Marsiglia	Atene	Lisbona	Napoli	Genova	Bari	Palermo	Media EU27
Concentrazione media annua di NO2	47,5	35,1	37,2	35,4	nd	27,9	52,9	38,5	34,5	19,1	27,69
Concentrazione media annua di PM10	38,8	37,2	37,7	28,1	nd	31,9	27,5	27,3	nd	28,0	27,86
Spazi verdi accessibili (m² pro capite)	4,08	3,17*	15,50*	nd	0,06	nd	3,59	40,96	3,46	32,96	120,18
Rifiuti solidi prodotti (t. pro capite annue)	0,58	0,52	0,54	nd	0,43	0,64*	0,58	0,56	0,60	0,6	0,63

MOBILITÀ

	Barcellona	Valencia	Siviglia	Marsiglia	Atene	Lisbona	Napoli	Genova	Bari	Palermo	Media EU27
Densità delle reti di trasporto pubblico (km/km² di sup. comunale)	8,96*	n.d.	3,66*	1,19*	53,98*	9,21	5,84	3,87	4,78	4,17	3,31
Quota di occupati nel settore dei trasporti e comunicazione	7,93*	8,51*	7,86*	9,98*	nd	9,53	16,28	15,49	13,26	13,52	7,61
Accessibilità totale (EU=100)	127	94	77	107	103	93	121	121	92	92	100
Durata media degli spostamenti giornalieri per lavoro (minuti)	26,68	22,00	22,46	nd	nd	40,61*	26,59*	24,69*	17,65*	19,59*	24,63

CULTURA

	Barcellona	Valencia	Siviglia	Marsiglia	Atene	Lisbona	Napoli	Genova	Bari	Palermo	Media EU27
Numero di posti letto disponibili per 1.000 abitanti	26,78	15,32	22,14	13,26	30,70	60,15	11,11	14,07	16,56	13,69	46,97
% di forza lavoro occupata in attività commerciali e ricettive	21,33*	22,23*	23,64*	16,45	nd	19,86*	25,73	25,45	26,87	29,86	20,49
Presenze annue pro capite a cinema	7,09	12,25	12,04	3,12	3,08	8,90	2,65*	3,12*	2,24*	2,29	4,24
Presenze annue pro capite a teatro	1,26	0,49	0,17	nd	1,30	nd	0,46*	0,51*	0,46*	0,53	0,91

INFRASTRUTTURE

	Barcellona	Valencia	Siviglia	Marsiglia	Atene	Lisbona	Napoli	Genova	Bari	Palermo	Media EU27
% di forza lavoro occupata nella fornitura di servizi di ICT	12,66	11,42	11,76	2,81*	nd	4,79*	5,70	3,81	5,85	5,62	3,84
Numero di posti letto ospedalieri disponibili per 1.000 abitanti	5,49	4,96	6,77	8,89	13,54	15,58	6,09	4,05	9,97	6,48	9,66
Traffico passeggeri nel porto (N. indice 2007 media=100)	53	3	nd	38	398	6	166	60	33	43	Nd

Analisi SWOT preliminare

Quadro conoscitivo e programmatico

AMBIENTE

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> risorse naturali paesaggio clima posizione e contesto geografico parchi storici aree protette e riserve naturali mare e costa progettualità partecipativa e innovativa 	<ul style="list-style-type: none"> inquinamento falda idrica e acque marine inquinamento dell'aria ed acustico scarsa valorizzazione dei grandi parchi cittadini abusivismo edilizio traffico veicolare discariche abusive di rifiuti aree di pregio naturalistico in stato di degrado, ambientale e sociale 	<ul style="list-style-type: none"> vocazione turistica decentramento dei servizi valorizzazione turistica delle risorse naturali rafforzamento del rapporto tra città e mare mobilità sostenibile e riorganizzazione del sistema di accessibilità piano di gestione della costa istituzione parco fluviale dell'Oreto 	<ul style="list-style-type: none"> bassa percentuale di raccolta differenziata incremento del traffico veicolare scarsa accessibilità delle aree naturalistiche incremento di discariche abusive incremento inquinamento atmosferico e acustico rapporto tra suoli permeabili e impermeabili

CULTURA

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> milieu capoluogo regionale e riferimento dell'area metropolitana centralità geografica e culturale nel Mediterraneo forte identità culturale e tradizioni storiche radicate città multi-etnica e multicultural vivace contesto storico-culturale cultura dell'accoglienza e dell'ospitalità patrimonio artistico, architettonico, storico e monumentale interventi recenti e in corso 	<ul style="list-style-type: none"> difficoltà nei collegamenti grandi potenzialità ancora sottoutilizzate centro storico non pienamente valorizzato bassa percentuale di laureati e diplomati scarsità di eventi di respiro internazionale immagine della Sicilia legata alla criminalità 	<ul style="list-style-type: none"> Distretto Culturale Cantieri culturali alla Zisa Museo Euromediterraneo delle Arti Contemporanee quale nodo centrale di riferimento nel Mediterraneo Università e Centri di Ricerca 	<ul style="list-style-type: none"> isolamento geografico perdita di tradizioni e storia concorrenza da parte di altre città riduzione degli investimenti nel settore culturale

SERVIZI ALLE IMPRESE

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> ● capoluogo regionale ● posizione geografica al centro del Mediterraneo ● sistema di piccole e medie imprese ● qualità dei prodotti locali ● circuito gastronomico di qualità ● prodotti tipici e tradizionali agroalimentari ● porti commerciali ● aeroporto internazionale ● ferrovia ● poli di ricerca e Università ● rete di piccolo commercio ancora attiva e dinamica ● capitale umano specializzato 	<ul style="list-style-type: none"> ● infrastrutture e sottoservizi ● tempi lunghi di percorrenza delle merci ● diminuzione di competitività e di quote di mercato ● concorrenza di altri Paesi ● scarso coordinamento e messa in rete delle risorse ● sistema produttivo sottodimensionato ● scarsa conoscenza e ricorso alla finanza innovativa ● scarso coordinamento con enti ed istituzioni privati ● illegalità ● contrazione delle aziende agricole 	<ul style="list-style-type: none"> ● Grande distribuzione ● Centri di Ricerca (CNR,..) ● Università degli Studi ● prossima apertura dell'area di libero scambio del Mediterraneo ● valorizzazione del Porto commerciale ● area industriale di Termini Imerese ● collaborazione con le associazioni di categoria ● percentuale di giovani laureati ● aree produttive dei Comuni limitrofi ● e-governance ● l'internazionalizzazione 	<ul style="list-style-type: none"> ● isolamento geografico ● Grande Distribuzione Organizzata ● concorrenza commerciale dei Paesi del bacino del Mediterraneo ● globalizzazione

SERVIZI ALLA PERSONA

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> ● programmazione di settore ● capacità progettuale ● associazioni di volontariato ● sensibilità diffusa verso le tematiche sociali ● centri di ricerca e di formazione ● università 	<ul style="list-style-type: none"> ● distribuzione disomogenea della popolazione sul territorio ● perdita di popolazione da parte del capoluogo ● dinamiche migratorie ● tessuto sociale ● illegalità ● tasso di disoccupazione in crescita ● forte gap tra offerta di servizi e domanda inevasa ● pressione abitativa 	<ul style="list-style-type: none"> ● terzo settore ● collaborazione tra istituzioni e associazioni ● presenza di comunità straniere ● Leggi Nazionali di settore ● collaborazione con i comuni limitrofi ● formazione di operatori specializzati ● educazione alla legalità ● politica di decentramento amministrativo ● semplificazione delle procedure amministrative 	<ul style="list-style-type: none"> ● forte concentrazione della popolazione straniera nel centro storico ● progressivo invecchiamento della popolazione ● infiltrazione criminale nel tessuto sociale ● isolamento delle istituzioni e degli operatori sociali ● speculazione edilizia ● crescita incontrollata del fenomeno migratorio ● contrazione delle risorse economiche destinate ai servizi

MOBILITÀ

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> ● posizione geografica ● parco progetti riguardante, in particolare, i sistemi di trasporto a guida vincolata, con interventi in gran parte finanziati ● capacità progettuale ● presenza di grandi infrastrutture di collegamento nazionali ed internazionali (porto, aeroporto, ferrovia) ● aeroporto Bocca di Falco ● porti turistici ● porti dei comuni contermini 	<ul style="list-style-type: none"> ● eccessiva pressione del traffico veicolare privato ● congestionamento di molte strade urbane, soprattutto nel centro urbano ● scarso utilizzo del trasporto pubblico di massa su ferro e su gomma ● insufficiente offerta di trasporto pubblico, specie nelle zone periferiche ● carenza di dotazione infrastrutturale per il trasporto pubblico e per la sosta ● carenza di nodi di interscambio ● carenza di arterie di attraversamento trasversale ● mancanza di un collegamento diretto tra il Porto e la circonvallazione ● carenza di collegamenti tra la città e l'aeroporto ● scarsa integrazione e messa a sistema delle infrastrutture esistenti ● riorganizzazione del sistema di distribuzione delle merci in città, attraverso la realizzazione di centri merci periferici 	<ul style="list-style-type: none"> ● turismo crocieristico ● turismo culturale ● ruolo del nodo metropolitano di Palermo all'interno della Piattaforma Interregionale della Sicilia Occidentale, ● ruolo del Porto di Palermo quale terminale delle Autostrade del Mare ● politiche di decentramento amministrativo ● pianificazione dei tempi della città ● coordinamento con i comuni della prima cintura ● finanziamenti comunitari 2007-2013 	<ul style="list-style-type: none"> ● incremento dell'inquinamento atmosferico e da rumore ● aumento dei tempi di percorrenza ● scarsa accessibilità delle risorse e dei servizi collettivi ● competitività del sistema urbano ● qualità della vita ● scarsa collaborazione interistituzionale

2



Percorso di concertazione

Il processo inclusivo che ha caratterizzato l'intero percorso di redazione del Piano Strategico ha conosciuto diverse fasi a partire dal coinvolgimento dei principali attori sociali, economici ed istituzionali. In particolare sono stati realizzati:

- **incontri con i rappresentanti politici e con i dirigenti dei diversi settori dell'Amministrazione comunale** al fine di meglio circoscrivere alcuni indirizzi della pianificazione e di aggiungere temi complementari a quelli individuati in prima battuta, consentendo di arrivare ad una formulazione più puntuale;
- **interviste a osservatori privilegiati** individuati in relazione agli obiettivi strategici, in virtù del loro ruolo e delle attività svolte nei diversi ambiti dell'economia, della ricerca, del sociale, dell'associazionismo, della cultura ed in quanto rappresentativi della realtà locale e conoscitori delle necessità e delle potenzialità del territorio di riferimento;
- **laboratori tematici** finalizzati a mettere a fuoco e indagare i temi (ambiente, cultura, mobilità e servizi alla persona/alle imprese) e gli assi strategici (la città interconnessa, la città metropolitana; la città internazionale, la città produttiva, la città creativa e dell'innovazione, la città del turismo, la città della cultura, la città del loisir, la città dell'integrazione) e, quindi, individuare con il coinvolgimento dei portatori di interessi che abbiamo aderito all'iniziativa, le azioni attraverso cui realizzare gli scenari immaginati ovvero raggiungere gli obiettivi prefigurati.

A queste azioni ha fatto seguito un'attività di concertazione diretta da parte dell'Amministrazione sia nei confronti delle Istituzioni sovralocali e locali (Regione Siciliana, Provincia Regionale di Palermo, Comuni dell'Area Metropolitana) che delle principali rappresentanze economiche ed associative locali.

L'attività di concertazione istituzionale, orizzontale e verticale, trova il suo fondamento nelle numerose reti di relazione che nel tempo si sono definite e che rappresentano un patrimonio esistente, un punto di partenza delle politiche di sviluppo che è necessario tutelare e mettere a profitto, in quanto il successo del processo di pianificazione strategica risiede soprattutto nel potere di mobilitazione e negli effetti di coalizione che è capace di suscitare all'interno della società locale e delle sue economie.

La capacità di sviluppare/creare rete, infatti, diventa oltremodo importante laddove renda possibile la partecipazione all'implementazione di iniziative e programmi pubblici e si traduca nella possibilità di accesso/attivazione alle relative risorse finanziarie.

L'azione di coinvolgimento delle Istituzioni è stata affiancata dall'altresì importante attività di coinvolgimento dei principali soggetti rappresentativi della realtà socio-economica palermitana e non solo (ad esempio: Università, Camera di Commercio, Confindustria, CGIL, CISL, UIL, etc.) che concorrono al completamento della sopraccitata rete partenariale e che si è tradotta in una serie di incontri nei quali sono stati presentati e condivisi i risultati delle prime fasi del percorso di pianificazione strategica raccolti nel Documento Intermedio del Piano e condotti degli approfondimenti tecnici (come è avvenuto ad esempio nell'incontro del 23 novembre 2009 –“Riunione Confindustria su Macro Strategie”).

Sono stati, inoltre, illustrati e condivisi i contenuti del Piano che ne costituiscono il disegno di sviluppo in prospettiva (ad esempio, “Incontro Concertazione su Macro Strategie” del 16 dicembre 2009 al quale hanno partecipato, oltre ai referenti del Comune di Palermo, il segretario provinciale O.S. CGIL, il Segretario Generale O.S. CSIL ed il Segretario Generale O.S. UIL).

Questo ulteriore passaggio del processo inclusivo ha permesso, inoltre, al Comune di Palermo e agli altri Comuni metropolitani di attivare l'iter per la partecipazione ai bandi regionali legati in particolare all'attuazione dell'Asse VI del PO FESR 2007-2013 della Regione Siciliana. È stato infatti, sottoscritto un Protocollo d'Intesa *“per la costituzione della Coalizione territoriale⁹ dei Beneficiari del Piano Integrato di Sviluppo Territoriale «Territorio snodo Palermo-Ustica-Villabate»* tra i Comuni di Palermo, Ustica e Villabate e la Provincia Regionale di Palermo ai quali si aggiungono l'Università degli Studi di Palermo, la Confindustria Palermo, il Consorzio ASI Palermo, la Camera di Commercio di Palermo e l'Autorità Portuale di Palermo costituenti, in questa prima fase, il partenariato economico sociale. Tale Protocollo condivide l'assunto strategico del Programma Operativo Regionale 2007-2013 in base al quale *“risulta essenziale recuperare il ruolo delle città, anche intermedie, al fine di metterle in grado di fungere da centri erogatori di servizi di rango elevato”*.

Tra gli impegni della Coalizione rientreranno quelli di:

- partecipare alla redazione del Piano Strategico per la Competitività e Coesione della Provincia Regionale di Palermo quale strumento di riferimento strategico di area vasta;
- collaborare attivamente alla preparazione del PIST e alla predisposizione dei relativi strumenti di attuazione.

Al Comune di Palermo, unitamente agli altri Comuni della coalizione, è affidato il ruolo di Soggetto Rappresentante.

All'atto sopra citato si aggiunge, poi, il Protocollo d'Intesa tra l'Ufficio del Piano Strategico del Comune di Palermo, la Provincia Regionale di Palermo (Strategic Lab), le agenzie di sviluppo Metropoli Est s.r.l., SO.SVI.MA.S.p.A., il Consorzio Imera Sviluppo 2010 s.r.l., la Società Valle del Torto e dei Feudi S.p.A., l'Alto Belice Corleonese S.p.A., la Città della Costa nord-ovest S.p.A. finalizzato alla istituzione di un tavolo tecnico permanente per il coordinamento delle azioni e degli obiettivi di sviluppo del territorio della provincia di Palermo.

9. Coalizione individuata dal PO FESR 2007-2013 della Regione Siciliana “Awiso Pubblico per l'Attuazione Territoriale del PO FESR 2007-2013 Asse VI “Sviluppo Urbano Sostenibile” Allegato C delle linee guida – 26 aree di ricomposizione territoriale (pag. 34).

Il tavolo tecnico avrà il compito di:

- formulare e condividere strategie, orientamenti ed indirizzi per la programmazione territoriale dello sviluppo e la progettazione integrata, costruendo le necessarie coerenze con le strategie provinciali;
- promuovere e sostenere azioni di cooperazione fra i componenti del Tavolo;
- coordinare le iniziative di sviluppo dei singoli ambiti territoriali per favorire la creazione di reti, sistemi, ed aumentare la capacità degli interventi di incidere positivamente nei processi di sviluppo.

Appare opportuno sottolineare che l'intera fase di concertazione è stata, inoltre, accompagnata da un'importante attività di coinvolgimento dei referenti istituzionali e tecnici del Comune di Palermo ai fini di una condivisione e dell'approfondimento continuo degli obiettivi di sviluppo che il Piano Strategico ha posto alla base della strategia delineata ovvero della condivisione dei Programmi Strategici Integrati individuati per sua concreta implementazione. Gli Incontri hanno visto la partecipazione, ad esempio, della VI Commissione Consiliare (Riunione VI Commissione Consiliare su Amcro Strategie del 27 ottobre 2009), diversi Assessorati del Comune di Palermo (Riunione Mobilità del 7 ottobre 2009), i rappresentanti dei vari settori amministrativi (Riunione raccordo tra Piano strategico ed Asse VI PO FESR 2007/2013 del 22 gennaio 2010) e così via.

La matrice di seguito riportata sintetizza l'azione concertativa fin qui descritta e riporta il calendario complessivo degli incontri effettuati.

Il processo inclusivo: la concertazione

Evento	Data	Partecipanti	Finalità Evento					
			Presentazione	Approfondimento tecnico	Condivisione obiettivi	Condivisione Programmi Progetti	Bozza accordo	Stipula accordo
Incontro Concertazione Piano Strategico	27 MAG 2009	Direttore Generale Ing. G. Lo Cicero, Ufficio Piano Strategico (Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Funz. Ufficio Staff D.G. (Funz. Ing. I. Messina, Dr. C. Cimò), Settore Urbanistica (Dirigenti Arch. V. Polizzi, Funz. Arch. G. Sarta), Settore Mobilità (Dirigente Ing. M. Ciralli), Settore Attività Produttive (Dirigente D.ssa P. Di Trapani), Ufficio Sistemi Informativi e TLC (Dirigente Ing. Dario Corona), Settore Attività Sociali (Funz. D.ssa L. Simon), Assistenza Tecnica (Arch. P. Laner, Arch. G. Leone, Avv. H. Franchini)						
Incontro Concertazione Piano Strategico	27 MAG 2009	Vice Sindaco Avv. M. Milone, Direttore Generale Ing. G. Lo Cicero, Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Ufficio Staff D.G. (Funz. Ing. I. Messina), ANCE Sicilia (Presidente Dr. G. Di Giovanna, Dirigente Dr. E. Biuso), Confindustria Palermo (Presidente Ing. N. Salerno), Camera di Commercio Palermo (Rappresentanti Dr. L. Genuardi e Dr. V. Genco), Università degli Studi di Palermo (Prof. A. Carapezza, Prof.ssa C. Orestano, Prof. ssa T. Cannarozzo), CISL Palermo Dr. M. Di Matteo, Provincia Palermo (Dirigenti Dr. A. Troja e Dr. F. Speciale, Consulente Prof. M. Carta), Assistenza Tecnica (Arch. P. Laner, Arch. G. Leone, Avv. H. Franchini)						
Incontro Concertazione Piano Strategico	05 GIU 2009	Provincia Palermo (Presidente Ing. G. Avanti, Dirigente Dr. A. Troja, Consulente Prof. M. Carta), Settore Urbanistica (Dirigente Arch. V. Polizzi, Funz. Arch. G. Sarta), Ufficio Piano Strategico (Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo)						
Incontro Concertazione Piano Strategico	08 GIU 2009	Direttore Generale Ing. G. Lo Cicero, Università degli Studi di Palermo (Prof. A. Carapezza, Prof. S. Amoroso, Prof. ssa T. Cannarozzo), Provincia Palermo (Dirigente Dr. A. Troja), Settore Opere Pubbliche (Dirigente Ing. C. Di Mauro), Settore Centro Storico (Dirigente Ing. V. Pisani), Settore Manutenzione (Dirigente Ing. G. D'Accordio), Settore Urbanistica (Dirigente Arch. F. Lazzaro), Ufficio Sistemi Informativi e TLC (Dirigente Ing. D. Corona), Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Assistenza Tecnica (Arch. G. Leone, Arch. A. Contato, Avv. H. Franchini)						
Incontro Concertazione Piano Strategico	09 GIU 2009	Direttore Generale Ing. G. Lo Cicero, Ufficio Piano Strategico (Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Ufficio Staff D.G. (Funz. Ing. I. Messina), ANCE Sicilia (Presidente Dr. G. Di Giovanna, Dirigente Dr. E. Biuso), Confindustria (Rappresentante Dr. E. Artioli), Settore Opere Pubbliche (Dirigente Ing. C. Di Mauro), Settore Attività Produttive (Dirigente D.ssa P. Di Trapani, Funz. D.ssa C. Guercio), Settore Urbanistica (Dirigente Arch. V. Polizzi, Funz. Arch. G. Sarta)						

Evento	Data	Partecipanti	Finalità Evento					
			Presentazione	Approfondimento tecnico	Condivisione obiettivi	Condivisione Programmi Progetti	Bozza accordo	Stipula accordo
Riunione Cabina Regia Piano Strategico	03 SET 2009	Assessore Traffico e Mobilità Dr. F. Scoma, Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Assessore Ambiente ed Urbanistica Dr. M. Parlavecchio, Assessore Opere Pubbliche Ing. S. Rappa, Settore Opere pubbliche (Dirigente Ing. C. Di Mauro), Settore Urbanistica (Dirigenti Arch. F. Lazzaro e Arch. V. Polizzi), Settore Mobilità (Dirigente Ing. M. Ciralli)						
Riunione Provincia Regionale di Palermo raccordo tra Piano Strategico ed Asse VI PO FESR 2007/2013	08 SET 2009	Presidente Provincia Palermo Ing. G. Avanti, Assessore al Piano Strategico Comune Palermo Prof. M. Carta, Direttore Generale Comune Palermo Ing. G. Lo Cicero, Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Sindaci dei Comuni della Provincia di Palermo.						
Riunione Tavolo Tecnico Piano Strategico	16 SET 2009	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Assessore Ambiente ed Urbanistica Dr. M. Parlavecchio, Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Funz. Ufficio Staff D.G. Ing. I. Messina, Settore Urbanistica (Dirigenti Arch. F. Lazzaro e Arch. V. Polizzi), Settore Ambiente (Ing. A. Carioti), Consulente Ambiente D.ssa V. Alliata						
Riunione Tavolo Tecnico Piano Strategico	23 SET 2009	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Ufficio Piano Strategico (Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Settore Opere Pubbliche (Dirigente Ing. C. Di Mauro), Settore Urbanistica (Funz. Arch. F. Granata), Ufficio Traffico (Funz. Ing. N. Salfi), Settore Ambiente (Dirigente Ing. A. Carioti), Consulente Ambiente D.ssa V. Alliata						
Riunione Tavolo Tecnico Piano Strategico	28 SET 2009	Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Settore Opere Pubbliche (Dirigente Ing. C. Di Mauro), Ufficio Traffico (Funz. Ing. N. Salfi), Settore Ambiente (Dirigente Ing. A. Carioti), Consulente Ambiente D.ssa V. Alliata						
Riunione Mobilità	07 OTT 2009	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Assessore Ambiente ed Urbanistica Dr. M. Parlavecchio, Assessore Opere Pubbliche Ing. S. Rappa, Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Ufficio Staff D.G. Funz. Ing. I. Messina, Settore Opere Pubbliche (Dirigente Ing. C. Di Mauro), Ufficio Traffico (Dirigente Ing. M. Ciralli), Settore Ambiente (Dirigente Ing. A. Carioti), Settore Urbanistica (Dirigente Arch. V. Polizzi, Funz. Arch. G. Sarta)						

Evento	Data	Partecipanti	Finalità Evento					
			Presentazione	Approfondimento tecnico	Condivisione obiettivi	Condivisione Programmi Progetti	Bozza accordo	Stipula accordo
Riunione Tavolo Tecnico Piano Strategico	14 OTT 2009	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Assessore Ambiente ed Urbanistica Dr. M. Parlavecchio, Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Ufficio Staff D.G. Funz. Ing. I. Messina, Settore Opere Pubbliche (Dirigente Ing. C. Di Mauro), Ufficio Traffico (Funz. Ing. N. Salfi), Settore Ambiente (Dirigente Ing. A. Carioti), Settore Urbanistica (Dirigente Arch. V. Polizzi, Funz. Arch. G. Sarta, Arch. G. Pitrolo)						
Riunione VI Commissione Consiliare su Macro Strategie	27 OTT 2009	Componenti VI Commissione (Consiglieri Dr. G. Inzerillo, Dr. R. Filoramo, Dr. G. Di Maggio, Dr. G. Lombardo, Dr. M. Pellegrino, D.ssa N. Spallitta), Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Ufficio Staff D.G. Funz. Ing. I. Messina						
Riunione Confcommercio su Macro Strategie	03 NOV 2009	Confcommercio (Presidente Dr. R. Helg e Consiglio Direttivo), Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Ufficio Piano Strategico Funz. Dr. A. Pusateri						
Riunione Dipartimento Regionale Programmazione su Documento Intermedio	03 NOV 2009	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Dipartimento Programmazione (Dirigente Generale Dr. F. Bonanno, Dirigenti D.ssa P. Picciotto, D.ssa M. Basile), Nucleo Valutazione Investimenti Pubblici Dr. P. Barbera, Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Ufficio Staff D.G. Funz. Ing. I. Messina						
Riunione Comitato Controllo	05 NOV 2009	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Ufficio Staff D.G. Funz. Ing. I. Messina, Settore Cultura (Dirigente D.ssa A. Purpura), Settore Attività Sociali (Dirigente D.ssa M. Diliberto), Settore Urbanistica (Dirigente Arch. V. Polizzi), Settore Attività Produttive (D.ssa P. Di Trapani), Ecosfera (Arch. P. Laner, Arch. L. Renda, Avv. H. Franchini)						
Riunione II Commissione Consiliare su Macro Strategie	16 NOV 2009	Componenti II Commissione Consiliare (Consiglieri Dr. E. Ficarra, Dr. F. Ferrandelli, Dr. L. Piampiano, Dr. L. D'Arrigo), Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Ufficio Piano Strategico (Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Ufficio Staff D.G. Funz. Ing. I. Messina						
Riunione raccordo tra Piano Strategico ed Asse VI PO FESR 2007/2013	16 NOV 2009	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Sindaco Villabate Dr. G. Di Chiara, Sindaco Ustica Dr. A. Messina						

Evento	Data	Partecipanti	Finalità Evento					
			Presentazione	Approfondimento tecnico	Condivisione obiettivi	Condivisione Programmi Progetti	Bozza accordo	Stipula accordo
Riunione Confindustria su Macro Strategie	23 NOV 2009	Confindustria (Presidente Ing. Antonino Salerno e Consiglio Direttivo), Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri), Settore Attività Produttive (Dirigente D.ssa P. Di Trapani, Funz. D.ssa Caterina Guercio)						
Riunione raccordo tra Piano Strategico ed Asse VI PO FESR 2007/2013	24 NOV 2009	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Sindaco Villabate Dr. G. Di Chiara, Sindaco Ustica Dr. A. Messina, Provincia Regionale di Palermo (Dirigente Arch. V. Speciale, Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri e Dr. G. Rizzo)						
Riunione raccordo tra Piano Strategico ed Asse VI PO FESR 2007/2013	26 NOV 2009	Sindaco Comune Palermo Avv. D. Cammarata, Presidente Provincia Regionale di Palermo Ing. G. Avanti, Sindaco Villabate Dr. G. Di Chiara, Sindaco Ustica Dr. A. Messina, Assessore Piano Strategico Comune Palermo Prof. M. Carta, Rettore Università Studi Prof. R. Lagalla, Presidente Autorità Portuale Ing. A. Bevilacqua, Presidente Confindustria Palermo Ing. N. Salerno, Presidente Camera Commercio Dr. R. Helg, Presidente Consorzio ASI Palermo Dr. A. Albanese						
Incontro Concertazione su Macro Strategie	11 DIC 2009	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Segretario Provinciale Confederale O.S. CGIL Dr. M. Calà, Segretario Provinciale Confederale O.S. CISL Dr. D. Milazzo, Segretario Provinciale Confederale O.S. UIL Dr. A. Ferro						
Incontro Concentrazione su Macro Strategie	16 DIC 2009	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Segretario Provinciale Confederale O.S. CGIL Dr. M. Calà, Segretario Provinciale Confederale O.S. CISL Dr. D. Milazzo, Segretario Provinciale Confederale O.S. UIL Dr. A. Ferro						
Riunione raccordo tra Piano Strategico ed Asse VI PO FESR 2007/2013	22 GEN 2010	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Ufficio Staff D.G. Funz. Ing. I. Messina, URIPE Funz. D.ssa V. Conigliaro, Settore Centro Storico (Dirigenti Ing. V. Pisani e Arch. N. Di Bartolomeo, Funz. Ing. T. Martelli e Arch. M. Di Rosa, Ufficio Traffico (Funz. Arch. S. Marinaro), Settore Ambiente (Dirigente Ing. A. Carloti), Settore Urbanistica (Dirigente Arch. V. Polizzi, Funz. Arch. F. Granata)						

Evento	Data	Partecipanti	Finalità Evento					
			Presentazione	Approfondimento tecnico	Condivisione obiettivi	Condivisione Programmi Progetti	Bozza accordo	Stipula accordo
Riunione raccordo tra Piano Strategico ed Asse VI PO FESR 2007/2013	01 FEB 2010	Presidente Provincia Palermo Ing. G. Avanti, Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Sindaco Villabate Dr. G. Di Chiara, Sindaco Ustica Dr. A. Messina, Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato)						
Riunione raccordo tra Piano Strategico ed Asse VI PO FESR 2007/2013	02 FEB 2010	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Ufficio Staff D.G. Funz. Ing. I. Messina, URIPE Funz. D.ssa V. Conigliaro, Settore Opere Pubbliche (Dirigente Ing. C. Di Mauro), Settore Mobilità (Dirigente Ing. M. Ciralli), Settore Servizi Educativi e Territoriali (Dirigente D.ssa L. Romano, Funz. Arch. R. Romeo)						
Riunione Mobilità Provinciale	02 FEB 2010	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Assessore Ambiente e Trasporto Pubblico Massa Ing. M. Parlavecchio, Assessore Urbanistica Avv. M. Milone, Rappresentante ANAS, Rappresentante Provincia Palermo, Settore Urbanistica (Dirigente Arch. V. Polizzi), Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato)						
Incontro Eurocities su Macro Strategie	09 FEB 2010	Segretario Generale Eurocities Dr. Paul Bevan, Vice Sindaco Dr. F. Scoma, Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Consulente Dr. A. Giostra, Ufficio Piano Strategico (Funz. Dr. A. Pusateri, Dr. G. Rizzo), Ufficio Staff D.G. Funz. Ing. I. Messina, URIPE Funz. D.ssa V. Conigliaro						
Riunione Mobilità Provinciale	12 FEB 2010	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Rappresentante ANAS, Rappresentante Provincia Palermo, Settore Urbanistica (Dirigente Arch. V. Polizzi)						
Tavola Rotonda PIST/PISU organizzata da I World	12 FEB 2010	Direttore Generale I WORLD Dr. L. Tambuzzo, Esperto Programmazione Strategica Regione Siciliana Dr. G. De Santis, Rappresentanti 26 Coalizioni Territoriali PIST/PISU						
Riunione Tavolo Tecnico su Macro Strategie	18 FEB 2010	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Assessore Bilancio Dr. S. Bavetta, Assessore Ambiente Ing. M. Parlavecchio, Ing. F. Artale A.N.C.E. Sicilia, D.ssa E. Morana CGIL Palermo, Dr. M. Di Matteo CISL Palermo, Dr. M. Castrogiovanni U.I.L. Palermo, Ing. N. Salerno Confindustria Palermo, Dr. G. Scancarello Secolo XXI, Dr. L. Genuardi Consulta, Ufficio Piano Strategico (Funz. Dr. A. Pusateri e Dr. G. Rizzo), Settore Centro Storico Dirigente Arch. N. Di Bartolomeo, Servizio Ambiente ed Ecologia Arch. M. Volpe, Settore Urbanistica (Funz. Arch. G. Sarta e Arch. F. Granata), Settore Servizi alle Imprese Funz. D.ssa C. Guercio.						

Evento	Data	Partecipanti	Finalità Evento					
			Presentazione	Approfondimento tecnico	Condivisione obiettivi	Condivisione Programmi Progetti	Bozza accordo	Stipula accordo
Riunione raccordo tra Piano Strategico ed Asse VI PO FESR 2007/2013	09 MAR 2010	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Sindaco Ustica Dr. A. Messina, Assessore Ustica Dr. A. Porretto, Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri e Dr. G. Rizzo), URIPE (Dirigente D.ssa P. Millisenda, Funz. D.ssa V. Conigliaro, Dr. A. Pinelli, Dr. S. Piazzese).						
Riunione raccordo tra Piano Strategico ed Asse VI PO FESR 2007/2013	07 APR 2010	Assessore Piano Strategico Prof. M. Carta, Sindaco Ustica Dr. A. Messina, Assessore Ustica Dr. A. Porretto, Comune Villabate (Consulente Arch. E. Capri, Funz. Tecnico Arch. Giovanna Giordano), Ufficio Piano Strategico (Dirigente D.ssa M. Amato, Funz. Dr. A. Pusateri e Dr. G. Rizzo), URIPE (Dirigente D.ssa P. Millisenda, Funz. D.ssa V. Conigliaro, Dr. A. Pinelli, Dr. S. Piazzese)						





VISION

“Palermo gateways city del Mediterraneo: nodo metropolitano dell’armatura urbana euromediterranea capace di intercettare i flussi che attraversano le reti lunghe e di fertilizzare i contesti territoriali locali nell’ottica della nuova strategia di ricentralizzazione del Mediterraneo.”

3



Visione strategica

3.1. Obiettivi

Il **Piano Strategico di Palermo** nasce dall'esigenza di individuare una visione che possa guidare i processi di sviluppo della città nel medio lungo periodo, all'interno di un quadro progettuale coerente e in linea con gli strumenti normativi vigenti.

In tal senso il Piano promuove un insieme di azioni e interventi mirati a valorizzare le potenzialità di crescita della città, in linea con la creazione del nuovo Spazio **Euromediterraneo** e con l'attivazione del nuovo **Corridoio Meridiano** (DSPN 2007-2013), con lo scopo di concorrere al rafforzamento della posizione di Palermo ai diversi livelli (regionale, nazionale e internazionale) e l'assunzione del ruolo di *"gateways city del Mediterraneo: nodo metropolitano dell'armatura urbana euro mediterranea capace di intercettare i flussi che attraversano le reti lunghe e di fertilizzare i contesti territoriali locali nell'ottica della nuova strategia di ricentralizzazione del Mediterraneo."*

L'obiettivo individuato è concepito in coerenza con le aspettative della nuova programmazione comunitaria (2007-2013) in merito al ruolo delle città intese come nodi e poli territoriali di eccellenza. Difatti, Palermo, attraverso il Piano Strategico, pone le basi per poter affrontare in modo coerente ed organico la funzione di promozione e propulsione dello sviluppo territoriale nei confronti dell'area di riferimento, valorizzandone le vocazioni proprie e, nel contempo, favorendo le occasioni d'innovazione. In tale contesto, si incardina lo scenario di sviluppo proposto dal Piano Strategico, la cui implementazione gioca, per una parte rilevante, sulla capacità dell'Amministrazione comunale di creare sinergie (con gli attori locali pubblici e privati) e di costruire reti di alleanze e di complementarità in ambito metropolitano e con le altre città. In tal senso nella sua fase attuativa, il Piano prevede l'attivazione di un processo costante di confronto con il territorio mirando a coinvolgere i principali attori: istituzionali, del sistema economico-produttivo, della società civile, della cultura, etc.

Il Piano Strategico è, dunque, uno strumento programmatico finalizzato alla riorganizzazione del processo di crescita della città e dell'area metropolitana. Assumendo quale base di partenza le precedenti esperienze di pianificazione e programmazione il Piano è stato concepito per agire integrandosi con le iniziative e i progetti in corso di attuazione, al fine di realizzare sul territorio gli interventi di natura infrastrutturale, attivare le funzioni e i servizi necessari a far svolgere alla città di Palermo il ruolo di Capitale dell'Euromediterraneo, *"riposizionandola nell'armatura del policentrismo urbano indicato dalle più recenti Agende europee"*¹⁰.

¹⁰. Piano Strategico, Documento di Impostazione Scientifica-Visione guida e primi indirizzi strategici.

3.2. Quattro temi e nove città

Tra gli obiettivi individuati, come evidenziato, particolare importanza si attribuisce all'innovazione dei processi di governo del territorio, in relazione ai nuovi ruoli – sovra regionale, regionale, sub provinciale, locale - della città metropolitana di Palermo.

Si tratta di un target volto a definire linee di sviluppo condivise per la crescita della comunità locale, in quanto parte di un territorio più ampio, e finalizzato all'innovazione del processo pianificatorio, decisionale ed attuativo, anche attraverso l'integrazione dei progetti di riqualificazione e valorizzazione di alcune aree, rendendo la città più creativa, attrattiva e competitiva, sollecitando l'interesse dei diversi soggetti che operano nel territorio.

Dunque, in considerazione dei punti di forza e di debolezza emersi nella prima fase diagnostica, realizzata dall'Amministrazione comunale di Palermo nel periodo antecedente alla redazione del Piano Strategico, il Documento di impostazione scientifica ha individuato, in via preliminare, nove assi strategici (le nove città) orientati a riconfigurare le reti e le relazioni del sistema urbano e metropolitano, che insieme costruiscono la visione guida del progetto di sviluppo.

Le **nove città del futuro**, raggruppate in tre famiglie (competitività, innovazione e coesione), hanno rappresentato, come si vedrà, obiettivi strategici nella fase di sviluppo del Piano Strategico.

L'individuazione di tali assi ha consentito di mettere a sistema le azioni con un'utile sinergia tra i diversi settori di intervento delle politiche urbane di respiro metropolitano e sovra locale e di individuare gli attori coinvolti, focalizzando azioni e investimenti.

Particolare attenzione è posta al ruolo interscalare (sovra-regionale ed internazionale, regionale, provinciale e locale) del Comune di Palermo, relativamente a **quattro temi trasversali** a tutti e nove gli assi strategici: **mobilità, ambiente, infrastrutture e cultura** in un'ottica di area vasta.

La strategia complessiva del Piano si pone in un percorso di continuità con quanto realizzato fino ad ora. Occorre però precisare che tale scelta non implica necessariamente la volontà di tutelare aprioristicamente quanto già fatto, ma si fonda, piuttosto, su una strategia precisa mirata alla riscrittura del profilo della Città, da un lato privilegiando una serie di servizi ed infrastrutture di base - considerate irrinunciabili per la dimensione ed il ruolo di Palermo - dall'altro incardinando nell'esistente, una rete di iniziative che appaiono legate dal medesimo filo: lo sviluppo e la crescita sostenibili seguendo le quattro direttrici di intervento sopra individuate (mobilità, ambiente, infrastrutture e cultura).

MOBILITÀ SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE

AZIONI SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ & ATTUAZIONE DEL PIANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
AUTOSTRADA-potenziamento e realizzazione della terza corsia

- NUOVA TANGENZIALE ESTERNA
- TRATTO IN GALLERIA
- TRATTO SU VIADOTTO
- NUOVA TANGENZIALE INTERNA
- TRATTO IN GALLERIA
- TRATTO SU VIADOTTO
- CIRCONVALLAZIONE NUOVO VALE URBANO
- TRATTO IN GALLERIA
- TRATTO SU VIADOTTO
- STRADA SOTTERRANEA DI COLLEGAMENTO PORTO-CIRCONVALLAZIONE
- TRATTO IN GALLERIA
- TRATTO SU VIADOTTO
- PRINCIPALE USABILITÀ DI CONNESSIONE URBANA-qualificazione e integrazione dei tratti stradali
- POTENZIAMENTO TRATTO ALTERNATIVO
- INTERVENTI DI SUPPORTO ALL'ACCESSIBILITÀ AI GRANDI ATRATTORI
- AZIONI DI MIGLIORAMENTO DEL COLLEGAMENTO PALERMO-MONREALE (BIPOLO CULTURALE CON CARATTERISTICHE DI ATRATTORE TURISTICO)
- PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO
- METROPOLITANA IN SEDE FERROVIARIA + FERROVIA (bus strutturati-auto-metro)
- METROPOLITANA IN SEDE FERROVIARIA + FERROVIA (bus strutturati-auto-metro)
- METROPOLITANA LEGGERA-poleis di tratto integrativo (Poliama-Boccardifalco)
- ANELLO FERROVIARIO
- STAZIONI FERROVIARIE DI INTERSCAMBIO (Stazione Centrale e Stazione Nautarabato)
- FERMATE DELLA METROPOLITANA

AZIONI PER LA PORTUALITÀ

- PORTO COMMERCIALE DI PALERMO-POTENZIAMENTO DEL SISTEMA LOGISTICO E CREAZIONE DELLA PIATTAFORMA PORTUALE TIRRENO OCCIDENTALE IN CONNESSIONE CON IL PORTO DI TERMINI IMERSE
- POTENZIAMENTO DEI PORTI TURISTICI ED INCREMENTO DEI SERVIZI ALLA NAUTICA
- INCREMENTO E SOSTEGNO DELLE ATTIVITÀ DI PESCA E PESCA-TURISMO

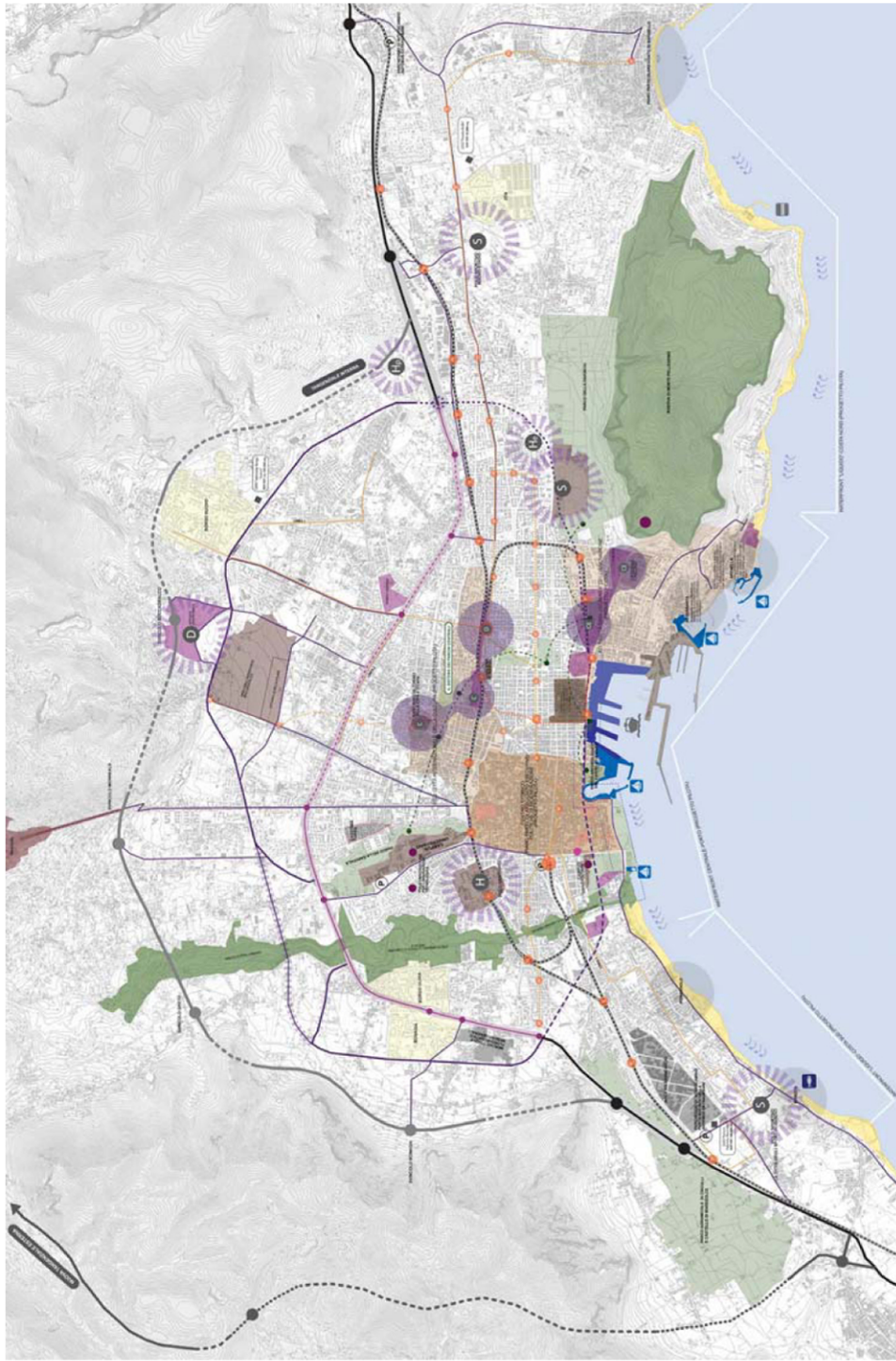
MACRO AMBITI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

- PORTI TURISTICI E SERVIZI ALLA NAUTICA DA PORTO
- AREA CROCIERE E SERVIZI CITTA'-PORTO
- PORTO COMMERCIALE E RO-RO
- PORTO INDUSTRIALE

POLI DELLO SVILUPPO E GRANDI ATRATTORI

AZIONI PER IL POTENZIAMENTO E LA CREAZIONE DI SERVIZI DI RANGO SOVRALocale E GRANDI ATRATTORI

- NUOVE CENTRALITÀ URBANE
- MACROAREE DI TRASFORMAZIONE URBANA
- POLO SPORTIVO
- POLO CULTURALE E DIREZIONALE
- POLO CONGRESSUALE ED ESPOSITIVO
- POLO DIREZIONALE
- POLO SANITARIO
- POLO SANITARIO CON SPECIALIZZAZIONE PEDAGOGICA
- POLO SANITARIO D'EMERGENZA
- CARENIE URBANE CON POSSIBILITÀ DI DIMENSIONE
- POTENZIAMENTO DELLE RETI DELLA CONSCENZA per la formazione e la ricerca e il fomento di imprese innovative
- CENTRI PER LA RICERCA E LA FORMAZIONE
- AGENZIA PROVINCIALE PER LA RICERCA (PALAZZO JANO)
- AZIONI PER IL POTENZIAMENTO DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE
- azioni di pianificazione e riqualificazione del sistema produttivo e commerciale attraverso il riassetto del sistema dell'accessibilità e l'integrazione con i tessuti urbani esistenti agli insediamenti
- AREA SANITARIO-ACCIDENTI E NUOVI BENEFICIARI GENERALI
- PRINCIPALI CENTRI COMMERCIALI URBANI



QUALITÀ DELLA VITA E DELL'AMBIENTE

AZIONI SUL SISTEMA AMBIENTALE DELLA RETE ECOLOGICA

- PARCHI URBANI
- RICONNESSIONE E RICOSTRUZIONE DEL SISTEMA DI PARCHI URBANI CENTRALI
- PARCO URBANO DEL FIUME ORETO
- RISERVA NATURALE ORIENTATA DI MONTE PELLEGRINO
- AZIONI PER LA FRUIZIONE COSTIERA
- AZIONI PER IL RECUPERO DELLA COSTA PER LA BALNEAZIONE
- AZIONI A SUPPORTO DI ATTIVITÀ DI RICERCA LEGATE AL MARE
- AZIONI PER LA DIFESA E IL RECUPERO DEI LITORALI MARI COSTIERI

RIGENERAZIONE URBANA

RIQUALIFICAZIONE DEL CENTRO STORICO- azioni di rigenerazione dei tessuti e degli spazi pubblici
Nuovo sistema pedonale Vittoria-Saligi-Kalaba-Magione-Merula-Forteleo-San. Domenico

- RIQUALIFICAZIONE DELLE BORGATE MARINARE
- AZIONI PER L'INTEGRAZIONE WATERFRONT-CITTA'
- ATTI E ARTI 2
- RIQUALIFICAZIONE DI BORGO VECCHIO
- GRANDI SERVIZI URBANI ESISTENTI: miglioramento dell'accessibilità, qualificazione degli spazi pubblici e manutenzione degli edifici
- AZIONI PER LA QUALITÀ DELL'ABITARE E LA RIQUALIFICAZIONE DELLE PERIFERIE, HOUSING SOCIALE
- AZIONI PER LA RIQUALIFICAZIONE DEI QUARTIERI DI EGRE E SAN DOMENICO: recupero degli spazi pubblici e integrazione di servizi culturali e ricreativi, decorramento amministrativo e creazione di nuove centralità
- HOUSING SOCIALE ED EDILIZIA SPERIMENTALE
- Individuazione di nuove aree per edilizia sperimentale pubblica integrata a servizi

1. La mobilità

Spostarsi comodamente e velocemente è un diritto soggettivo ed un precipuo interesse collettivo. Dalle anomalie di funzionamento della mobilità urbana discendono rischi concreti ed accertati per la salute dell'uomo e dell'ambiente, oltre ovviamente che gravi diseconomie.

Il dato di riferimento, con riguardo alla dotazione viaria palermitana, è fornito dall'incremento esponenziale dei mezzi in circolazione a sostanziale parità di sedi stradali disponibili; anche la dotazione per la mobilità su ferro soffre una cronica carenza. Le politiche attuate in questa direzione hanno puntato, in termini emergenziali, a superare la profonda ferita tra la parte nord e la parte sud della Città, determinata dalla improvvida collocazione della Circonvallazione cittadina, e ad attribuire al contempo alla modalità del ferrato, in sedi non concorrenti con gli assi stradali, un ruolo nuovo e strategico. A questa filosofia di interventi si riconducono i sottopassi, i sovrappassi e la riorganizzazione del Viale Regione Siciliana (circonvallazione cittadina), così come la tormentata vicenda del passante ferroviario che punta a liberare i tratti urbani ferrati dalla concorrenza con i servizi ferroviari di media distanza, senza infliggere nuove ferite al tessuto urbano. La linea di interventi, già concretamente avviata si fonda, nel breve periodo, sulla sostituzione progressiva del traffico veicolare con mezzi ad alimentazione elettrica, quali realizzeranno le tratte servite da tram. Il secondo tassello è rappresentato dall'affidamento prossimo del cantiere per la realizzazione dell'anello ferroviario interato, da Piazza Giachery al Porto. Il passaggio definitivo delle politiche per la mobilità urbana tramite ferro è rappresentato dalla prevista realizzazione dell'ultima tratta dell'anello ferroviario sotterraneo, Porto-Politeama-Lolli.

Sono di tutta evidenza i benefici diretti (minori costi e minori tempi) ed i benefici indiretti (salvaguardia della salute) indotti dalle linee tram e principalmente dalla chiusura dell'anello ferroviario sotterraneo; è appena il caso di ricordare che tale infrastruttura realizzerà nei fatti un collegamento metropolitano, con una frequenza di passaggio dei convogli prossima ai due minuti e con una copertura completa sui nodi nevralgici della Città: stazione centrale, policlinico-civico, presidenza ed assemblea regionale, notarbartolo, fiera, sampolo-giachery, porto, politeama, lolli. A ben vedere all'interno del cerchio, e con distanze minimali, resta ricompreso l'intero apparato pubblico, istituzionale e buona parte di quello commerciale della Città di Palermo.

L'auspicata, prossima definizione della vicenda del passante ferroviario concorrerà a dare maggiore fluidità alla metroferrovia (anello ferroviario sotterraneo).

Una ulteriore modalità di intervento, non ancora espressamente prevista, si fonda sull'ampio ricorso alle nuove tecnologie informatiche e sul presidio capillare del territorio, attraverso idonee cabine di regia, per l'assunzione rapida di misure idonee ad assicurare la fluidità del traffico veicolare, attraverso i c.d. sistemi intelligenti.

Tuttavia, con la lungimiranza richiesta dalle esigenze di una delle principali metropoli italiane, occorre porre almeno due obiettivi strategici sul piano della mobilità: la realizzazione di una nuova tangenziale realmente alternativa a quella attuale -che mai ha svolto l'originaria funzione- e la metropolitana leggera sulla direttrice est-ovest.

Palermo a causa della saturazione pressoché completa degli assi autostradali di entrata e di uscita dalla Città, lato Messina e lato Trapani, abbisogna di misure specifiche per favorire i flussi veicolari verso i due assi in questione. Ciò appare praticabile soltanto con una nuova tangenziale metropolitana idonea a scavalcare la Città a sud, consentendo un collegamento diretto tra le autostrade per Messina e Trapani in alternativa al tratto urbano.

Completa la gamma degli interventi strategici previsti in materia di mobilità, la realizzazione della metropolitana leggera per il trasporto di massa, in corso di progettazione lungo l'asse longitudinale della Città nelle due direzioni est-ovest.

Ne consegue in ultima analisi che una politica siffatta della mobilità delle persone e delle cose potrebbe risultare efficace e risoltrice per le esigenze della Città, puntando alla realizzazione di uno schema articolato di interventi i cui elementi portanti dovrebbero identificarsi con il passante ferroviario, il completamento dell'anello ferroviario sotterraneo, la metropolitana leggera sotterranea, le linee di tram, la gestione informatizzata dei flussi veicolari cittadini, il completamento del piano parcheggi e la costruzione della tangenziale esterna alla Città, alternativa all'attuale Circonvallazione.

Tale programma strategico va ovviamente definito attraverso la progettazione esecutiva, la individuazione delle fonti finanziarie tra le quali vanno considerate anche le opportunità offerte dal project financing, e la fissazione delle priorità sulla scorta di un'attenta valutazione dell'impatto sui processi di mobilità.

In questa visione della Città, improntata allo sviluppo ed alla sostenibilità del modello di sviluppo, devono trovare adeguato spazio specifiche misure per la qualità dell'ambiente; alcune sono richiamate di seguito altre attengono alla mobilità sostenibile quale realizza l'impiego diffuso e privilegiato di veicoli ad impatto zero o comunque molto contenuto.

2. L'ambiente

La vivibilità cittadina si pone come obiettivo prioritario di una politica della Città che persegue la salute dei cittadini, la loro qualità della vita e l'attrattività del territorio rispetto ai flussi esterni dei potenziali utenti. La scelta strategica, proprio sul terreno ambientale, punta alla valorizzazione ed all'utilizzazione organica dei grandi poli di attrazione ambientale esistenti o da realizzare nel territorio urbano, quali il Parco dell'Oreto, la costa sud, il water front urbano, la riserva di Monte Pellegrino ed il Parco della Favorita; il tutto nella cornice unificante di un piano integrato per il verde cittadino. Un programma questo che, una volta attuato, potenzierebbe fortemente la dotazione di verde e spazi ambientalmente fruibili.

Palermo, che pure ha conosciuto gli effetti nefasti della crescita edilizia incontrollata, ascrive a proprio merito la salvaguardia ambientale pressoché totale di due grandi porzioni del proprio territorio: il Monte Pellegrino ed il Parco della Favorita; proprio per il rilancio di quest'ultimo sono di imminente avvio alcuni investimenti di riqualificazione ambientale. Anche il recupero della costa sud Sant'Erasmo-Acqua dei Corsari è avviato, mentre l'intervento per il water front può registrare l'avvio dei lavori con il recupero ambientale-architettonico della Cala e del Castello a mare ed il disinquinamento del golfo di Palermo in uno al recupero della costa orientale. Restano comunque numerose le iniziative in cantiere attraverso le quali l'Amministrazione Comunale è impegnata a completare il programma di restituzione del mare ai Cittadini, anche in coerenza con l'antico etimo della Città Pan Ormos, tutto porto.

Ma la sfida forse più suggestiva e di grande impatto si gioca sul Parco dell'Oreto che, per estensione, qualità del patrimonio ambientale e per gli ampi margini di recupero che prospetta, si qualifica come il principale insediamento di fruizione del territorio metropolitano. La riqualificazione ambientale dell'esteso bacino fluviale attraverso delle aree urbane degradate, la creazione di percorsi per la fruizione turistica, il rilancio dell'imprenditoria agricola ed artigiana residente nell'area ed infine la creazione di un ente di governo, rappresentano le tappe salienti del percorso di costituzione del Parco. Tale programma strategico, collegato funzionalmente al Piano urbano per il verde va ovviamente definito attraverso la progettazione esecutiva, la individuazione delle fonti finanziarie tra le quali vanno considerate anche le opportunità offerte dal project financing, e la fissazione delle priorità sulla scorta di un'attenta valutazione dei ritorni in termini di fruibilità e sviluppo economico sostenibile.

3. Le grandi infrastrutture

La realizzazione di alcune ben individuate infrastrutture ha permesso nelle principali capitali del mondo di attivare una funzione di traino per la crescita e lo sviluppo dei territori pertinenti. Questa grande opportunità si vuole cogliere anche a Palermo, attraverso alcune grandi strutture finalizzate ad assurgere al ruolo di piattaforme tecnologiche e di capisaldi della nuova politica urbanistica della Città. La grande area residenziale, commerciale e di servizi prevista a seguito della copertura della stazione ferroviaria Lolli-Notarbartolo, la nascita di una nuova sede fieristica e di un nuovo quartiere, il completamento dell'anello digitale, un grande centro direzionale, il trasferimento dei mercati cittadini (ortofrutticolo e pesca), la prevista realizzazione di alcuni grandi insediamenti per la grande distribuzione organizzata, in uno al riutilizzo delle aree ex militari dimesse, schiudono una prospettiva di investimenti, di lavoro, di riqualificazione urbana, di implementazione della rete dei servizi e di immagine internazionale che non ha precedenti nella vita della Città.

In particolare si attribuisce un carattere strategico al trasferimento della attuale sede della Fiera del Mediterraneo (prevista anche nel POR Sicilia), per la contestuale disponibilità del sedime e la contiguità con un'ex area militare, in prossimità del Parco della Favorita e del Parco del Monte Pellegrino; una adeguata ed accorta gestione del progetto libera infatti un volume di risorse idonee alla copertura del nuovo insediamento fieristico e permette la realizzazione di un nuovo quartiere cittadino e delle connesse strutture a servizio della collettività. Tale iniziativa concorre peraltro alla risoluzione, almeno parziale, della domanda di edilizia abitativa già quantificata nella precedente analisi di contesto.

Analogamente si sottolinea il carattere strategico di un centro direzionale idoneo ad accogliere uffici, attività produttive ed infrastrutture finanziarie ed assicurative, colmando il deficit esistente nel territorio palermitano; la prevista attribuzione a Palermo di una ZFU (zona franca urbana), ove fosse possibile realizzarne la sovrapposibilità con il centro direzionale, finirebbe con il costituire un potente volano di sviluppo.

La realizzazione infine dell'anello digitale, che utilizzi sinergicamente la rete cittadina dismessa per la distribuzione del gas cittadino, realizzerebbe una importante infrastruttura di servizio, rilevante non tanto per la dimensione dell'investimento ma per le ricadute sull'economia della Città.


L'attuazione di tali iniziative richiede una progettazione esecutiva, la individuazione delle fonti finanziarie tra le quali vanno considerate anche le opportunità offerte dal project financing, e la fissazione delle priorità sulla scorta di un'attenta valutazione dei ritorni.

A queste iniziative si attribuisce comunque una funzione di traino della società palermitana che risulterà coinvolta in tutte le sue funzioni vitali: l'Università, le libere professioni, la ricerca, il mondo della cultura, le istituzioni, le imprese, le maestranze.

4. Le iniziative per la cultura

Si tratta forse dell'ambito di intervento al quale si riconduce la funzione più delicata e che allo stesso tempo può fare conto sui notevoli risultati conseguiti e sui progetti concreti già avviati. Si tratta della più grande risorsa immateriale.

Palermo è Città di intensa e diffusa creatività artistica e culturale; la sua vitalità in campo teatrale, cinematografico e televisivo va ben oltre taluni datati stereotipi e si riflette anche nel successo delle nostre giovani leve in Italia ed all'estero. Una nuova generazione di scrittori riscuote già prestigiosi riconoscimenti, mentre la tradizione consolidata di studi etno-antropologici continua a trarre alimento da maestri e scuole di livello mondiale. Ma forse la maggiore novità scaturisce dall'affacciarsi



impetuoso sulla scena di una nuova generazione di creativi; la politica intelligente e la buona amministrazione sono impegnate a sostenere, in modo diretto e determinato, la creatività diffusa; essa sarà il fondamento ed il propulsore dell'identità palermitana che si innova nella persistente vitalità delle sue radici millenarie.

L'amministrazione precedente ha operato per dotare Palermo di alcuni fattori di innesco culturale quali il Museo di Arte contemporanea di prossima realizzazione presso i Cantieri culturali della Zisa e, nello stessa area, la Scuola del Cinema con aule didattiche, teatro di posa, sale cinematografiche, laboratorio fotografico ed altre strutture di servizio, nei confronti dei quali agiscono alcune delle azioni del Programma Innovativo dedicato alla "Città Internazionale della Cultura".

Insieme alla rilanciata Fondazione del Teatro Massimo, al Museo di Arte Moderna nell'ex convento Sant'Anna ed alla prevista piastra attrezzata per i servizi culturali nell'ex stazione Lolli, sono state poste le premesse e create le condizioni per l'affermazione di Palermo sul proscenio culturale mondiale, non solo come terminale ma anche come fucina di iniziative nel campo delle arti letterarie, visive e teatrali.

Un grande rilievo riveste nelle politiche culturali finalizzate al turismo, il rilancio in grande stile di alcune componenti del patrimonio culturale della Città per assicurare la più ampia fruizione del circuito di chiese ed oratori serpottiani, in stretta collaborazione con la Curia palermitana, e l'accesso ai grandi e prestigiosi palazzi nobiliari, d'intesa con l'Associazione delle dimore storiche.

L'attuazione di tali iniziative, ed in particolare della piastra attrezzata per i servizi culturali nell'ex stazione Lolli, richiede una progettazione esecutiva, la individuazione delle fonti finanziarie tra le quali vanno considerate anche le opportunità offerte dal project financing, e la fissazione delle priorità sulla scorta di un'attenta valutazione dei ritorni.

* Piano Strategico, Documento di Impostazione Scientifica-Visione guida e primi indirizzi strategici.

A stylized map of Italy is shown in a light yellow-green color against a dark olive green background. On the right side, a large, dark blue circular shape is partially visible, resembling a globe or a stylized sun. The number '9' is prominently displayed in a dark blue, serif font on the left side of the map.

9

Città

A dark silhouette of a city map is overlaid on a light gray background. The map shows various urban areas and roads. Overlaid on the map are ten horizontal yellow bars, each containing a text label. The labels are arranged vertically from top to bottom. The background is a gradient from dark gray at the top to light gray at the bottom.

Città interconnessa

Città metropolitana

Città internazionale

Città produttiva

Città creativa e dell'innovazione

Città del turismo

Città della cultura

Città del loisir

Città dell'integrazione

Città interconnessa

Collegamenti efficaci con il resto del mondo oltre che al suo interno; il potenziamento del sistema dell'accessibilità coinvolge tutti i settori del trasporto collettivo (aeroporto internazionale, rete su gomma e ferroviaria – sovra locale e metropolitana, intermodalità), le connessioni fra reti locali, regionali, internazionali, i collegamenti telematici a banda larga e gli edifici intelligenti, sistemi di gestione ed informazione innovativi.



Città metropolitana

il Piano Strategico come occasione per immaginare e attuare un piano efficace nell'interesse di tutta la comunità metropolitana definita dall'intreccio delle relazioni e delle funzioni prima ancora che delimitata per legge, come opportunità per ricercare nuove forme di collaborazione nel rilancio della dimensione metropolitana.



Città internazionale

Palermo deve promuovere la propria immagine e i propri progetti, candidandosi come sede di organizzazioni internazionali, rafforzando la presenza nelle reti di cooperazione internazionale, scambiare esperienze, conoscenze, promuovere azioni comuni e complementari.



Città produttiva

Tradizionalmente nodo di commerci e scambi, Palermo deve consolidare e potenziare questo ruolo, valorizzando le attività produttive e le imprese di servizio, finanziarie incrementando gli elementi di attrazione di capitali e imprese. Il settore dei trasporti e della logistica è particolarmente interessante in relazione agli scenari di mobilità euromediterranea in costruzione.



Città creativa e dell'innovazione

L'eredità umanistica e tecnologica e l'alto tasso di scolarizzazione, unite alla valorizzazione delle reti relazionali dei poli di eccellenza in campo internazionale, possono essere la carta vincente per raggiungere una posizione di rilievo sul fronte dell'innovazione in campo internazionale.



Città del turismo

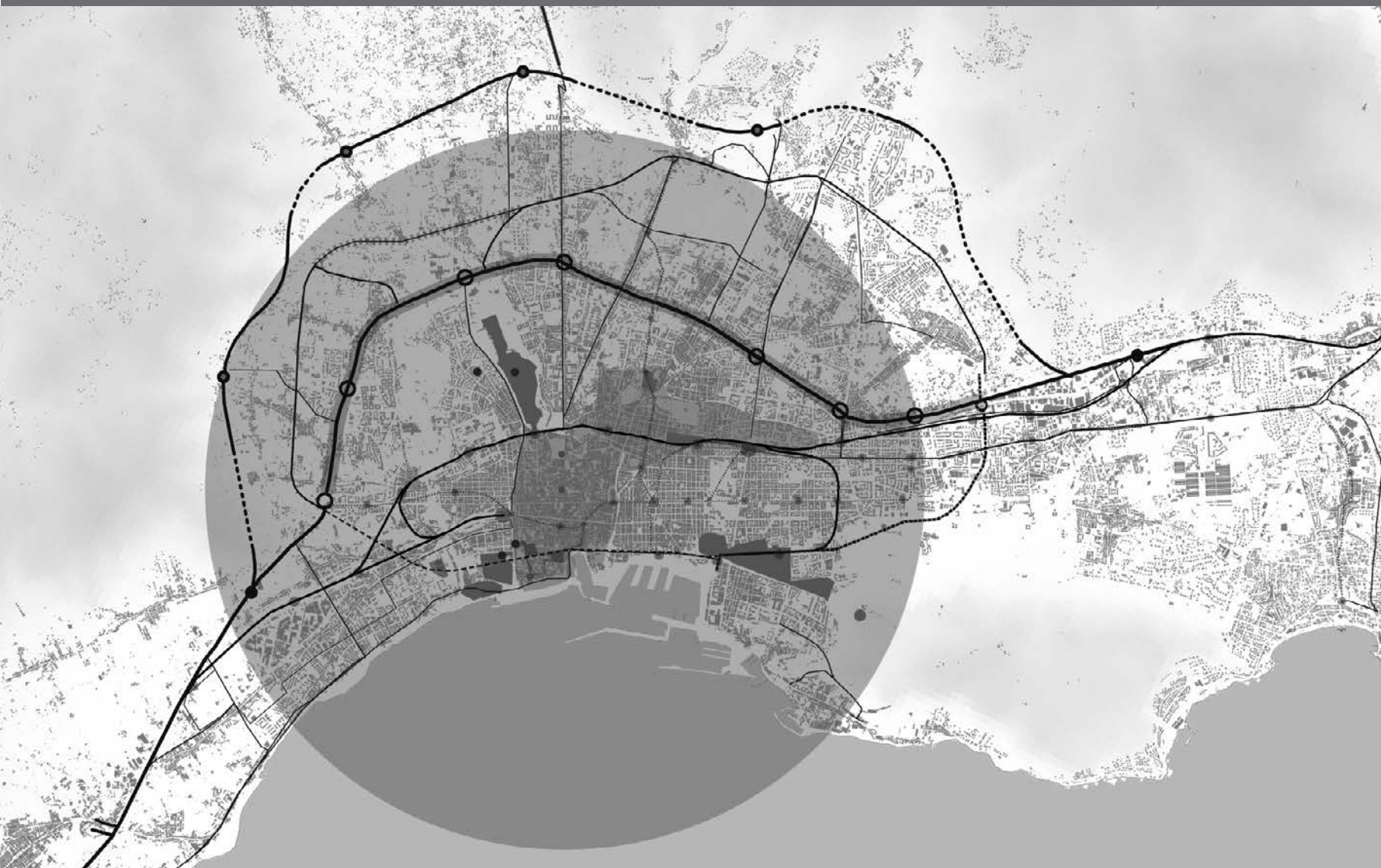
Palermo è una città ad alto potenziale turistico perché possiede risorse e riferimenti in campo culturale, commerciale, artistico, religioso, congressuale, enogastronomico, sportivo e perché manifesta un trend di crescita delle presenze e delle strutture di accoglienza.



IL MUSEO DIFFUSO

Città della cultura

I livelli di produzione e fruizione culturale, sono considerati indicatori prioritari del nuovo “rinascimento urbano”. Obiettivo è quindi l’attivazione di stagioni teatrali e musicali, sistemi musei e le mostre, l’editoria, il sistema delle biblioteche e degli archivi, gli itinerari e gli eventi internazionali ovvero la creazione di “cluster culturali”.



Città del loisir

Una risposta di qualità alla domanda di tempo libero e di luoghi di relazione. La qualità della vita tiene conto di elementi come: l'ambiente fisico, la salute, la sicurezza, lo sport e le occasioni del tempo libero, gli spazi urbani, la qualità architettonica e paesaggistica, i luoghi di incontro, i luoghi del divertimento e per lo shopping, i servizi pubblici e privati della vita quotidiana.



Città dell'integrazione

Oltre alle politiche di sviluppo che producono ricchezza e occasioni di lavoro, devono essere intraprese azioni che garantiscono un'efficace coesione sociale, la giusta dimensione di multiculturalità con il duplice obiettivo del rafforzamento della struttura sociale interna e di diventare un punto di riferimento per lo sviluppo di un dialogo multiculturale nel Mediterraneo.





RUOLO

SOVRA-REGIONALE

REGIONALE

SUB-PROVINCIALE

LOCALE



TEMI

La città
interconnessa

La città
metropolitana

La città
internazionale

La città
produttiva

La città
creativa e dell'innovazione

La città
del turismo

La città
della cultura

La città
del loisir

La città
dell'integrata

ATI

Aree di Trasformazione Urbana



4



Distribuzione del territorio in Aree di Trasformazione Integrata(ATI)

Le **nove città** e gli **assi tematici** individuati quale trama portante per il futuro sviluppo della città di Palermo poggia su una distribuzione territoriale strutturata per Aree di Trasformazione Integrata (da ora ATI) che rappresentano ambiti della città strategici per posizione o valori, dunque con caratteristiche funzionali all'avvio del processo di riqualificazione e sviluppo della città.

Un primo inquadramento delle ATI è stato, dunque, effettuato nella fase di avvio del Piano Strategico promossa dall'Urban center (Documento di Impostazione scientifica), tale quadro posto quale riferimento di base per le analisi conoscitive nell'ambito del processo di pianificazione è stato – durante la fase di redazione e sviluppo del Piano - modificato ed arricchito con l'aggiunta da ulteriori aree del territorio comunale.

Nell'ambito delle suddette aree sono stati individuati i potenziali urbani, capaci di funzionare da motori di sviluppo, caratterizzati dalla presenza di risorse importanti, dall'avvio di progetti di trasformazione, in cui concentrare operazioni di risanamento e rigenerazione sociale ed urbana.

All'interno dei **cluster urbani**, individuati come strategici, si innestano gli interventi e i progetti volti a raggiungere i seguenti obiettivi: rafforzare la competitività del sistema urbano e metropolitano che fa capo a Palermo nel contesto regionale ed internazionale; stimolare l'esternalità positive riducendo al minimo quelle negative; aumentare il grado di apertura internazionale e migliorare i dati relativi all'occupazione.

I progetti sono stati individuati in virtù della loro capacità di fare sinergia, di far convergere interessi ed azioni che potenzino i singoli effetti, di integrazione di varie attività produttive e organizzative volte al conseguimento di una maggiore efficienza e di una azione combinata ovvero nel loro riuscire a funzionare come catalizzatori e moltiplicatori di effetti esterni con ricadute positive sul contesto - territoriale, sociale, economico e culturale - con il coinvolgimento di soggetti istituzionali e operatori diversi.

Considerando la funzione di moltiplicatori di sviluppo sopra richiamata, assume un'importanza di grande rilievo la connessione delle ATI/cluster urbani con la parte rimanente del tessuto culturale, sociale e produttivo della città e la facilitazione di quei meccanismi, all'interno di tale tessuto, finalizzati alla diffusione di una parte consistente della ricchezza che da essi si potrà generare.

Un cluster di successo rappresenta un fattore che caratterizza fortemente l'immagine di una città, almeno per quanto riguarda la sua dimensione economica.

Attraverso una adeguata politica di comunicazione e di marketing, il cluster può, dunque, divenire il perno su cui basare il posizionamento della città e il rafforzamento della sua immagine.

È in questa ottica che il Piano Strategico, delinea una strategia di riqualificazione, sviluppo e marketing per la città di Palermo, dove le politiche operative per l'intero sistema urbano e quelle per i cluster sono state pensate per essere attuate in maniera integrata.

Il Piano Strategico, in particolare con il Piano d'Azione, va ad individuare gli elementi attorno ai quali è possibile e vantaggioso sfruttare questa integrazione, valorizzando quelli che permettono di sfruttare i punti di forza del cluster a vantaggio del sistema urbano nel suo insieme, e quelli che dal sistema urbano possono andare a vantaggio del cluster stesso.

I CLUSTER URBANI

A partire dal Documento di Impostazione Scientifica, la metodologia adottata per il Piano Strategico di Palermo assegna alla politica per il sostegno dei cluster urbani quattro obiettivi fondamentali, tra loro reciprocamente connessi.

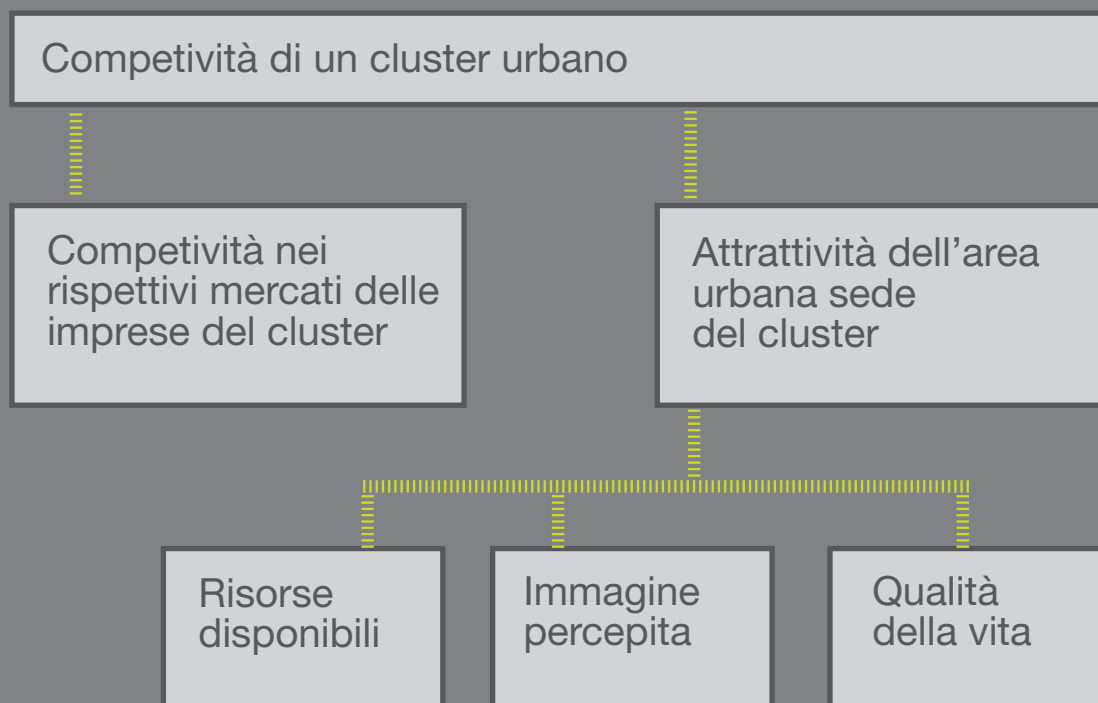
Questi obiettivi sono:

A - Rafforzamento della competitività del sistema palermitano nel contesto regionale e internazionale: la competitività di un cluster urbano e, quindi, la sua valenza nello sviluppo di un determinato territorio, più o meno vasto, è la risultante di due ordini di fattori:

- la competitività nei diversi livelli del sistema di risorse che costituiscono il cluster;
- la qualità e l'attrattività dell'area urbana sede degli attori che costituiscono il cluster.

Si tratta, naturalmente, di due questioni fortemente interdipendenti; obiettivo della politica per lo sviluppo delle ATI è, dunque, il miglioramento delle condizioni che rendono attrattivo il territorio urbano per le imprese e per gli attori istituzionali, e che ne migliorano i livelli di competitività. Il raggiungimento di questo obiettivo richiede un'attenta identificazione degli elementi reali che determinano in concreto l'attrattività un'area urbana. In prima battuta, si individuano tre categorie abbastanza generali in cui possono essere raggruppati tali elementi:

- le risorse (tangibili e intangibili) disponibili nel territorio, in qualche modo; "distintive", e, naturalmente, funzionali alle attività produttive svolte nel cluster;
- l'immagine percepita all'interno e all'esterno della città relativamente alla coerenza tra le produzioni del cluster e la "vocazione" della città stessa;
- i fattori che determinano la qualità della vita nell'area urbana.



B - Stimolo delle esternalità positive e controllo di quelle negative. L'interesse e gli eventuali investimenti pubblici nello sviluppo di un cluster urbano sono giustificati in relazione agli effetti positivi che esso genera sullo sviluppo sostenibile del territorio che lo ospita. Un secondo obiettivo che deve orientare la politica per i cluster urbani riguarda, dunque, la massimizzazione delle esternalità positive prodotte dalla loro presenza sul territorio. È utile allora individuare gli ambiti principali entro cui si possono manifestare tali esternalità, per valutarne l'entità. Il primo ambito è naturalmente quello del sistema economico cittadino considerato nel suo insieme. Gli effetti del rafforzamento di un determinato cluster possono infatti riflettersi anche sulle attività produttive che appartengono ad altre filiere. Un altro ambito significativo in cui la presenza di un cluster può determinare un'esternalità sul sistema urbano che lo ospita è rappresentato dall'immagine del luogo. Il rafforzamento di un certo cluster urbano, in senso assoluto e rispetto agli altri eventuali aggregati che caratterizzano l'economia della sua città ne influenza l'immagine percepita all'esterno e attiva spinte che incidono sulla sua "vocazione".

C - Miglioramento dell'occupazione. L'occupazione è certamente una delle grandezze più importanti rispetto alle quali valutare l'impatto che il rafforzamento del cluster ha sul sistema economico del suo territorio e rappresenta il terzo obiettivo della politica industriale. L'impatto occupazionale non deve essere considerato in termini solo quantitativi, di semplice aumento degli occupati o diminuzione dei non occupati; gli effetti sull'occupazione ricercati attraverso lo sviluppo di un cluster urbano possono essere anche di tipo qualitativo, e riguardare i seguenti obiettivi: l'impiego di specifiche categorie di persone svantaggiate e con difficile accesso al lavoro; il miglioramento del livello di professionalità delle risorse umane locali; lo sviluppo del tasso di neoimprenditorialità; l'aumento della mobilità interna nel territorio del cluster.

D - Incremento dell'internazionalizzazione. Il grado di apertura internazionale del cluster è comunemente considerato un indicatore primario della sua competitività. Esso è misurato sulla base di due parametri: il valore della produzione esportata dalle imprese del cluster; il peso delle imprese di origine esterna all'area urbana che collocano attività proprie al suo interno. L'obiettivo di miglioramento del livello di apertura internazionale del cluster implica, quindi, due tipi di azioni possibili. Uno, direttamente rivolto ad aumentare la capacità delle imprese del cluster di competere a livello internazionale; l'altro, focalizzato sul rafforzamento delle condizioni localizzative rilevanti per attrarre gli investitori internazionali che potenzialmente potrebbero entrare a far parte del cluster.

La politica per lo sviluppo delle ATI come cluster urbani può essere scomposta in tre filoni, ciascuno articolato in un certo numero di linee di azione".

Politiche per la competitività del cluster

Politiche per la valorizzazione della presenza del cluster nel territorio

Politiche per il controllo delle esternalità negative

- Risorse umane
- Infrastrutture e territorio
- Servizi alle imprese
- Sviluppo di interazioni
- Regolamentazione
- Agevolazioni fiscali e finanziarie

- Sviluppo sostenibile
- Razionalizzazione della localizzazione
- Comunicazione
- Trasferimento di conoscenza

- Trasporti
- Mercato del lavoro
- Offerta immobiliare

1° Il **primo livello** comprende le politiche direttamente volte a **rafforzare la competitività del cluster** e si sviluppa normalmente in almeno sei tipi di azione, centrate sulle specifiche esigenze degli attori che ne fanno parte:

- a. allargamento del patrimonio di risorse umane e del livello di competenze e professionalità disponibili;
- b. rafforzamento delle infrastrutture locali, soprattutto quelle di mobilità, di comunicazione ed energetiche;
- c. sviluppo dell'offerta di servizi alle imprese;
- d. facilitazione delle interazioni tra gli attori all'interno del cluster e tra quelli intercluster;
- e. adozione di un quadro strategico di sviluppo favorevole alle potenzialità del cluster;
- f. attivazione di strumenti di incentivazione fiscale e finanziaria.

2° Il **secondo livello** è relativo alle **politiche per la valorizzazione degli effetti del cluster** nella città, e comprende:

- a. gli interventi per lo sviluppo sostenibile, basati anche sullo stimolo alla responsabilità sociale delle imprese;
- b. la razionalizzazione della localizzazione delle imprese nelle diverse aree cittadine;
- c. lo sfruttamento della presenza e del successo del cluster in termini di comunicazione e valorizzazione dell'immagine della città;
- d. le azioni per favorire il trasferimento di conoscenze dalle imprese del cluster a quelle appartenenti ad altri aggregati produttivi localizzati nella stessa area urbana.

3° Infine, il **terzo livello** riguarda le **azioni per controllare e ridurre al minimo le esternalità negative** che possono essere prodotte dallo sviluppo del cluster urbano. Si fa riferimento in particolare a:

- a. miglioramento dell'offerta di lavoro qualificato e del funzionamento del mercato locale del lavoro;
- b. rafforzamento delle condizioni della mobilità urbana;
- c. influenza sulle dinamiche dell'offerta immobiliare.

ATI 1 Waterfront centrale - Sampolo - Arenella

ATI 2 Danisinni - Lolli - Notarbartolo

ATI 3 Maredolce - Brancaccio

ATI 4 Centro storico

ATI 5 Guadagna - Falsomiele - Bonagia

ATI 6 Costa sud

ATI 7 Città centrale

ATI 8 Cliniche - Città Universitaria - Cappuccini

ATI 9 Perpignano - Malaspina

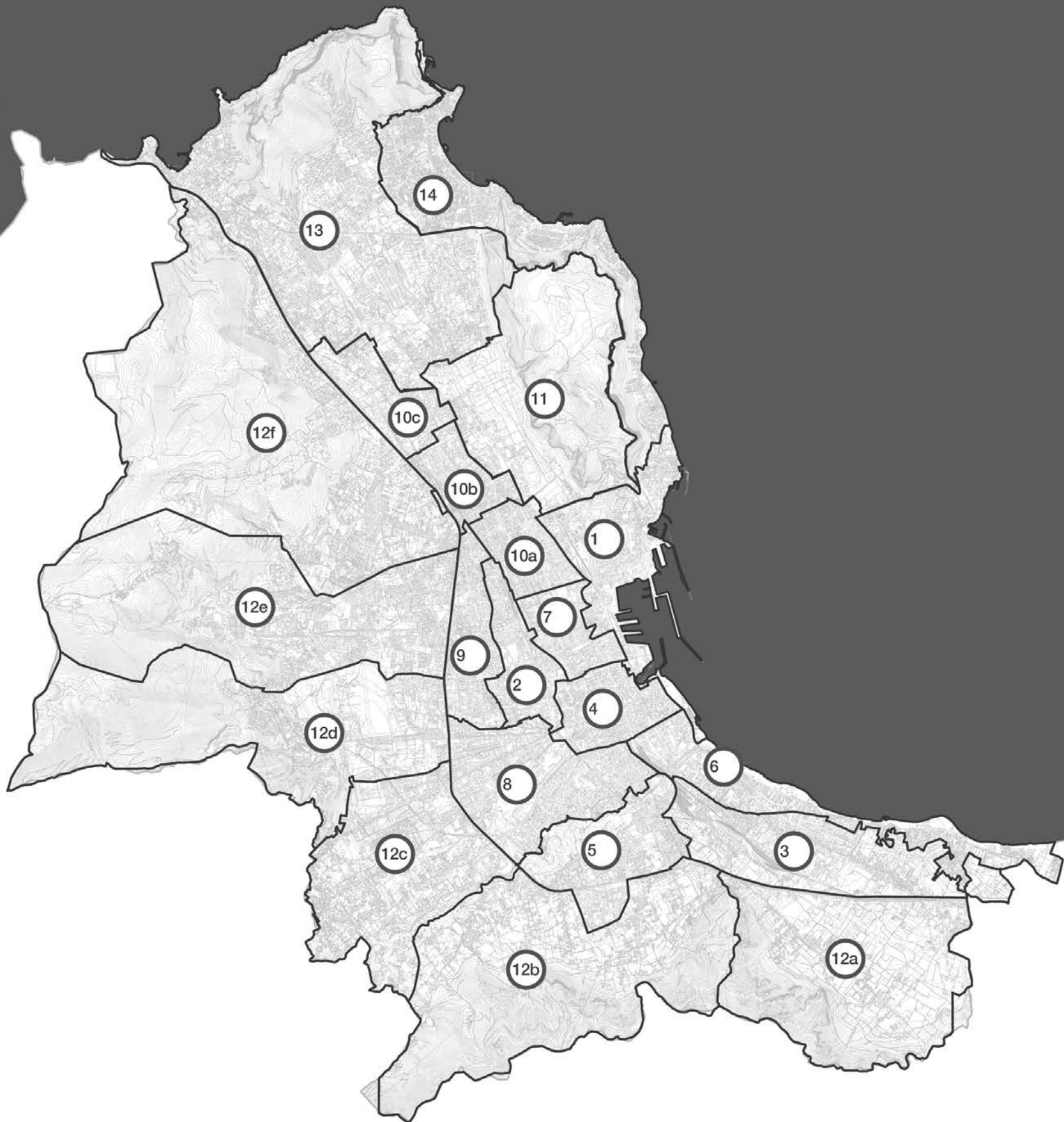
ATI 10 Città consolidata

ATI 11 Favorita - Stadio

ATI 12 Corona delle periferie esterne

ATI 13 Zen

ATI 14 Mondello - Costa Nord



ATI 1

Waterfront centrale - Sampolo - Arenella (VIII Circoscrizione)



Descrizione dell'area

L'ATI del waterfront centrale rappresenta una delle realtà più complesse del progetto di trasformazione della città, non solo per la presenza del porto commerciale e del porto antico, ma anche per alcune aree in trasformazione o in rifunzionalizzazione che richiedono un quadro di elevata coerenza. L'area è delimitata a nord dalla presenza dell'ex stabilimento della Chimica Arenella e dal sistema costiero dell'Acquasanta, l'ex manifattura Tabacchi (oggi acquistata da un gruppo di privati con l'obiettivo della sua riqualificazione per attività ricettive) e il sistema Cantieri navali – Porto commerciale, che chiede attenzioni e funzionalità specifiche, il Porto turistico della Cala, arrivando a sud fino al porticciolo di Sant'Erasmus passando per il Foro Italico, nuovo giardino pubblico. Verso l'interno i capisaldi dell'area sono la Fiera del Mediterraneo (la quale dovrà essere adeguata alle esigenze di un moderno sistema congressuale ed espositivo), l'area della stazione ferroviaria Sampolo (in parziale dismissione) e del Mercato Ortofrutticolo (che sarà trasferito in un'area più adeguata a ridosso della Circonvallazione in un'area limitrofa al quartiere Bonagia) e l'area della Caserma Cascino (per la quale dovrà essere trovato un accordo con l'Agenzia del Demanio nell'ottica di un più generale progetto di valorizzazione). L'area comprende anche l'antica borgata marinara del "Borgo Vecchio" e i siti archeologici del Castello a Mare e di San Pietro.

Zone omogenee da PRG

Caratterizzata da aree e destinazioni molto eterogenee contiene, oltre alla diffusa presenza di aree B residenziali: un nucleo storico sottoposto a piano particolareggiato "zone A"; altre zone storiche nella parte nord e centro/nord dell'ATI; l'importante presenza di zone F portuali, che si estendono su buona parte del litorale; ai piedi del Monte Pellegrino, una vasta area destinata ad usi militari; alcuni nuclei destinati a nuova edificazione con finalità turistica nell'area dell'Arenella; non mancano le aree destinate a verde pubblico e a parco. Le tipologie edilizie predominanti sono quelle residenziali: nella zona nord dell'ATI1 sono del tipo c) "edilizia rurale e a schiera di borgata"; verso la zona più centrale, la tipologia edilizia più frequente diventa il tipo b) "in linea".

Trasformazioni

Il nuovo carattere assegnato all'area è quello della "città degli scambi e dell'innovazione", attraverso il progetto di un'armatura urbana di infrastrutture e servizi mirati a potenziare le capacità di scambio, di produzione e commercio, con particolare riferimento ai settori dell'innovazione e della creatività. Il progetto prevede la riqualificazione e il riposizionamento strategico di alcune aree dismesse o in trasformazione sulle quali attivare un sistema di servizi alla collettività e all'impresa per la ricerca, lo sviluppo e l'esposizione di produzioni e servizi legati all'innovazione, anche in connessione con il carattere portuale dell'area. L'area funzionerà come sorta di "incubatore urbano" per le attività legate all'identità marina e nautica o alla qualità del paesaggio d'acqua. L'area si offre quindi come "distretto" di servizi, reti e occasioni per le imprese dell'intero sistema palermitano che vogliano potenziare i loro assets innovativi e le opportunità di internazionalizzazione, trovando un sistema integrato di esposizione e ricettività dedicata, di infrastrutture di collegamento e di servizi per il potenziamento degli scambi e della diffusione dei prodotti.



ATI 2

Danisinni - Loli - Notarbartolo (V - VIII Circoscrizione)

Descrizione dell'area

Essa è caratterizzata dall'asse che dalla Fossa di Danisinni arriva alla Stazione ferroviaria Notarbartolo, passando per l'ex Stazione Loli e comprende al suo interno alcuni nodi di centralità urbana quali l'area dell'ex Fabbrica Ducrot (oggi Cantieri Culturali), il Castello arabo-normanno della Zisa, le Ville Malfitano, Serradifalco e Filippina.

Zone omogenee da PRG

Le tipologie prevalenti sono residenziali di tipo b) "edilizia in linea"; interessante anche la presenza di edilizia non residenziale. Nell'ATI 2 sono presenti anche alcune aree a verde storico.

Trasformazioni

L'area si configura come uno snodo strategico per fluidificare il sistema della mobilità urbana e per connettere meglio alcune centralità esistenti. La vocazione prevalente dell'area ruota attorno ai due grandi progetti del Museo Euromediterraneo delle Arti Contemporanee e della Scuola Nazionale di Cinematografia. Entrambi i progetti, per il loro carattere di attrattori di livello internazionale richiedono di essere integrati con un sistema di accessibilità, ricettività dedicata, spazi produttivi ed espositivi di cui il programma di rigenerazione urbana si sta facendo carico. Il progetto prevede la riqualificazione dell'area ferroviaria con la copertura della trincea e la progettazione di una piastra di servizi la quale conterrà, oltre a funzioni direzionali e commerciali, anche il nuovo "Portale" della città: un grande edificio pubblico con funzioni di stazione ferroviaria, mediateca del contemporaneo, attività ricettive speciali e luoghi per l'edutainment. La vision propone un nuovo centro con il ruolo di "distretto della cultura mediterranea". L'agenda delle strategie in atto prevede il completamento del Centro di Municipalità, con la localizzazione di alcuni servizi di alto rango quali la Scuola Nazionale di Cinematografia, il Museo Euromediterraneo delle Arti Contemporanee e i centri di cultura internazionali, il Parco Archeologico della Zisa, nonché la stazione di interscambio metro-treno prevista dal piano della viabilità e il potenziamento del nodo ferroviario Notarbartolo. Il carattere assegnato all'area in virtù della sua vocazione prevalente è quello della "città internazionale della cultura", cioè un sistema di aree, servizi e infrastrutture per il supporto all'internazionalizzazione della cultura mediterranea già promossa dalle istituzioni presenti. Il progetto prevede la riqualificazione dell'area ferroviaria con la copertura dei binari, con particolare attenzione al progetto di "nuove centralità e qualità urbane" per l'ex stazione Loli (oggi acquistata da un gruppo di privati per la sua riqualificazione ad attività culturali) e la stazione Notarbartolo. Il potenziamento dell'asse Imera-Loli-Malaspina come "dorsale" di mobilità faciliterà l'accessibilità alle grandi centralità culturali sopra elencate e alle nuove localizzazioni che connoteranno questa parte di città come un "distretto della cultura internazionale", in cui potranno trovare collocazione anche le sedi decentrate di organismi nazionali ed internazionali di produzione e promozione della cultura

ATI 3



Maredolce - Brancaccio (II Circostrizione)

Descrizione dell'area

L'area delimitata ad ovest dall'autostrada A19 comprende il sedime ferroviario a sud del fiume Oreto, la borgata di Brancaccio e l'area ASI. Sono presenti, inoltre, campi agricoli da riconnettere al parco agricolo di Ciaculli e l'emergenza monumentale del Castello di Maredolce alla Favara.

Zone omogenee da PRG

L'area prevede destinazioni d'uso prevalentemente produttive: importanti porzioni di territorio sono occupate da zone D1 e D2 (con presenza di centri di municipalità). Le tipologie edilizie prevalenti sono residenziali di tipo c). Altrettanta importanza hanno le aree F – servizi – data la presenza delle infrastrutture e dei tracciati ferroviari.

Trasformazioni

L'area ha un ruolo strategico come porta sud della città. Sono previste la realizzazione di un parcheggio di interscambio "Porta sud-Roccella" e la stazione degli autobus extraurbani. Un nuovo svincolo autostradale assicurerà, inoltre, una maggiore accessibilità sia all'area ASI che al nuovo grande polo commerciale "Forum" risolvendo alcune criticità dovute al nuovo carico urbanistico che grava sull'area.



ATI 4

Centro storico (I Circoscrizione)

Descrizione dell'area

L'ATI coincide con il perimetro del Centro Storico della città.

Zone omogenee da PRG

È completamente occupata da tessuto storico di tipo A sottoposto a piano particolareggiato.

Trasformazioni

Tra gli obiettivi per rilanciare l'attività di recupero del centro storico oltre al riavvio delle pratiche di restauro degli edifici e all'attivazione di nuove "politiche urbane", la revisione del PPE è uno degli obiettivi primari anche a causa della scadenza dei vincoli preordinati all'esproprio.

ATI 5

Guadagna - Falsomiele - Bonagia (III - IV Circoscrizione)



Descrizione dell'area

L'ATI 5 comprende i resti della borgata della Guadagna e di alcune aree di archeologia industriale prossime (l'ex Cartiera, l'ex Conceria), i quartieri ERP di Borgo Ulivia e Bonagia e una vasta area ancora fortemente naturalizzata del bacino idrografico del fiume Oreto.

Zone omogenee da PRG

La presenza del Fiume Oreto e del relativo bacino idrografico impone un necessario vincolo di rispetto e di inedificabilità sui terreni circostanti. In linea generale, la vocazione urbana dell'area rimane mista, con insediamenti di tipo B (residenza) e puntuali presenze di verde pubblico. Le tipologie edilizie prevalenti sono residenziali di tipo c).

Trasformazioni

Nell'area è stato attivato un CdQ2 per il quartiere di Borgo Ulivia e redatto lo SdF del parco fluviale dell'Oreto. Il PRUSST prevede, inoltre, la realizzazione di una piastra per il terziario e con aree a verde a ridosso dell'attuale circonvallazione con funzione di ricucitura dei quartieri Borgo Ulivia e Bonagia.



ATI 6

Costa Sud (II Circostrizione)

Descrizione dell'area

L'area si estende dalla Foce del fiume Oreto lungo la costa sud sino al confine comunale comprendendo la stazione centrale, il giardino storico di Villa Giulia, l'Orto Botanico ed il polo universitario di via Archirafi. Essa comprende oltre al litorale e alla foce fluviale e al primo tratto del bacino idrografico, i tessuti di borgata lungo la via Messina Marine come Romagnolo e la Bandita, alcune emergenze monumentali come "Il Tiro al Piccione", "San Giovanni dei Lebbrosi", il "Ponte dell'Ammiraglio" oltre ai già citati giardini di Villa Giulia e dell'Orto Botanico ed alcune aree risorsa come i padiglioni dell'ex deposito locomotive di Sant'Erasmo, l'ex Macello, l'ex Gasometro.

Zone omogenee da PRG

L'ATI presenta un prevalente carattere di tessuto urbanizzato di tipo B e qualche presenza di verde storico nelle aree più vicine al centro storico. Le tipologie edilizie predominanti sono residenziali di tipo c) "edilizia rurale e a schiera di borgata".

Trasformazioni

L'area ha un ruolo strategico per la presenza di numerose emergenze monumentali e per il potenziale valore naturalistico da offrire ad attività per il loisir ed il tempo libero del litorale oggi non utilizzato. Ulteriori importanti opportunità sono legate sia alla presenza di aree risorsa dismesse o in via di dismissione ed al polo universitario di via Archirafi, sia alla presenza dei tessuti di borgata da riqualificare. Nell'antica borgata della Bandita è già stato attivato un CdQ per il recupero dei tessuti e la realizzazione di edilizia sperimentale ed è previsto anche il recupero del porticciolo peschereccio. In un'area in via di definizione è inoltre prevista la realizzazione della nuova centralità di livello urbano: la Città degli sport acquatici.

ATI 7

Città centrale (VIII Circoscrizione)



Descrizione dell'area

L'area comprende la città centrale, l'asse di via Ruggero Settimo e il primo tratto di via Libertà, dal teatro Politeama sino all'incrocio con l'asse di via Notarbartolo. In questa area sono presenti, oltre a tessuti residenziali di elevata qualità, i due grandi teatri Massimo e Politeama, i parchi centrali del Giardino Inglese e di Villa Trabia. Quest'area si configura come il centro delle attività commerciali e terziarie della città.

Zone omogenee da PRG

Le tipologie prevalenti sono residenziali di tipo b) "edilizia in linea"; interessante anche la presenza di edilizia non residenziale. Nell'ATI 2 si registrano anche alcune aree a verde storico.

Trasformazioni

Poiché si tratta di un tessuto di qualità molto compatto e saturo di attività e funzioni le principali trasformazioni si concentrano sul miglioramento dell'accessibilità all'area attraverso l'uso dei mezzi pubblici (chiusura dell'anello ferroviario e metropolitana leggera, nuove stazioni metro) e sul miglioramento della mobilità slow, degli spazi pubblici e sulla connessione dei parchi centrali esistenti.



ATI 8

Cliniche - Città universitaria - Cappuccini (IV - V Circostrizione)

Descrizione dell'area

L'area comprende le polarità urbane delle cliniche ospedaliere Civico e Policlinico e del Campus universitario di viale delle Scienze, il parco urbano della Garofala, il polo sportivo universitario del CUS, la caserma Turba in corso di dismissione. I tessuti urbani compresi nell'ATI si caratterizzano per la presenza di tessuto compatto a scacchiera ottocentesca a ridosso dell'area della stazione centrale e delle cliniche, i quartieri ERP di Santa Rosalia e delle Rose, sino al tessuto misto con resti di edifici di borgata dell'area in prossimità del Convento dei Cappuccini, emergenza monumentale di elevato interesse culturale presente nell'area. In prossimità del convento è presente inoltre l'area oggi dismessa dell'ex Manicomio comunale.

Zone omogenee da PRG

Oltre ad un nucleo di tessuto storico e a diffuse zone residenziali, molte porzioni di territorio sono dedicate a zone F per università, parchi urbani e militari. Le tipologie edilizie prevalenti nella zona, sono di tipo non residenziale e residenziali di tipo b) "edilizia in linea".

Trasformazioni

Le trasformazioni dell'area si legano principalmente alla presenza dei due servizi di rango sovralocale, di livello regionale, come l'Università e le cliniche che richiedono interventi per il miglioramento dell'accessibilità ed il potenziamento dei servizi. A queste funzioni si affiancano l'opportunità di trasformazione offerta dalla presenza delle aree dismesse o in via di dismissione rappresentate della caserma e dell'ex Manicomio.

ATI 9

Perpignano - Malaspina (IV - V Circoscrizione)



Descrizione dell'area

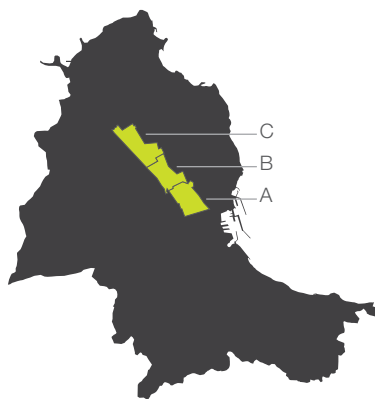
Delimitata ad ovest dalla circonvallazione l'area ha un carattere prevalentemente residenziale con la presenza di alcune aree di tessuto urbano storico.

Zone omogenee da PRG

È caratterizzata da un tessuto urbano prevalentemente abitativo (zone B), con la presenza di piccole aree con tessuto urbano storico (zone A). Le tipologie prevalenti sono residenziali di tipo b) "edilizia in linea"; interessante anche la presenza di edilizia non residenziale.

Trasformazioni

Le trasformazioni dell'area riguardano principalmente il sistema dell'accessibilità che sarà migliorato anche attraverso la realizzazione della linea tre del tram.



ATI 10

Città consolidata (A-B-C) (VI - VIII Circoscrizione)

Descrizione dell'area

- A.** Città Consolida a Libertà-Matteotti
- B.** Città Consolida b via De Gasperi-viale Strasburgo
- C.** Città Consolida c San Lorenzo-via Ugo La Malfa

Si tratta di parti di città per gran parte consolidate e residenziali in cui sono presenti assi commerciali come viale Strasburgo, via De Gasperi e ville, bagli, palazzi e gradini storici.

Zone omogenee da PRG

L'ATI è caratterizzata da aree di tipo B (molto estese sono le aree ad alta densità abitativa, con indici di edificazione superiori a 4mc/mq – B3) ma si registra anche la presenza di “tessuti urbani storici”. Per quanto riguarda le tipologie edilizie, nell'area 10a si trovano un po' di tipi d) “villini”; nell'area 10b i tipi prevalenti sono c) ma consistente è anche la presenza di edilizia residenziale di tipo a) “bagli, ville, palazzi, ...”. In 10c si riscontrano per lo più edifici non residenziali, ma anche aree destinate a verde storico, e tipologie edilizie residenziali di tipo a).

Trasformazioni

Le principali trasformazioni di queste aree si concentrano sul miglioramento dell'accessibilità attraverso l'uso dei mezzi pubblici (metropolitana leggera, nuove stazioni metro, etc.).

ATI 11

Favorita - Stadio (VI - VII - VIII Circoscrizione)



Descrizione dell'area

Delimitata ad est dall'emergenza di Monte Pellegrino definita come riserva naturale orientata, l'ATI 11 comprende il Parco della Favorita, l'area del Polo sportivo di viale del Fante, e l'area dell'Azienda Ospedaliera Villa Sofia.

Zone omogenee da PRG

Dominata dalla presenza di Monte Pellegrino e del parco della Favorita, il PRG conferma la vocazione a verde, attraverso l'indicazione delle zone E1 ed E2. L'analisi delle tipologie edilizie presenti in zona evidenzia un tessuto piuttosto eterogeneo, con manufatti non residenziali e residenziali di tipo b) e c).

Trasformazioni

Le trasformazioni dell'area confermano l'identità ad alto valore naturalistico e prevedono la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse ambientali dell'area, il potenziamento in termini di servizi ed attrezzature del polo sportivo già esistente. Si prevede, inoltre, la specializzazione dell'ospedale Villa Sofia in struttura per le emergenze.



ATI 12A

Ciaculli (II Circostrizione)

La corona delle periferie esterne

Descrizione dell'area

L'ATI 12a, delimitata ad ovest dai Monti di Palermo e ad est dal tracciato dell'autostrada A19, contiene il parco agricolo di Ciaculli e la borgata omonima.

Zone omogenee da PRG

L'ATI è composta fondamentalmente da aree agricole (zone E1) e da parti di tessuto di borgata.

Trasformazioni

Le trasformazioni prevedono la salvaguardia e la valorizzazione del parco agricolo di Ciaculli.

ATI 12B

Villagrazia - Falsomiele (III Circoscrizione)

La corona delle periferie esterne



Descrizione dell'area

L'ATI 12b è limitata a nord dalla circonvallazione e a sud dai Monti di Palermo e comprende a nord-est parte del bacino idrografico del fiume Oreto. Nell'ATI si conservano molte parti di territorio agricolo.

Zone omogenee da PRG

L'ATI è composta fondamentalmente da aree agricole (zone E1) e da parti di tessuto di borgata.

Trasformazioni

I nuovi Mercati Generali della città saranno localizzati a ridosso della circonvallazione, ai confini del quartiere Bonagia. La creazione della Tangenziale Interna che alleggerisce il peso di flussi sulla circonvallazione che si configurerà come un viale a carattere urbano richiederà la realizzazione di un collegamento tra l'area dei Mercati e il nuovo asse autostradale previsto a monte. Una ulteriore importante trasformazione nell'area è legata alla creazione del parco fluviale dell'Oreto.



ATI 12c

Mezzomonreale (IV Circoscrizione)

La corona delle periferie esterne

Descrizione dell'area

L'ATI è delimitata a sud dal bacino idrografico del fiume Oreto, ad ovest dalla circonvallazione, ad est dai confini comunali e a nord dall'area a ridosso dell'asse che congiunge Palermo a Monreale. È costituita da parti di territorio agricolo che hanno subito una diffusa edificazione a bassa densità.

Zone omogenee da PRG

Presenta un tessuto prevalentemente B5, costituito da parti di territorio agricolo che hanno subito una forte edificazione e che devono essere sottoposte a pianificazione particolareggiata. Le tipologie edilizie prevalenti riscontrate in questa ATI sono di tipo residenziale c).

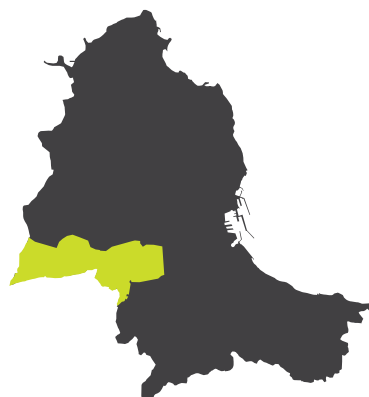
Trasformazioni

Le trasformazioni dell'area dovranno garantire un miglioramento del collegamento tra Palermo e Monreale in vista della creazione del dipolo omonimo.

ATI 12D

Boccadifalco - Altarelo (V Circoscrizione)

La corona delle periferie esterne



Descrizione dell'area

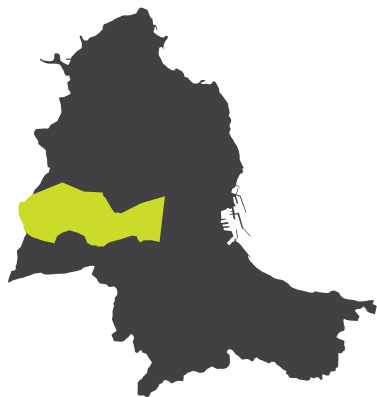
L'ATI è delimitata ad ovest dal tracciato della circonvallazione e ad est dal sistema dei Monti di Palermo. Nell'ATI una ampia porzione è destinata alle attrezzature aeroportuali – l'aeroporto di Boccadifalco – e all'istituto universitario zootecnico.

Zone omogenee da PRG

Oltre alla imponente presenza di zone E molto estese lungo tutti i confini comunali – i Monti di Palermo, parzialmente Sito di Interesse Comunitario – si sviluppano aree edilizie miste di tipo B, a prevalenza residenziali, con presenza di piccole aree di nuova edificazione, zone a servizi (zone F) e attrezzature di interesse comune (IC). Le tipologie edilizie prevalenti sono afferenti alla categoria residenziale tipo c) con qualche esempio di tipo d), ma numerosi sono anche gli insediamenti non residenziali. Sono previsti ampi spazi destinati a verde pubblico.

Trasformazioni

L'ATI è destinata ad assumere un ruolo molto importante nel sistema dei servizi sovra-locali e della direzionalità. In essa infatti è prevista, oltre al mantenimento dell'aeroporto di Boccadifalco, la creazione di importanti centralità di interesse regionale: la Cittadella della Polizia e il nuovo Centro Direzionale Regionale. La nuova Tangenziale Interna (il cui tracciato prevede uno svincolo in corrispondenza dell'area di progetto del centro direzionale) consentirà di collegare in modo veloce ed efficiente il nuovo polo direzionale, l'aeroporto e la Cittadella della Polizia con la città ed il resto del territorio alleggerendo il carico urbanistico sui tessuti residenziali prossimi.



ATI 12E

Borgonuovo - Uditore - Passo di Rigano (V Circonscrizione)

La corona delle periferie esterne

Descrizione dell'area

L'ATI è delimitata ad ovest dal tracciato della circonvallazione e ad est dal sistema dei Monti di Palermo, in essa si sviluppa il quartiere ERP di Borgo Nuovo abitato da circa 22 mila persone e realizzato tra gli anni 60' e 80'. Progressivamente lo spazio agricolo che divideva l'agglomerato dal resto della città è praticamente scomparso per l'intensa edificazione che ha visto saturare gli spazi lungo gli assi stradali che portano a Borgo Nuovo da numerosi insediamenti commerciali e residenziali.

Zone omogenee da PRG

Oltre alla imponente presenza di zone E molto estese lungo tutti i confini comunali – i Monti di Palermo, parzialmente Sito di Interesse Comunitario – si sviluppano aree edilizie miste di tipo B, a prevalenza residenziali, con presenza di piccole aree di nuova edificazione, zone a servizi (zone F) e attrezzature di interesse comune (IC). Le tipologie edilizie prevalenti sono afferenti alla categoria residenziale tipo c) con qualche esempio di tipo d), ma numerosi sono anche gli insediamenti non residenziali.

Trasformazioni

Oltre agli interventi mirati alla riqualificazione del quartiere Borgo Nuovo e al completamento delle attrezzature di quartiere, le principali trasformazioni previste nell'ATI riguardano il miglioramento del sistema della mobilità: l'area è infatti interessata da interventi di sistemazione della viabilità esistente e dalla realizzazione delle linee 1-2-3 del Tram.

ATI 12F

Cruillas - C.E.P. - Monte Cuccio (VI Circoscrizione)

La corona delle periferie esterne



Descrizione dell'area

L'ATI è delimitata ad ovest dal tracciato della circonvallazione e ad est da Monte Cuccio, in essa si sviluppa il quartiere ERP C.E.P, oggi S. Giovanni Apostolo.

Zone omogenee da PRG

Oltre alla imponente presenza di zone E molto estese lungo tutti i confini comunali – i Monti di Palermo, parzialmente Sito di Interesse Comunitario – si sviluppano aree edilizie miste di tipo B, a prevalenza residenziali, con presenza di piccole aree di nuova edificazione, zone a servizi (zone F) come nel caso della discarica R.S.U. di Bellolampo o l'Ospedale Cervello e attrezzature di interesse comune (IC). Le tipologie edilizie prevalenti sono afferenti alla categoria residenziale tipo c) con qualche esempio di tipo d), ma numerosi sono anche gli insediamenti non residenziali.

Trasformazioni

Oltre agli interventi mirati alla riqualificazione del quartiere S. Giovanni Apostolo limitrofo a quello di Borgo Nuovo e al completamento delle attrezzature di quartiere, le principali trasformazioni previste nell'ATI riguardano il miglioramento del sistema della mobilità: l'area è infatti interessata da interventi di sistemazione della viabilità esistente e dalla realizzazione della linea 1 del Tram. L'Ospedale Cervello inoltre diventerà struttura ospedaliera d'eccellenza specializzata nel settore pediatrico.



ATI 13

Zen (VII Circoscrizione)

Descrizione dell'area

L'ATI è delimitata ad est dal tracciato della circonvallazione e dall'autostrada A29, ad ovest dal nucleo di Mondello, a nord da Capo Gallo e a sud dal parco della Favorita e dal tessuto della città consolidata. In essa si sviluppa il quartiere ZEN San Filippo Neri e si trova la struttura sportiva del Velodromo oltre a territorio agricolo, giardini, ville e palazzi storici.

Zone omogenee da PRG

Oltre all'insediamento ERP del quartiere ZEN nell'ATI è presente tessuto residenziale con aree di tipo A2 ma a prevalenza aree edilizie miste di tipo B, ma anche zone a servizi (zone F) e molte aree di verde storico.

Trasformazioni

In questa ATI le trasformazioni previste riguarderanno interventi di riqualificazione del quartiere ZEN ma anche la creazione della struttura destinata ad ospitare il nuovo stadio della città che sorgerà nell'area in cui oggi sorge il Velodromo.

ATI 14

Mondello - Costa Nord (VII - VIII Circoscrizione)



Descrizione dell'area

L'ATI comprende la costa nord di Palermo e si estende dall'area del Cimitero dei Rotoli sino all'area costiera di Capo Gallo comprendendo il nucleo di Mondello.

Zone omogenee da PRG

L'ATI è caratterizzata da "tessuti urbani storici" e aree di tipo B miste con estese zone con tessuti di borgata, ma si registra anche la presenza di molte aree a verde pubblico e aree di verde storico, oltre all'estesa superficie di fascia costiera.

Trasformazioni

Le trasformazioni confermano la vocazione ambientale e turistico balneare dell'ATI prevedendo interventi di riqualificazione urbana del nucleo di Mondello e di potenziamento della qualità della costa e dei servizi legati al mare, al turismo, alla balneazione e agli sport nautici.





5

Piano d'azione

La vision "globale" del Piano Strategico restituisce l'ambizione di un riposizionamento di Palermo quale **"gateways city del Mediterraneo"** e **"nodo metropolitano dell'armatura urbana euromediterranea"** capace di intercettare i flussi che attraversano le reti lunghe e di fertilizzare i contesti territoriali locali nell'ottica della nuova strategia di ricentralizzazione del Mediterraneo".

Il Piano, dunque, al fine di rendere concreta la vision e gli obiettivi individuati mette in campo due diversi livelli di strategie integrati tra loro. In particolare si fa riferimento ad un livello costituito da **macroazioni** che si sostanziano nella individuazione di **aree strategiche della città** dove andranno ad insediarsi progetti di rango urbano e metropolitano di ampio respiro in grado di generare attrattività, competitività e coesione sociale ed essere volano per lo sviluppo dell'intera area di riferimento.

Si tratta, come già evidenziato nel paragrafo precedente, delle dodici aree strategiche denominate **"Nuove Centralità Urbane"**, le quali sono ricomprese nei **Programmi Strategici Integrati** (da ora PSI) di cui costituiscono Progetti Attuativi. I **PSI**, che rappresentano il secondo livello strategico, si concretizzano in insiemi di progetti coerenti e sinergici di interventi strategici puntuali, materiali e immateriali, percorsi trasversali di sviluppo che da un lato guardano all'area metropolitana e dall'altro trovano luogo di elezione in Aree di Trasformazione Integrata (ATI) specifiche in forza dei valori in esse presenti e della capacità di divenire motore di nuovo e complessivo sviluppo.

5.1. Macroazioni

Il Piano Strategico individua le seguenti macroazioni:

Il potenziamento delle porte del sistema delle grandi reti infrastrutturali, traducendo le energie da esse veicolate in risorse ed economie territoriali in grado di trasformare e perturbare profondamente l'intero contesto territoriale;

il ridisegno complessivo del sistema della grande viabilità e delle infrastrutture di connessione tra le "porte", il sistema urbano ed il contesto territoriale di riferimento.

Il potenziamento delle "porte" richiede il miglioramento dell'efficacia del sistema aeroportuale da un lato e di quello portuale dall'altro, incrementando e migliorando non solo i profili di efficienza interna di questi due sistemi ma migliorando anche il modo con cui il sistema produttivo territoriale conferisce a queste porte i propri beni e le proprie produzioni.

Il potenziamento dell'aeroporto

Il potenziamento della porta aeroportuale richiede in prima istanza azioni che migliorino l'efficienza funzionale del polo aeroportuale ridefinendone il ruolo in un mercato di riferimento più allargato e in grado di assegnare a Palermo la funzione di *hub* nel contesto mediterraneo. In quest'ottica il *masterplan del sistema aeroportuale italiano* in corso di definizione riconosce l'opportunità di mettere a sistema gli aeroporti di Palermo-Punta Raisi e Trapani creando un bipolo aeroportuale integrato attraverso il miglioramento del collegamento tra i due aeroporti, non più competitori in un mercato ridotto ma polarità di un sistema in grado di competere in un mercato più ampio e in grado di offrire servizi integrati (in termini di differenziazione dell'offerta, servizi di check in integrato, etc.).

La seconda questione legata alla piattaforma aeroportuale di Palermo è quella del miglioramento del collegamento tra l'aeroporto, la città ed sistema orientale della Provincia. I comuni orientali della Provincia di Palermo, infatti, a causa dei tempi eccessivi necessari al raggiungimento dell'aeroporto di Punta Raisi, utilizzano l'aeroporto di Catania, sottraendo a Palermo un ampio bacino d'utenza potenziale.

Per risolvere questa criticità, oltre ai lavori già avviati sul passante ferroviario il Piano Strategico di Palermo, propone, in stretta collaborazione con la Provincia e l'Anas, la realizzazione della nuova tangenziale interna come collegamento tra la A19 e la A29. Il nuovo tratto autostradale consentirebbe, infatti, di ridurre i tempi di collegamento tra l'aeroporto, la città e la provincia orientale, eliminando i flussi di attraversamento della città sull'attuale circonvallazione e ridefinendo l'accessibilità al sistema urbano attraverso la creazione di nuovi svincoli connessi a nuove "cadenti" di connessione.

Il potenziamento del porto

Il potenziamento del sistema portuale è legato alla ridefinizione del ruolo di Palermo nel sistema di piattaforme portuali del Mediterraneo in cui il porto è il nodo di primo livello della *Piattaforma Interregionale della Sicilia Occidentale* (Palermo-Trapani-Termini Imerese) e importante terminale delle autostrade del mare e del corridoio trans-europeo Berlino-Palermo.

Il Piano Strategico agisce attraverso azioni dedicate e sinergiche rispetto al nuovo Piano Regolatore Portuale:

- ridefinisce le relazioni tra le aree portuali di **Palermo e Termini Imerese** attraverso un'azione di clusterizzazione e d'integrazione tra le aree industriali e l'interporto;
- prevede azioni mirate a moltiplicare il **rango del porto** ed il suo livello di **competitività** incrementando servizi e aree dedicate alle attività crocieristiche e commerciali. Il nuovo PRP, inoltre, agisce anche nel senso del miglioramento della gestione dei flussi di merci e di persone in entrata ed in uscita dal porto, immaginando una migliore connessione dell'area portuale con il sistema della grande viabilità attraverso la creazione di una strada sotterranea di collegamento tra il porto e la circonvallazione. La nuova strada connette il porto innestandosi sulla circonvallazione in prossimità dello svincolo di collegamento con la nuova tangenziale interna e contribuisce ad alleggerire gli assi urbani principali di connessione con il waterfront dai flussi di traffico pesante del sistema logistico della distribuzione e del trasporto delle merci.

La vision metropolitana

La vision "metropolitana" del piano mira a ridisegnare Palermo quale **"città policentrica"**, il cui valore non è più esclusivamente legato alla sola qualità del suo centro la cui qualità irradiandosi perde forza progressivamente man mano che ci si allontana da esso.

L'aspirazione ad un modello città policentrico richiede invece un modello di sviluppo in grado di mettere in moto anche nelle aree periferiche opportunità in grado di valorizzare le risorse ambientali, culturali e le opportunità economiche attraverso funzioni e attrattori in grado di incidere profondamente sulla qualità degli stili di vita della città nel suo insieme.

La strategia del policentrismo richiede:

- ridisegno complessivo del **sistema della mobilità urbana;**
- azioni mirate alla creazione di **nuove centralità** urbane e i poli attrattori;
- **valorizzazione delle risorse** ambientali e culturali intese come catalizzatori di qualità e rigenerazione urbana.

Il ridisegno del sistema della mobilità urbana

Le azioni mirate al miglioramento del sistema della mobilità sono indirizzate al generale riassetto del sistema della viabilità urbana ed extra-urbana ed al potenziamento del sistema del trasporto pubblico di massa, attraverso azioni a soz pubblico urbano e della mobilità slow.

La realizzazione della **nuova tangenziale interna** di collegamento tra la A19 e la A29 oltre a costituire un'occasione per migliorare la connessione tra sistema urbano e contesto territoriale metropolitano contribuisce, inoltre, a migliorare l'accessibilità alle periferie e alle aree a bassa urbanizzazione a ridosso delle borgate agricole, esterne all'attuale circonvallazione e isolate dal resto del sistema urbano: i nuovi svincoli sono stati progettati con particolare attenzione alla prossimità ai grandi quartieri di edilizia pubblica quali Borgo Nuovo, Bonagia, etc. Il Piano mira al ridisegno complessivo del sistema della mobilità urbana migliorando la connessione tra periferie e città centrale attraverso il potenziamento delle cadenti trasversali di collegamento tra nuova tangenziale e l'anello della circonvallazione e la trasformazione di quest'ultima in un **nuovo viale urbano** e non più barriera tra città consolidata e periferie, attraverso

l'alleggerimento del traffico di attraversamento della città grazie alla nuova tangenziale e al miglioramento del livello di permeabilità attraverso la realizzazione di nuovi svincoli e attraversamenti pedonali protetti. Il Piano assume, infine, le azioni del Piano Strategico della mobilità sostenibile e prevede l'attuazione di importanti opere infrastrutturali in grado di produrre il riassetto complessivo del sistema del trasporto pubblico di massa:

- potenziamento della metropolitana in sede ferroviaria e chiusura dell'anello ferroviario;
- metropolitana leggera;
- tram.

5.2. Nuove Centralità Urbane (NCU)

La sfida del policentrismo urbano trova nella creazione di **nuove centralità** un'ulteriore importante strategia in grado di dotare la città di servizi di rango metropolitano, alleggerendo il centro dal sovraccarico funzionale e dalla congestione e di portare qualità e nuova mixité funzionale nelle aree periferiche maggiormente accessibili grazie al riassetto del sistema della mobilità.

Le **Nuove Centralità Urbane** previste sono:

- **1. Polo Città Internazionale della Cultura - Polo culturale e direzionale Cantieri-Lolli-Notarbartolo:**
 - Cantieri Culturali alla Zisa- polo culturale: incremento e supporto alle attività culturali esistenti e in progetto (scuola Nazionale del Cinema e Museo Mediterraneo d'arte contemporanea);
 - Ex Stazione Lolli- polo culturale: realizzazione di servizi culturali e ricreativi, rifunzionalizzazione delle strutture dismesse (quali l'ex stazione e la caserma Di Maria) e la riconnessione del sistema dei parchi urbani;
 - Stazione Notarbartolo- polo direzionale: copertura con una piastra della trincea ferroviaria in prossimità della stazione Notarbartolo e realizzazione di un nuovo parco urbano, di servizi per la direzionalità ed il tempo libero.
- **2. Polo congressuale ed espositivo Fiera-Sampolo - Fiera-Caserma Cascino-Ortofrutticolo-Sampolo-Ucciardone:** il progetto prevede la realizzazione di una nuova centralità urbana attraverso la realizzazione di un nuovo polo espositivo e congressuale e di nuovi servizi culturali e ricreativi. Nelle aree della Fiera e della Caserma Cascino si prevede la realizzazione di un polo congressuale ed espositivo con i servizi ad esso connessi; mentre nelle aree della stazione Sampolo, del carcere Ucciardone di cui si prevede la dismissione, e del mercato ortofrutticolo che verrà trasferito a Bonagia, si prevede la realizzazione di servizi culturali, ricettivi, ricreativi e congressuali integrati.
- **3. Centro direzionale regionale - Istituto zootecnico:** il progetto prevede la creazione del nuovo Centro Direzionale Regionale nell'area dell'Istituto Zootecnico. Il nuovo centro direzionale sarà connesso alla grande viabilità grazie alla prossimità con il tracciato della nuova tangenziale e verrà messo a sistema con altri grandi servizi di rango sovralocale come la prossima Cittadella della Polizia sita in una porzione dell'area dell'aeroporto di Boccadifalco o i servizi per la direzionalità previsti nell'area di Fondo Uditore.

Le centralità del sistema sanitario per la realizzazione di nuovi centri d'eccellenza

- **4. Polo sanitario con specializzazione pediatrica - Azienda Ospedaliera Cervello:** potenziamento e realizzazione di un polo sanitario con specializzazione pediatrica;
- **5. Polo sanitario con specializzazione dell'emergenza - Azienda Villa Sofia:** potenziamento e realizzazione di un polo sanitario con specializzazione in emergenza;
- **6. Polo sanitario - Ospedale Policlinico-Civico-Ismett:** potenziamento e implementazione della ricerca scientifica;

Il sistema triplice delle centralità sportive

- 7. Polo sportivo Nuovo Stadio - **Area Velodromo**: realizzazione del nuovo stadio nell'attuale area del Velodromo;
- 8. Polo sportivo di Viale del Fante - **Area Viale del Fante**: potenziamento del polo sportivo di Viale del Fante;
- 9. Polo sportivo "Città degli sport acquatici"- **Bandita**: realizzazione del polo sportivo dedicato all'atletica e agli sport acquatici presso il quartiere della Bandita.

Sui grandi servizi urbani esistenti (quali l'Università, i centri per la ricerca, le grandi strutture sanitarie, etc.) il Piano prevede azioni per il miglioramento dell'accessibilità, la riqualificazione degli spazi pubblici adiacenti e la manutenzione degli edifici.

Il Piano prevede, infine, la razionalizzazione e il riassetto del sistema dell'accessibilità alle grandi **aree commerciali** (grandi centri commerciali) e **produttive** (area ASI-Brancaccio) e l'integrazione con i tessuti urbani adiacenti, nonché il trasferimento dei Mercati generali in un'area prossima al quartiere di Bonagia e connessa con la nuova tangenziale.

La rigenerazione urbana

Al perseguimento del nuovo modello policentrico contribuiscono:

- le azioni per la riqualificazione delle borgate marinare il cui ruolo si ridefinisce anche alla luce del potenziamento del sistema dei nuovi porti turistici;
- la pianificazione particolareggiata delle aree bersaglio (Foce dell'Oreto e ex Deposito delle Locomotive, ex Gasometro, Borgo Vecchio, Sampolo-Ortofrutticolo-Ucciardone, Acquasanta ed ex Manifattura Tabacchi, Ospizio Marino e Arenella, ex Chimica Arenella) individuate in relazione alle funzioni previste sul waterfront dal nuovo PRP;
- la riqualificazione e valorizzazione del Centro Storico attraverso il nuovo Piano Particolareggiato Esecutivo e le politiche di rigenerazione dei tessuti e degli spazi pubblici;
- la riqualificazione dei quartieri di ERP, il miglioramento della qualità dell'abitare, l'attivazione di politiche per l'housing sociale e la riqualificazione degli spazi pubblici.

La valorizzazione delle risorse ambientali

Il nuovo assetto policentrico della città individua nella valorizzazione delle risorse ambientali dei grandi parchi e nelle altre componenti della rete ecologica una importante occasione per il miglioramento della qualità della vita.

Le azioni del Piano sono state declinate da un lato in azioni mirate alla tutela, valorizzazione e potenziamento del sistema ambientale della rete ecologica e, dall'altro, in azioni rivolte al miglioramento della fruizione costiera.

Le azioni di recupero e salvaguardia del patrimonio naturale esistente dei **parchi** prevedono:

- la creazione del **parco fluviale dell'Oreto**;
- interventi di valorizzazione della **riserva di Monte Pellegrino**;
- interventi di valorizzazione del **Parco agricolo di Ciaculli**;
- interventi di valorizzazione del **Parco D'Orleans**;
- **interventi per la connessione e la valorizzazione** del sistema dei **parchi centrali** e dei giardini storici;
- realizzazione di nuovi percorsi pedonali e ciclabili di supporto alla realizzazione di una rete ecologica urbana grazie alla messa a sistema delle aree verdi esistenti e al miglioramento dell'accessibilità e della fruibilità.

Le azioni rivolte al miglioramento della **fruizione costiera** sono mirate, invece, al recupero delle relazioni tra la città ed il suo waterfront sia dal punto di vista ambientale (azioni di recupero dei litorali marini costieri) che dal punto di vista delle relazioni funzionali in esso presenti attraverso il recupero di alcuni tratti di costa alle attività connesse alla **balneazione** e alla fruizione del mare.

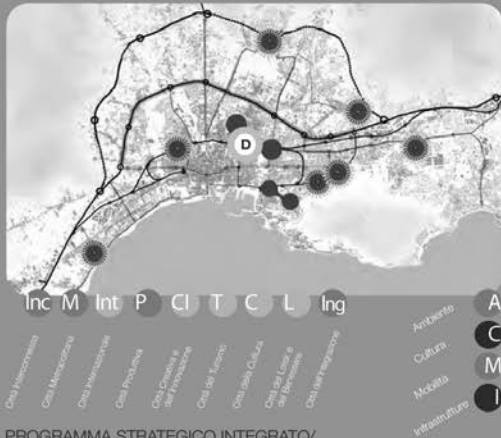


SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, lo sviluppo e la protezione del territorio metropolitano della C.S.A. di Palermo

Progetto cofinanziato a valore del Nord della delibera n. 26/2006, L. n. 47, 25/03/2006/2008

**CITTÀ INTERNAZIONALE DELLA CULTURA: POLO CULTURALE
LOLLI - CANTIERI - NOTARBARTOLO
NODO CANTIERI CULTURALI ALLA ZISA**



PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO/
Valorizzazione delle Risorse Culturali

LINEE DI AZIONE/

Recupero e valorizzazione dell'armatura culturale - Turismo culturale; Valorizzazione e sviluppo delle risorse immateriali - Comunicazione e identità; Attrattività, internazionalizzazione, nuove frontiere culturali; Qualità della vita sociale; Identità del territorio e turismo relazionale.

TITOLO DELL'INTERVENTO/
CANTIERI CULTURALI ALLA ZISA

AZIONE PREVISTA DAL PIANO STRATEGICO/
Realizzazione di un polo culturale

PROPRIETÀ/
Pubblica

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'INTERVENTO/
Circa 50.000 mq

DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO/

L'area ex-industriale della Zisa è un interessante sito di archeologia industriale, oggetto di interventi compresi nell'ambito del PRUSST di Palermo. Il "Museo Euromediterraneo delle Arti Contemporanee" sorge in uno dei capannoni dei Cantieri culturali e costituisce il fulcro della nuova Cittadella della Cultura che sta prendendo forma nell'area delle ex-officine Ducrot. La "Scuola Nazionale di Cinema" sorge in altri tre padiglioni dei Cantieri e sono previsti: un teatro di posa per riprese cinematografiche, una sala visione con 430 posti, aula per la didattica e per proiezione di pellicole; un laboratorio fotografico a locali per 8 botteghe artigiane, oltre agli impianti e ai servizi. L'area si trova in un contesto caratterizzato da tessuti urbani storici e da aree urbane di edilizia residenziale medio-alta, in prossimità di Villa Mellitana a Nord e l'area ristrutturata del Palazzo della Zisa e dei suoi giardini a Sud. Il P.R.G. prevede Centro della Municipalità.

Vista aerea dell'area d'intervento



Compatibilità dello strumento urbanistico vigente



Vista aerea dell'area di progetto



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, lo sviluppo e la protezione del territorio metropolitano della C.S.A. di Palermo

Progetto cofinanziato a valore del Nord della delibera n. 26/2006, L. n. 47, 25/03/2006/2008

**CITTÀ INTERNAZIONALE DELLA CULTURA: POLO CULTURALE
LOLLI - CANTIERI - NOTARBARTOLO
NODO CANTIERI CULTURALI ALLA ZISA**



DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO/

Il progetto è finalizzato al completamento e all'integrazione delle attività di recupero dell'area delle ex Officine Ducrot - oggi Cantieri Culturali alla Zisa - attraverso la creazione di una Centralità Urbana in grado di favorire, in un disegno di più ampio respiro, la nascita di un sistema ovvero di un polo culturale connesso con gli spazi dismessi dell'ex stazione Loli e quelli dell'area della Caserma Di Mana.

L'introduzione di innovative funzioni di alto profilo darà nuova linfa vitale al patrimonio culturale locale, confermando e rafforzando il suo ruolo di motore dello sviluppo socio economico e di attrattore turistico di rango sovralocale. Il ricorso ad una mescolanza funzionale a basso impatto ambientale, poi, che coniughi l'esigenza di disporre di spazi organizzati (strutture culturali, ricreative, aggregative, ecc) al bisogno di aree non consumate in senso fisico (aree verdi, spazi collettivi aperti attrezzati, ecc) diventa occasione ulteriore per perseguire uno sviluppo urbano in chiave sostenibile.

Il progetto, contribuisce, in altri termini al recupero - strutturale e funzionale - di quell'eredità storico culturale regionale che vede nei "Cantieri Culturali" una degna testimonianza.

All'implementazione dell'intervento concorrerà il ricorso a risorse finanziarie private.

FONTE DI FINANZIAMENTO ATTIVABILI/

PO FESR 2007-2013 della Regione Siciliana: Asse III "Valorizzazione delle Identità Culturali e delle Risorse Paesaggistico-Ambientali per l'attrattività turistica e lo Sviluppo".
PAR FAS 2007 - 2013 - Linea d'Azione 7.1.
Risorse Private.

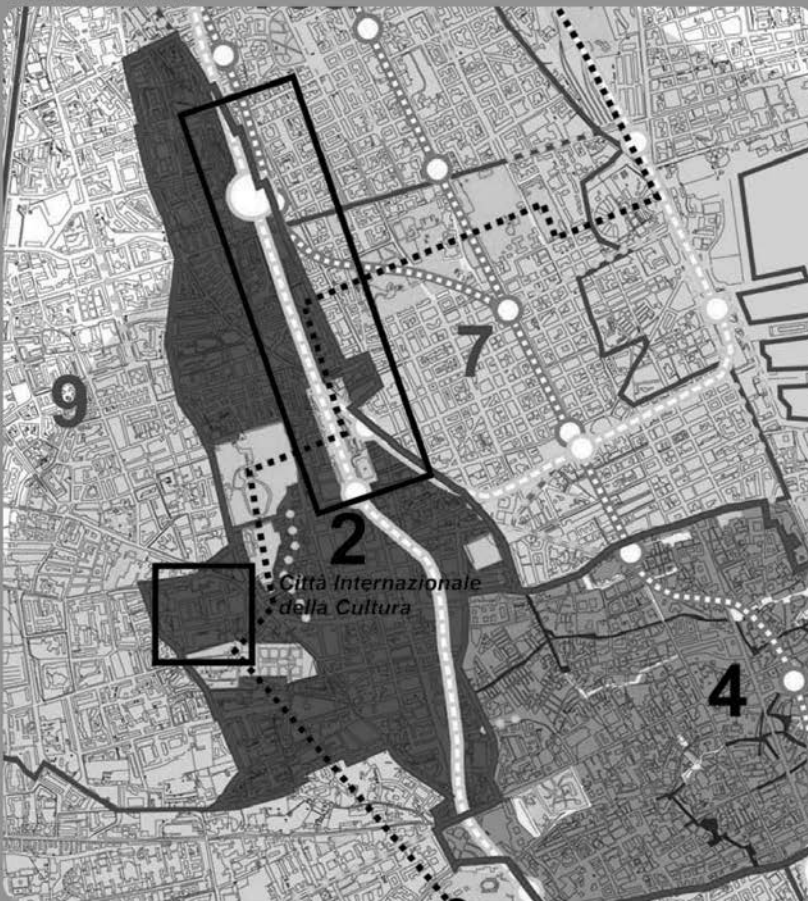
STRUMENTI DI ATTUAZIONE/

Procedure evidenza pubblica ex DLgs n. 163/2006 e ss.mm.ii. PPP, sponsorizzazioni.

PARTNER/

Comune di Palermo, Regione Siciliana e Provincia Regionale di Palermo, associazioni culturali, fondazioni.

Stralcio dell'area d'intervento



Il progetto prevede la realizzazione di un polo culturale, nuova centralità urbana, attraverso l'integrazione e il potenziamento dei servizi culturali e ricreativi esistenti, la riorganizzazione delle strutture dismesse e la riconnessione del sistema dei parchi urbani.

- Loli - Notarbartolo: Nuova centralità, parco urbano e centro di municipalità
- Cantieri culturali Zisa - valorizzazione e potenziamento delle attività culturali
- Riconnessione e riapertura del sistema dei parchi urbani centrali
- Valorizzazione e miglioramento della fruibilità di aree verdi storiche - Parchi urbani
- Viali alberati esistenti portatori di valore identitario
- Metropolitana leggera di progetto
- Linea metropolitana Metropolitana leggera di progetto

Vedere tavola:
Documento Finale
Programma Strategico Integrato
Valorizzazione delle Risorse Culturali



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PSP

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, lo sviluppo e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo

Progetto urbanistico e opere sul territorio della delibera (n. 20/2008, C. C. P. 20/08/2008)

CITTÀ INTERNAZIONALE DELLA CULTURA: POLO CULTURALE E DIREZIONALE
LOLLI - CANTIERI - NOTARBARTOLO
NODO LOLLI: NUOVA CENTRALITÀ URBANA
PARCO URBANO E CENTRO DI MUNICIPALITÀ



Città di Palermo
Assessorato al Piano
Strategico



Inc M Int P CI T C L Ing

- City International
- City Metropolitan
- City Interconnected
- City Regional
- City Central and Peripheral
- City Urban
- City Cultural
- City Local
- City Metropolitan

- A Ambiente
- C Cultura
- M Mobilità
- I Infrastruttura

PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO/
Valorizzazione delle Risorse Culturali

LINEE DI AZIONE/

Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano; Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili; Attrattività, internazionalizzazione, nuove frontiere culturali; Strategie a sostegno dell'intermodalità; Efficienza del trasporto pubblico; Mobilità slow; Attuazione del PSMS; Qualità della vita sociale; Ricerca e sviluppo.

TITOLO DELL'INTERVENTO/

Lolli: nuova centralità urbana, parco urbano e centro di Municipalità

AZIONE PREVISTA DAL PIANO STRATEGICO/
Realizzazione di un polo culturale e spazi pubblici

PROPRIETÀ/

RFI S.p.A., LOLLY s.r.l., MEDITERR SHOCK ABSORBERS S.p.A.

SUPERFICIE DEL LOTTO/

Circa 75.000 mq

DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO/

Attualmente l'area dell'ex Stazione Lolli versa in uno stato di totale abbandono e degrado che ha contribuito a definire l'area come una cesura all'interno della città. Si trova in posizione centrale e strategica per la vicinanza con strutture di interesse culturale quali l'ex Fabbrica Ducrot, il Castello arabo-normanno della Zisa, le Ville Malitiano, Serradifalco e Filippina. Secondo le previsioni del PRG, l'ex Stazione Lolli ricade all'interno del perimetro dei Parchi Urbani, prefigurandosi, quindi, come elemento urbano in grado di potenziare, collegare e valorizzare il sistema del verde.

Vista aerea dell'area d'intervento



Compatibilità dello strumento urbanistico vigente



Vista aerea dell'area di progetto



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PSP

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, lo sviluppo e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo

Progetto urbanistico e opere sul territorio della delibera (n. 20/2008, C. C. P. 20/08/2008)

CITTÀ INTERNAZIONALE DELLA CULTURA: POLO CULTURALE
LOLLI - CANTIERI - NOTARBARTOLO
NODO LOLLI: NUOVA CENTRALITÀ URBANA
PARCO URBANO E CENTRO DI MUNICIPALITÀ



Città di Palermo
Assessorato al Piano
Strategico

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO/

La valorizzazione del patrimonio culturale e naturalistico locale passa attraverso il potenziamento della sua fruizione e la previsione di azioni che ne aumentino il livello di conoscenza. Il progetto fa riferimento, infatti, alla riqualificazione di un'area quale quella dell'ex stazione ferroviaria Lolli che, trasformandola da attuale cesura in cerchia urbana sostituisca questo spazio urbano "estraneo" alla logica del tessuto circostante, con un sistema che completi ed integri quello esistente e che sia, allo stesso tempo, generatore di nuove centralità.

In particolare, l'ipotesi progettuale, che assume i risultati dello Studio di Fattibilità - relativo anche all'area della Stazione Notarbartolo - redatto in seguito al finanziamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e relativo al Programma innovativo in ambito urbano - Porti e Stazioni definisce quelle opere pubbliche prioritarie per poter attuare un'effettiva trasformazione del sito: ricucitura della maglia viaria, riorganizzazione del sistema della mobilità, collegamento con la rete dei percorsi ciclabili e pedonali, potenziamento del sistema del verde, realizzazione di attrezzature per attività culturali.

Più nel dettaglio si prevede la realizzazione di un'area museale all'interno dell'edificio passeggeri dell'ex stazione Lolli e di un sistema di parchi, oltre al restauro di piazza Lolli, alla realizzazione di nuove sedi stradali tra piazza Lolli, via Malaspina e via Andria, di un parcheggio pubblico interrato e di un sistema di percorsi ciclopedonali in grado di connettere longitudinalmente l'area con la Stazione Notarbartolo, Piazza Principe di Camporeale, i giardini della Zisa e i Cantieri Culturali.

Il progetto, quindi, nell'introdurre e rafforzare funzioni e servizi di rango urbano e metropolitano pone particolare attenzione al rispetto di criteri di qualità architettonica sostenibili anche attraverso il riuso di strutture esistenti.

FONTI DI FINANZIAMENTO ATTIVABILI/

FESR; POR 2007-2013 - Asse VI Sviluppo Urbano, strumenti di ingegneria finanziaria; JESSICA, risorse private

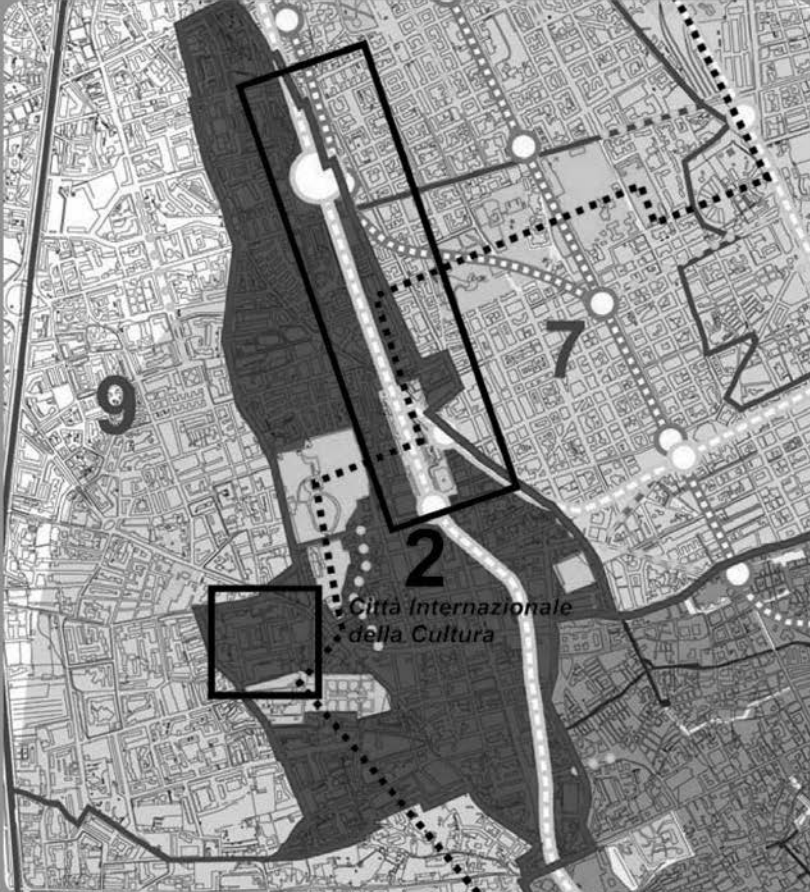
STRUMENTI DI ATTUAZIONE/

Project Financing, Procedure evidenza pubblica ex DLgs n. 163/2008 e ss.mm.ii, Partenariati Pubblico-Privati

PARTNER/

Regione Siciliana, Comune di Palermo, Comuni area metropolitana, RFI S.p.A., Lolly s.r.l., Mediterr Shock Absorbers S.p.A., Politecnico del Mediterraneo, Università di Palermo, Istituti alta formazione, Fondazioni culturali, Fondazione Banco di Sicilia, Rotary Club Service, associazioni culturali, Associazioni di categoria, Istituzioni museali e Teatri.

Stralcio dell'area d'intervento




Il progetto prevede la realizzazione di un polo culturale, nuova centralità urbana, attraverso l'integrazione e il potenziamento del sistema culturale e ricreativo esistente, la riorganizzazione delle strutture esistenti e la riconnessione del sistema dei parchi urbani.

- Lolli - Notarbartolo: Nuova centralità urbana, parco urbano e centro di municipalità
- Cantieri culturali Zisa - valorizzazione e potenziamento delle attività culturali
- Riconnessione e ricucitura del sistema dei parchi urbani centrali
- Valorizzazione e miglioramento della fruibilità di verde e giardini storici - Parchi urbani
- Viali alberati esistenti portatori di valore identitario
- Metropolitane leggere di progetto
- Linee metropolitane

Vedere tavolo:
Documento Finale
Programma Strategico Integrato
Valorizzazione delle Risorse Culturali



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, lo sviluppo e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo.

Progetto elaborato e redatto sul territorio urbano dal 2008. C.U.F. 27/02/2008/2008

CITTÀ INTERNAZIONALE DELLA CULTURA: POLO CULTURALE E DIREZIONALE
CANTIERI - LOLLU - NOTARBARTOLO
NODO NOTARBARTOLO: NUOVA CENTRALITÀ DIREZIONALE



Città di Palermo
Assessorato al Piano Strategico



I M I P C I T C L I

- Città Internazionale
- Città Metropolitana
- Città Intermedia
- Città Propria
- Città Operativa e di prossimità
- Città del Turismo
- Città della Cultura
- Città del Lavoro e del Commercio
- Città Strategica

- Ambiente
- Cultura
- Mobilità
- Infrastruttura

PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO/

Valorizzazione delle Risorse Culturali

LINEE DI AZIONE/

Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano; Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili; Valorizzazione e sviluppo delle risorse immateriali - Comunicazione e identità; Attrattività, internazionalizzazione, nuove frontiere culturali; Strategie a sostegno dell'intermodalità; Efficienza del trasporto pubblico; Attuazione del PSMS; Qualità della vita sociale; Ricerca e sviluppo.

TITOLO DELL'INTERVENTO/

NOTARBARTOLO: NUOVA CENTRALITÀ DIREZIONALE

AZIONE PREVISTA DAL PIANO STRATEGICO/

Realizzazione di un polo culturale, servizi, residenze, parcheggi e verde pubblico

PROPRIETÀ/

Privata, RFI

SUPERFICIE DEL LOTTO/

Circa 117.000 mq

DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO/

L'area della stazione Notarbartolo situata nella parte nord-occidentale di Palermo, in corrispondenza di Via Notarbartolo si configura, come un nodo strategico nel disegno di razionalizzazione e fluidificazione del sistema di mobilità urbana e di delocalizzazione di alcune centralità.

Tuttavia l'area rappresenta un elemento di discontinuità e una frattura estranea al tessuto urbano circostante. Il recupero di tale area muove dalle previsioni del PRG relative alla "riconessione del tessuto viario, il potenziamento del sistema del verde, e la realizzazione di attrezzature generali per attività espositive e museali da attuare tramite la copertura della trincea ferroviaria dismessa".

Vista aerea dell'area d'intervento



Compatibilità dello strumento urbanistico vigente



- E3 Area urbana centralizzata da edilizia residenziale con densità pari o inferiore a 4mc/mq
- F12 Attrezzature museali, culturali ed espos.
- F15 Uffici e sedi direzionali sovramunicipali
- F16 Area ferroviaria
- C1 Chiese e centri
- P Parcheggi
- S1 Area verde
- S2 Scuole dell'obbligo
- V3 Spazi pubblici e verde

Vista aerea dell'area di progetto



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, lo sviluppo e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo.

Progetto elaborato e redatto sul territorio urbano dal 2008. C.U.F. 27/02/2008/2008

CITTÀ INTERNAZIONALE DELLA CULTURA: POLO CULTURALE E DIREZIONALE
CANTIERI - LOLLU - NOTARBARTOLO
NODO NOTARBARTOLO: NUOVA CENTRALITÀ DIREZIONALE



Città di Palermo
Assessorato al Piano Strategico

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO/

L'ipotesi progettuale relativa all'area Notarbartolo assume - come per il nodo Lollu - i risultati dello Studio di Fattibilità redatto nell'ambito del Programma Innovativo in Ambito Urbano - Porti e Stazioni patrocinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed integra il disegno di riqualificazione e rifunzionalizzazione dell'area anche a servizio delle centralità urbane presenti al fine di rafforzare la vocazione dell'ATI 2 ad essere "città internazionale della cultura". Il progetto prevede la riqualificazione dell'area ferroviaria Notarbartolo - unitamente all'area Lollu - oltre che la riqualificazione dell'asse stradale di via Imara che dovrà facilitare la connessione alle strutture - nuove ovvero già esistenti - deputate a connotersi e confermarsi quali centralità urbane culturali.

Gli interventi che riguardano più nello specifico il nodo Notarbartolo sono relativi alla riqualificazione della stazione e dei parcheggi RFI oltre che alla realizzazione di una piastra attrezzata multiservizi e parcheggi nell'area dei binari in trincea. Il PRG vigente prevede, infatti, in prossimità della stazione Notarbartolo una nuova struttura con funzioni museali, culturali ed espositive.

Assume particolare importanza, in tale progetto, la riorganizzazione del sistema della viabilità che, partendo dal ruolo di grande nodo intermodale della Stazione Notarbartolo, di prima porta di accesso alla città (chiamata ad intercettare flussi provenienti dalle varie zone della Sicilia e soprattutto dall'aeroporto Falcone-Borsellino, in virtù della prevista fermata del pulman, delle fermate dell'anello ferroviario, della metropolitana leggera e di una linea tranviaria) è finalizzata da una parte a conciliare tale ruolo con le esigenze del quartiere e dall'altra di facilitare i collegamenti trasversali con le aree a monte e a valle della stazione ferroviaria.

Nell'azione di riorganizzazione del sistema viario si inserisce anche la creazione di un sistema efficiente di mobilità ciclopedonale che concorrerà al decongestionamento del traffico e quindi al miglioramento della qualità ambientale in termini di sostenibilità. In particolare si prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale in mozzetta del nuovo collegamento viario tra Piazza Lollu e la nuova piazza prevista presso la stazione Notarbartolo. In un'ipotesi di più ampio respiro tale percorso potrebbe essere esteso ai giardini pubblici fino a Piazza Principe di Camporeale, per poi proseguire fino ai giardini della Zisa e ai Cantieri Culturali.

FONDI DI FINANZIAMENTO ATTIVABILI/

FESR; POR 2007-2013 - Asse VI Sviluppo Urbano, risorse private

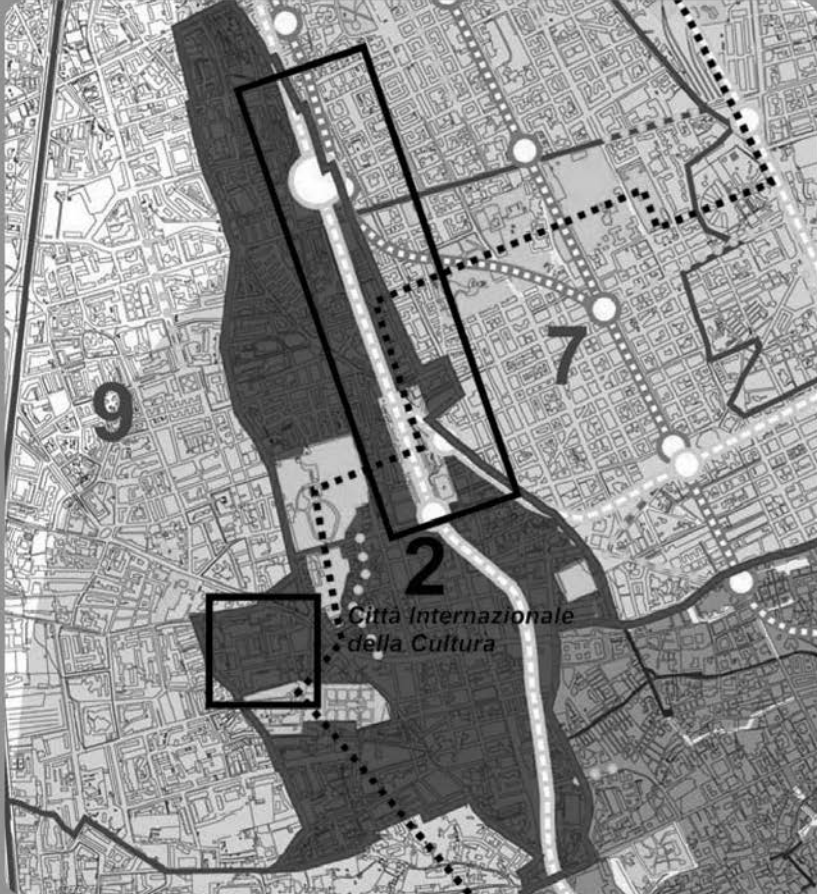
STRUMENTI DI ATTUAZIONE/

Project Financing; Procedure evidenza pubblica ex DLgs n. 163/2006 e ss.mm.ii; Partenariati Pubblico-Privati

PARTNER/

Regione Siciliana, Provincia Regionale Palermo, Comuni area metropolitana, RFI, Politecnico del Mediterraneo, Autorità Portuale, Università di Palermo, Istituti alta formazione, Fondazioni culturali, Fondazione Banco di Sicilia, Rotary Club Service, associazioni culturali, associazioni di categoria, Istituzioni museali e Teatri.

Stralzo dell'area d'intervento



Il progetto prevede la realizzazione di un polo culturale, nuova centralità urbana, attraverso l'integrazione e il potenziamento dei servizi culturali e ricettivi esistenti, la rifunzionalizzazione delle strutture dismesse e la riconnessione del sistema dei parchi urbani.

- Lollu - Notarbartolo: Nuova centralità, parco urbano e centro di municipalità
- Centri culturali Zisa - valorizzazione e potenziamento delle attività culturali
- Riconnessione e riqualifica del sistema dei parchi urbani centrali

Valorizzazione e miglioramento della fruibilità di ville e giardini storici - Parchi urbani

Viali alberati esistenti pontoni di valore identitario

Metropolitana leggera di progetto

Linea metropolitana

Vedere tavola:
Documento Finale Programma Strategico Integrato Valorizzazione delle Risorse Culturali



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, la valorizzazione e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo

Progetto autorizzato e approvato dal Consiglio Regionale del 20/05/2013, C. U.P. 02/03/000000000000

POLO CONGRESSUALE ED ESPOSITIVO FIERA - SAMPOLO
NODO FIERA: CENTRO CULTURALE ED ESPOSITIVO



Città di Palermo
Assessorato al Piano
Strategico



Inc M Int P CI T C L Ing
A
C
M
I
Ambiente
Cultura
Mobilità
Infrastrutture

PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO/
Attrattività, Qualità urbana e Coesione sociale

LINEE DI AZIONE/

Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano; Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili; Valorizzazione e sviluppo delle risorse immateriali - Comunicazione e identità; Attrattività, internazionalizzazione, nuove frontiere culturali; Qualità della vita sociale; Ricerca e sviluppo; Identità del territorio e turismo relazionale.

TITOLO DELL'INTERVENTO/

FIERA: CENTRO CULTURALE ED ESPOSITIVO

AZIONE PREVISTA DAL PIANO STRATEGICO/

Realizzazione di un centro culturale ed espositivo

PROPRIETÀ/

Pubblica

SUPERFICIE DEL LOTTO/

Circa 80.000 mq

DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO/

La Fiera del Mediterraneo, alle pendici del Monte Pellegrino, nasce nel 1946 e si sviluppa nel tempo in maniera disarticolata. All'interno dell'area triangolare oltre a grandi padiglioni, sono presenti nella zona a Nord, più antica, edifici più piccoli risalenti ai primi anni di vita dell'ente, di particolare interesse storico, caratterizzando l'intera struttura in modo eterogeneo. L'intero quartiere fieristico è esteso per 83 mila metri quadrati, circondato da una cinta muraria che versa in condizioni di degrado, soprattutto nella parte Nord. Il Piano Regolatore Generale prevede la destinazione a Fiera espositiva.

Vista aerea dell'area d'intervento



Compatibilità dello strumento urbanistico vigente



Vista aerea dell'area di progetto



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, la valorizzazione e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo

Progetto autorizzato e approvato dal Consiglio Regionale del 20/05/2013, C. U.P. 02/03/000000000000

POLO CONGRESSUALE ED ESPOSITIVO FIERA - SAMPOLO
NODO FIERA: CENTRO CULTURALE ED ESPOSITIVO



Città di Palermo
Assessorato al Piano
Strategico

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO/

Il progetto prevede l'arricchimento delle specifiche funzioni espositive storicamente svolte dagli spazi della Fiera del Mediterraneo, con un sistema integrato di servizi per la congressività, gli eventi culturali e servizi urbani, aree verdi e per il tempo libero, fino a fare di questo luogo - opportunamente integrato con gli spazi della limitrofa della Caserma Cascino, in via di dismissione - una nuova centralità urbana. L'obiettivo è l'innalzamento della qualità urbana attraverso l'offerta di servizi di rango elevato alla popolazione e alle imprese, in quanto obiettivo valido in linea con i più recenti orientamenti delle politiche di coesione.

Accanto alle nuove funzioni di rango elevato, dunque, quali spazi espositivi, saranno creati nuovi spazi urbani punteggiati di nuovi servizi per la cultura (musei, cinema, biblioteche, mediateche, ecc) e per il loisir, come spazi verdi, punti di ristoro e relax, spazi per spettacoli all'aperto. Particolarmente importante sarà anche la realizzazione di collegamenti pedonali protetti, opportunamente ombreggiati ed attrezzati, con gli spazi naturali della riserva naturale di Monte Pellegrino, con il lungomare e con le centralità urbane più vicine, come il Polo sportivo di via del Fante, sempre a ridosso del Monte Pellegrino. Più in generale, le nuove attrezzature avranno il compito di attivare tutte le sinergie possibili tra esposizione e pubblicizzazione dei prodotti locali a più alto tasso di innovazione tecnologica e valorizzazione del patrimonio artistico, storico, architettonico e monumentale della città, ma anche delle sue tradizioni gastronomiche, della sua posizione e del suo clima, in tal modo alla destagionalizzazione dei flussi turistici e all'ampliamento delle opportunità dell'offerta turistica locale.

FONDI DI FINANZIAMENTO ATTIVABILI/

PO FESR 2007-2013, Asse VI "Sviluppo urbano sostenibile".

STRUMENTI DI ATTUAZIONE/

Project Financing, STU, procedure evidenza pubblica ex DLgs n. 163/2006 e ss.mm.ii., Leasing in costruendo.

PARTNER/

Comune di Palermo, Regione Siciliana, Enti fieristici, imprese, associazioni di categoria, associazioni culturali, fondazioni, soggetti privati

Stralicio dell'area d'intervento



Il progetto prevede la realizzazione di una nuova centralità urbana attraverso interventi di riqualificazione e trasformazione delle aree Sampoio, Fiera e Caserma Cascino e della struttura della Caserma Cascino e del Liccioneo. Si prevede la realizzazione di un nuovo polo espositivo e congressuale e di nuovi servizi culturali e ricreativi.



Macro area di trasformazioni urbane

Azioni per il potenziamento delle strutture sanitarie esistenti (Cancro, epidermiche, dermatologiche, ortopediche, ortofoniche, odontoiatriche)

Servizi sociali

Strada polifunzionale multifunzionale

Metropolitana leggera di progetto

Linea metropolitana

Piste ciclabili di progetto



Vedere tavola:
Documento Finale
Programma Strategico Integrato
Attrattività, Qualità urbana e
Coesione sociale

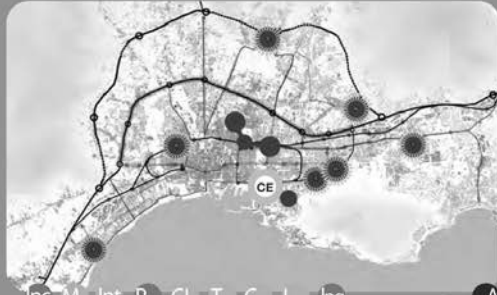


SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO

Progetto urbanistico a valle del Piano della Mobilità con D.5558, C.L.P. 475/09/000000

POLO CONGRESSUALE ED ESPOSITIVO FIERA - SAMPOLO
NODO SAMPOLO-MERCATO ORTOFRUTTICOLO-UCCIARDONE:
CENTRO CONGRESSUALE, RICETTIVO E CULTURALE



- Inc M Int P CI T C L Ing
- Antimateria
 - Cultura
 - Mobilità
 - Infrastruttura

PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO/
Attrattività, Qualità urbana e Coesione sociale

LINEE DI AZIONE/
Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano; Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili; Recupero e valorizzazione dell'armatura culturale - Turismo culturale; Valorizzazione e sviluppo delle risorse immateriali - Comunicazione e identità; Attrattività, internazionalizzazione, nuove frontiere culturali; Strategie a sostegno dell'intermodalità; Qualità della vita sociale; Inclusione sociale e integrazione; Ricerca e sviluppo.

TITOLO DELL'INTERVENTO/
SAMPOLO - MERCATO ORTOFRUTTICOLO - UCCIARDONE

AZIONE PREVISTA DAL PIANO STRATEGICO/
Realizzazione di un centro congressuale, ricettivo e culturale

PROPRIETÀ/
Pubblica, RFI SpA

SUPERFICIE DEL LOTTO/
Circa 160.000 mq

DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO/
L'area delimitata a Nord dal mercato Ortofrutticolo, che verrà trasferito in prossimità della circonvallazione e del quartiere di Bonagia, comprende il perimetro della stazione ferroviaria Sampolo con il relativo parco ferroviario e il carcere borbonico dell'Ucciardone, di cui è prevista la dismissione. L'intera area, individuata dal progetto pilota del waterfront, costituisce un ambito di trasformazione che interagisce e condiziona lo sviluppo portuale della città. Al ridosso del quartiere Borgo Vecchio il carcere dell'Ucciardone è caratterizzato da una forte fatiscenza strutturale, sia all'interno che all'esterno, dovuto sia alla vecchiaia dell'edificio risalente al 1832, che alla scarsa manutenzione e ristrutturazione negli anni. Il P.R.G. prevede attrezzature culturali, museali ed espositive, spazi pubblici a verde e Centri Municipali.

Vista aerea dell'area d'intervento



Compatibilità dello strumento urbanistico vigente



Vista aerea dell'area di progetto



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO

Progetto urbanistico a valle del Piano della Mobilità con D.5558, C.L.P. 475/09/000000

POLO CONGRESSUALE ED ESPOSITIVO FIERA - SAMPOLO
NODO SAMPOLO-MERCATO ORTOFRUTTICOLO-UCCIARDONE:
CENTRO CONGRESSUALE, RICETTIVO E CULTURALE



DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO/

Il progetto muove verso la rifunzionalizzazione/riqualificazione di porzioni importanti della città quali le aree Sampolo, Ucciardone e Mercato Ortofrutticolo, destinate a diventare nuove centralità urbane in termini di offerta multimodale di servizi alla collettività civile e produttiva. Si prevede, infatti, l'insediamento di mix funzionali (attrezzature ricettive, congressuali, culturali, ricreative) in grado da una parte di garantire la riqualificazione di aree oggi oggetto di degrado fisico ma di grande valore urbano e sociale restituendone quindi alla popolazione una fruibilità qualificata e funzionale. Dall'altra parte contribuisce alla creazione di nuove opportunità di sviluppo in chiave turistica attraverso un'offerta diversificata e integrata (culturale, congressuale) in grado di concorre nel contempo alla destagionalizzazione, non solo a livello locale, dei flussi turistici.

Insita nell'azione progettuale complessiva, l'attenzione ai temi della sostenibilità ambientale in quanto oltre alla riqualificazione fisica dei luoghi sopraccitati e quindi alla eliminazione di elementi di degrado si punta al recupero e al riuso di strutture esistenti e di pregio storico-architettonico limitando le costruzioni ex novo e comunque impattanti. Le nuove funzioni verranno infatti insediate nelle strutture recuperate del Mercato ortofrutticolo - che dovrà essere trasferito in una zona della città più adeguata e funzionale al ruolo che svolge - della Stazione Sampolo in progressiva dismissione e nelle strutture dell'antico Carcere Borbonico dell'Ucciardone ormai inadeguato per continuare ad assolvere al proprio compito e per tale motivo oggetto di un programma di dismissione.

In considerazione della mescolanza funzionale che caratterizza tale progetto, la sua implementazione potrà essere garantita anche attraverso il ricorso a risorse finanziarie private.

FONDI DI FINANZIAMENTO ATTIVABILI/

PO FESR 2007-2013 della Regione Siciliana; Asse III "Valorizzazione delle identità culturali e delle risorse paesaggistico-ambientali per l'attrattività turistica e lo sviluppo."
Risorse private.

STRUMENTI DI ATTUAZIONE/

Project Financing, STU, procedure evidenza pubblica ex DLgs n. 163/2006 e ss.mm.ii., Leasing in costruendo.

PARTNER/

Comune di Palermo, Regione Siciliana, imprese, associazioni di categoria, associazioni, fondazioni, soggetti privati, Enti di ricerca.

Stralcio dell'area d'intervento



Il progetto prevede la realizzazione di una nuova centralità urbana attraverso il recupero delle aree Sampolo, Fiera e Ucciardone e della struttura della Caserma Cascano e dell'Ucciardone. Si prevede la realizzazione di un nuovo polo espositivo e congressuale e di nuovi servizi culturali e ricettivi.

- Motto area di trasformazione urbana
- Azioni per il potenziamento delle strutture sanitarie esistenti (Pianche ospedaliere, cliniche, ospedaliere specialistiche, complessi ospedalieri)
- Servizi sociali
- Strada sovraincaricata, porto circonvallazione
- Metropolitana leggera di progetto
- Linea metropolitana
- Piste ciclabili di progetto
- Area di intervento prioritaria o piano
- Intervento in corso
- Intervento in fase di progettazione
- Intervento in fase di attuazione
- Intervento in fase di completamento

Vedere tavola:
Documento Finale
Programma Strategico Integrato
Attrattività, Qualità urbana e
Coesione sociale



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PSP

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la qualificazione, lo sviluppo e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo

Progetto cofinanziato e realizzato sul fondo della dotazione per il FESR, C.F.P. 07/03/0000000000

CENTRO DIREZIONALE REGIONALE



Città di Palermo
Assessorato al Piano
Strategico



Inc M Int P CI T C L Ing

- Città Intercomunale
- Città Metropolitana
- Città Periferica
- Città Urbana
- Città Centro e del centro storico
- Città del centro
- Città della collina
- Città del mare e del mare
- Città del territorio

- A Ambiente
- C Cultura
- M Mobilità
- I Infrastrutture

PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO/
Attrattività, Qualità urbana e Coesione sociale

LINEE DI AZIONE/
Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili; Pianificazione sovralocale delle infrastrutture della mobilità; Delocalizzazione di servizi e di funzioni nelle periferie e nell'hinterland; Efficienza del trasporto pubblico; Qualità della vita sociale.

TITOLO DELL'INTERVENTO/
CENTRO DIREZIONALE REGIONALE

AZIONE PREVISTA DAL PIANO STRATEGICO/
Realizzazione di un Centro Direzionale

PROPRIETÀ/
Istituto Universitario Zootecnico

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'INTERVENTO/
Circa 20.000 mq

DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO/
Il terreno di proprietà dell'Istituto Universitario Zootecnico, è situato nella zona ad Ovest della città, tra l'aeroporto di Boccadifalco e la zona collinare di Baldo. Il territorio è caratterizzato da una ricca vegetazione, dovuto sia alle qualità naturali del Fondo che alle molteplici opere idrauliche e canalizzazioni sotterranee (Qanat) realizzate in quest'area. Nel Fondo, oggi Parco Didattico, è presente Villa Luparello, sede dell'Istituto risalente al 1700. L'area è soggetta a vincoli paesaggistici e idrogeologici.

Vista aerea dell'area d'intervento



Compatibilità dello strumento urbanistico vigente



Vista aerea dell'area di progetto



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PSP

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la qualificazione, lo sviluppo e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo

Progetto cofinanziato e realizzato sul fondo della dotazione per il FESR, C.F.P. 07/03/0000000000

CENTRO DIREZIONALE REGIONALE



Città di Palermo
Assessorato al Piano
Strategico

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO/

Il progetto è relativo alla realizzazione di un Centro Direzionale Regionale al cui interno troveranno spazio funzioni avanzate di servizio alla cittadinanza e di supporto al sistema economico locale.

L'obiettivo, infatti, è quello di concorrere, attraverso il potenziamento e la creazione di servizi di rango sovralocale, alla realizzazione di un sistema policentrico di attrattività per tutto il territorio regionale.

In particolare saranno trasferite funzioni amministrative - locali e sovralocali - contribuendo in tal modo al decongestionamento e, quindi, al miglioramento della qualità della vita delle aree urbane centrali dove attualmente sono concentrate. Ulteriori destinazioni d'uso sono rivolte a servizi specializzati (sportelli unici anche per il supporto all'internazionalizzazione delle imprese, centri avanzati di consulenza aziendale e tributaria, centri di formazione professionale, centri consulenza di ordini professionali, ecc) in grado di attivare processi di rivitalizzazione del sistema economico e nel contempo favorire l'inclusione lavorativa specializzata.

Il progetto prevede, inoltre, l'organizzazione di spazi collettivi pubblici e privati che contribuiscano al riavvicinamento a luoghi ad alto valore naturalistico e simbolico. In virtù di quest'ultimo aspetto si porrà particolare attenzione alla sostenibilità ambientale del progetto prediligendo il ricorso a tecnologie e soluzioni architettoniche a basso impatto.

FONDI DI FINANZIAMENTO ATTIVABILI/

PO FESR 2007-2013, ASSE VI Sviluppo Urbano Sostenibile.

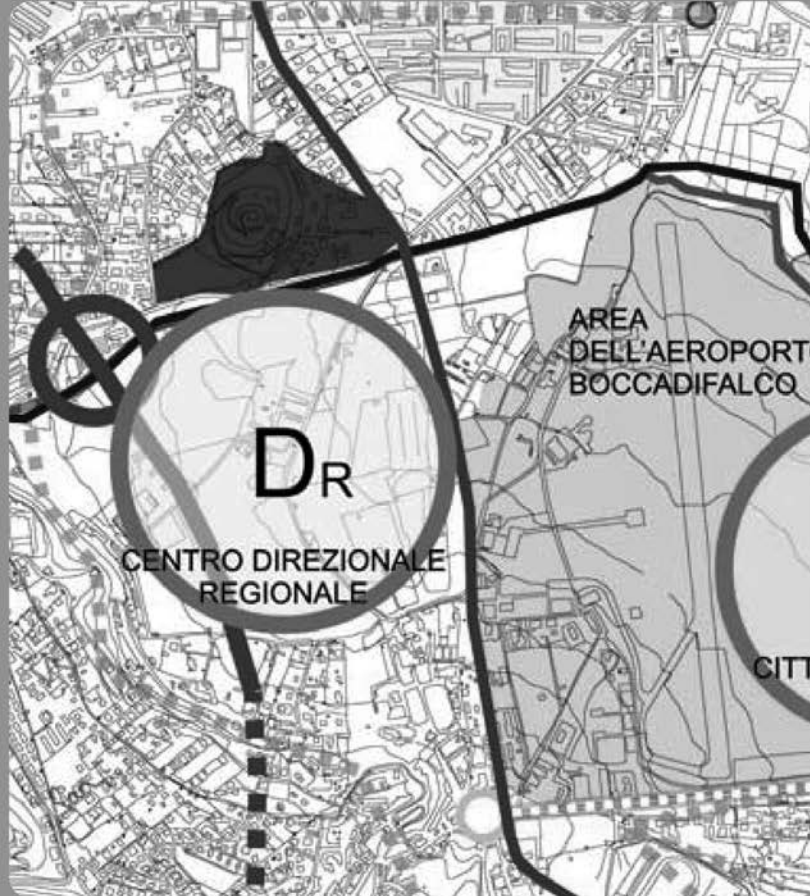
STRUMENTI DI ATTUAZIONE/

Procedure evidenza pubblica ex DLgs n. 163/2006 e ss. mm. ii., project financing.

PARTNER/

Comune di Palermo, Regione Siciliana, Provincia Regionale di Palermo, Università, associazioni di categoria, CC. II, AA. di Palermo, Ordini professionali, imprese.

Stralcio dell'area d'intervento



- Centro Direzionale Regionale
Realizzazione nuova sede
- Ripiegamento dei quartieri ESP
- Azioni per il potenziamento delle strutture sanitarie esistenti (Cliniche ospedaliere, cliniche ospedaliere specialistiche, complessi ospedalieri)
- Servizi sociali
- Nuova tangenziale interna
Tratto in galena
- Area Aeroporto Boccadifalco
- Piste ciclabili di progetto

Vedere tavola:
Documento Finale
Programma Strategico Integrato
Attrattività, Qualità urbana e
Coesione sociale



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PSP PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, il sviluppo e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo

Progetto cofinanziato e valore sul fondo della delibera n. 30/2006, C.U.P. 815/0600000000

**POLO SANITARIO:
POLICLINICO - OSPEDALE CIVICO**



Inc M Int P Cl T C L Ing

- Città Inquinamento
- Città Metamorfosi
- Città Intervento
- Città Rivalutata
- Città Crescita e Sviluppo
- Città del Turismo
- Città della Cultura
- Città della Logica del Business
- Città Strategica

- A Ambiente
- C Cultura
- M Mobilità
- I Infrastrutture

**PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO/
Attrattività, Qualità urbana e Coesione sociale**

**LINEE DI AZIONE/
Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili; Delocalizzazione di servizi e di funzioni nelle periferie e nell'hinterland; Qualità della vita sociale; Ricerca e sviluppo.**

**TITOLO DELL'INTERVENTO/
POLO SANITARIO POLICLINICO - OSPEDALE CIVICO**

**AZIONE PREVISTA DAL PIANO STRATEGICO/
Potenziamento del polo sanitario**

**PROPRIETÀ/
Pubblica**

**SUPERFICIE DEL LOTTO/
Circa 300.000 mq**

**DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO/
Il polo Sanitario copre una vasta area all'interno della città, un anello di 30 ettari tra l'Università, il parco dell'Oreto, il cimitero, tra tessuti urbani storici ed aree a Sud-Ovest caratterizzate da edilizia residenziale ad alta densità.**

Il polo Sanitario comprende due Aziende Sanitarie distinte: l'Azienda "Civico - Di Cristina - Benfratelli" e l'Azienda Ospedaliera Università Policlinico "Paolo Giaccone" dell'Università degli Studi di Palermo, divisa strutturalmente dalla trincea ferroviaria che lo attraversa. All'interno dell'area del Policlinico, si distinguono edifici e manufatti storici con pertinenze di pregio storico ed ambientale. L'Azienda "Civico - Di Cristina - Benfratelli" è composta da due ospedali, di cui il più grande (Civico) ricade nel quartiere "Montegrappa - S. Rosalia", mentre l'ospedale "Di Cristina" si trova nel quartiere "Palazzo Reale - Monte di pietà" del centro storico di Palermo. All'interno di quest'area ricadono tutti i parcheggi del Polo sanitario. Il P.R.G. prevede Ospedali luoghi di cura, presidi sanitari ed Università.

Vista aerea dell'area d'intervento



Compatibilità dello strumento urbanistico vigente



Vista aerea dell'area di progetto



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PSP PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, il sviluppo e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo

Progetto cofinanziato e valore sul fondo della delibera n. 30/2006, C.U.P. 815/0600000000

**POLO SANITARIO:
POLICLINICO - OSPEDALE CIVICO**



DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO/

Il progetto consiste nel potenziamento del Polo sanitario in oggetto, anche in quanto riferimento privilegiato per l'Istituto Mediterraneo per i Trapianti e Terapie ad Alta Specializzazione (ISMETT). Tale potenziamento verterà principalmente sull'adozione di tecnologie avanzate per la qualificazione dei servizi ospedalieri, quali quelli di collegamento telematico con poli sanitari di eccellenza anche extraregionali da una parte, e con i presidi locali dall'altra, ma anche sulla riqualificazione energetico-edilizia ed ambientale delle strutture stesse e dei relativi spazi aperti, nella convinzione che dall'implementazione del ruolo di centralità urbana assegnato al Polo sanitario Policlinico-ospedale civico, così come ad altri poli sanitari palermitani, ci si possa ragionevolmente attendere un potenziamento del ruolo del sistema urbano palermitano alla scala sovrazonale.

Secondo i più recenti orientamenti delle politiche di coesione, infatti, costoro rappresentano una delle "risorse territoriali" fondamentali in quanto ritenuti a loro volta in grado di innescare processi creativi e imprenditoriali con riflessi positivi sul piano occupazionale, e dunque sulla qualità dell'intero sistema socio-economico.

In particolare, l'intervento intende elevare la qualità urbana di questa parte di città riqualificando gli spazi aperti del polo ospedaliero, anche grazie alla realizzazione di parcheggi interrati, e mettendolo in rete fisicamente, attraverso percorsi in sede protetta di mobilità "dolce" (pedonale e ciclabile), con le altre realtà importanti del quartiere: il Campus universitario di Viale delle Scienze, il parco urbano della Garofala, il polo sportivo universitario del CUS, etc.

**FONTI DI FINANZIAMENTO ATTIVABILI/
PO FESR 2007-2013. Asse VI " Sviluppo urbano sostenibile "**

**STRUMENTI DI ATTUAZIONE/
Procedure evidenza pubblica ex D.lgs n. 163/2006 e ss. mm. ii., project financing, sponsorizzazioni**

**PARTNER/
Comune di Palermo, Regione Siciliana, Regione Siciliana, Ospedale Civico - Policlinico, Centri di eccellenza, Enti di ricerca, fondazioni.**

Stralcio dell'area d'intervento



- POLO SANITARIO Ospedale Civico, Policlinico, S.M.C.T. potenziamento del Piano ed implementazione della ricerca scientifica
- Rigenerazione dei quartieri EFP
- Azioni per il potenziamento delle strutture ospedaliere esistenti (Carichi ospedalieri, cliniche ospedaliere specialistiche, complessi ospedalieri)
- Centri di Formazione Universitaria
- Servizi sociali
- Discorsione/azione Viale Urbano
- Metropolitana leggera di progetto
- Linea metropolitana
- Piste ciclabili di progetto

**Vedere tavola:
Documento Finale
Programma Strategico Integrato
Attrattività, Qualità urbana e
Coesione sociale**

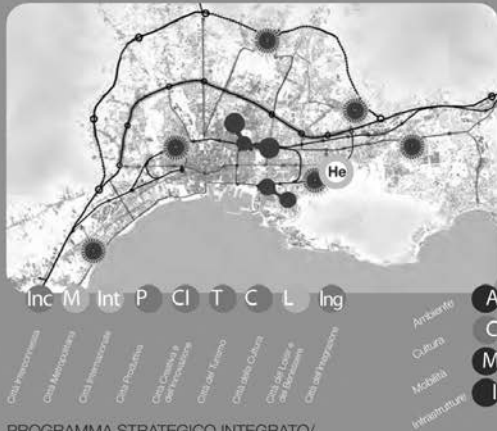


SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, lo sviluppo e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo

Progetto collaborativo a valore aggiunto del territorio urbano con 35.000€, C.A.P. 075/2009/000000

POLO SANITARIO:
VILLA SOFIA - SPECIALIZZAZIONE IN EMERGENZA



Vista aerea dell'area d'intervento



PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO/ Attrattività, Qualità urbana e Coesione sociale

LINEE DI AZIONE/

Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili; Delocalizzazione di servizi e di funzioni nelle periferie e nell'hinterland; Qualità della vita sociale; Ricerca e sviluppo.

TITOLO DELL'INTERVENTO/

VILLA SOFIA - SPECIALIZZAZIONE IN EMERGENZA

AZIONE PREVISTA DAL PIANO STRATEGICO/

Realizzazione di un centro d'eccellenza con specializzazione in emergenza

PROPRIETÀ/

Pubblica (Regione Siciliana)

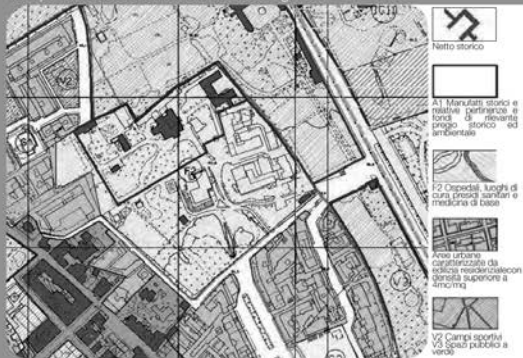
SUPERFICIE DEL LOTTO/

circa 65.000 mq

DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO/

Tra i presidi ospedalieri della ASL di Palermo, il polo sanitario di Villa Sofia occupa un posto di rilievo; alla direzione sanitaria si affiancano il C.T.O., l'unità operativa di rianimazione e anestesia, cardiologia, gastroenterologia, ostetricia e ginecologia, radiologia, medicina nucleare, medicina trasfusionale, etc.
Il centro sanitario polifunzionale è prospiciente il Parco della Favorita e il centro polisportivo di viale del Fante, al limite di una zona densamente edificata.
Nella superficie occupata dall'azienda ospedaliera, il PRG prescrive destinazioni d'uso di tipo ospedaliero, sanitario e attività di cura. All'interno dell'area, si distinguono edifici e manufatti storici con pertinenze di pregio storico ed ambientale. Nell'immediato intorno, sono presenti aree urbane, solo in alcuni casi con valenze storico-architettoniche, caratterizzate prevalentemente da edilizia residenziale e spazi aperti pubblici destinati a verde e a campi sportivi.

Compatibilità dello strumento urbanistico vigente



Vista aerea dell'area di progetto



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, lo sviluppo e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo

Progetto collaborativo a valore aggiunto del territorio urbano con 35.000€, C.A.P. 075/2009/000000

POLO SANITARIO:
VILLA SOFIA - SPECIALIZZAZIONE IN EMERGENZA



DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO/

L'intervento sul polo sanitario di Villa Sofia prevede la riorganizzazione della struttura esistente. Tale riorganizzazione riguarda un livello duplice: il potenziamento dei servizi attualmente offerti e il rinnovamento di impianti ed attrezzature specialistiche, cui si aggiunge l'adeguamento in termini di efficientamento energetico e di utilizzo di fonti energetiche alternative dai manufatti.

In particolare, la proposta è volta ad integrare l'offerta dei servizi sanitari attualmente esistenti con la realizzazione di un centro di eccellenza specializzato in emergenze, incrementando la dotazione di apparecchiature tecnologiche, introducendo competenze professionali altamente specializzate, incentivando l'innovazione e la ricerca scientifica. L'operazione di potenziamento concorre ad innalzare non solo il livello e le specializzazioni del presidio ospedaliero, ma produce ricadute positive anche sulla qualificazione del personale addetto e delle professionalità da attivare, formare e occupare, favorendo la diversificazione e la messa in rete con altri presidi ospedalieri e sanitari esistenti, enti ed istituzioni di ricerca (pubblici e privati) nell'area vasta e di livello nazionale e internazionale. In questo modo, si rafforza la vocazione del polo sanitario di Villa Sofia che diventerebbe un vero e proprio punto di riferimento con caratteristiche di eccellenza, rivolto a tutti gli abitanti dell'area metropolitana di Palermo. La localizzazione del complesso, inoltre, contribuisce alla maggiore accessibilità e fruibilità dei servizi ospedaliero-sanitari e, contemporaneamente, risponde alla logica di decentramento sul territorio di strutture di importanza primaria per la collettività.

Le azioni di riqualificazione, finalizzate ad una maggiore efficienza e sostenibilità, all'erogazione di servizi rari e di un ulteriore livello di specializzazione sono, infine, in grado di incidere sulla qualità della vita.

FONDI DI FINANZIAMENTO ATTIVABILI/

PO FESR 2007-2013, Asse VI - Sviluppo urbano sostenibile

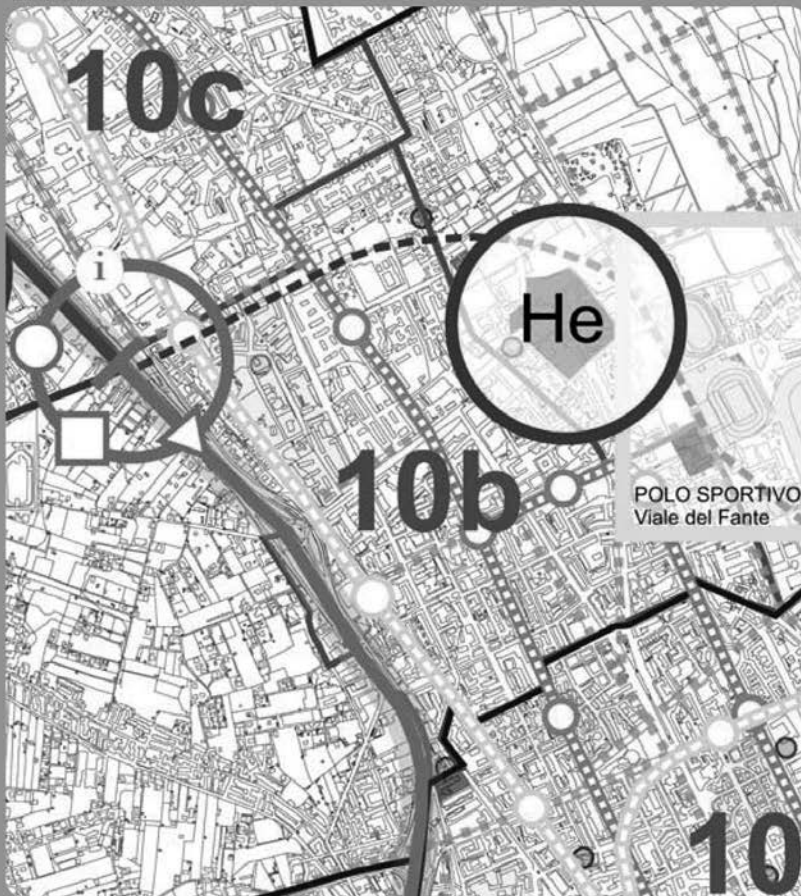
STRUMENTI DI ATTUAZIONE/

Procedure evidenza pubblica ex DLgs n. 163/2006 e ss. mm. ii.; Sponsorizzazioni

PARTNER/

Comune di Palermo, Regione Siciliana, Regione Siciliana, A.O. Villa Sofia, Centri di eccellenza, Enti di ricerca, fondazioni.

Stralzo dell'area d'intervento



10c

Agenda Ospedaliera Villa Sofia - C.T.O. - Specializzazione di un Polo Sanitario con specializzazione di emergenza

- Potenziamento del Polo sportivo di Viale del Fante
- Rigenerazione dei quartieri EFP
- Azioni per il potenziamento delle strutture ospedaliere esistenti (C.T.O. ospedaliera, cliniche ospedaliere specialistiche, complessi ospedalieri)
- Centri di Ricerca
- Centri di Formazione Universitaria
- Servizi sociali
- Circoscrizione Nuovo Viale Urbano
- Metropolitana leggera di progetto
- Linea metropolitana
- Piste ciclabili di progetto

Vedere tavola:
Documento Finale
Programma Strategico Integrato
Attrattività, Qualità urbana e
Coesione sociale

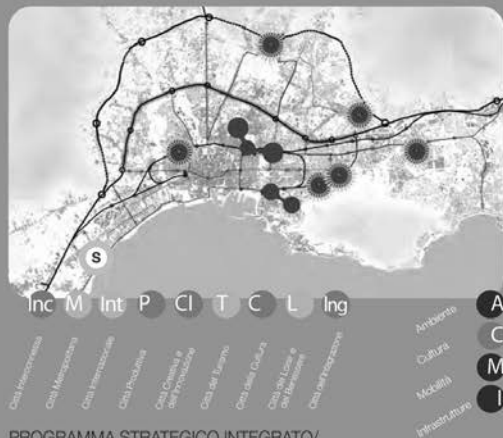


SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, lo sviluppo e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo

Progetto cofinanziato e elaborato sul fondo area urbana (cap. 20/2006), C.U.P. 07/04/000000000

POLO SPORTIVO:
CITTÀ DEGLI SPORT ACQUATICI ALLA BANDITA



PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO/

Attrattività, Qualità urbana e Coesione sociale

LINEE DI AZIONE/

Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano; Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili; Efficienza del trasporto pubblico; Qualità della vita sociale; Inclusione sociale ed integrazione; Identità del territorio e turismo relazionale.

TITOLO DELL'INTERVENTO/

CITTÀ DEGLI SPORT ACQUATICI ALLA BANDITA

AZIONE PREVISTA DAL PIANO STRATEGICO/

Realizzazione di un polo sportivo

PROPRIETÀ/

Privata

SUPERFICIE DEL LOTTO/

Circa 130.000 mq

DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO/

Nell'area sono attualmente presenti appezzamenti variamente coltivati. Si tratta di una vasta zona, destinata dal PRG vigente ad attrezzature sportive e parcheggio nelle immediate vicinanze della fascia costiera e confinante con una porzione di territorio caratterizzata dalla presenza di edilizia economica popolare. La borgata periferica della Bandita presenta alcune criticità legate alla scarsa presenza di infrastrutture e attività collettive e ricreative, cui gli interventi in corso sugli insediamenti residenziali (il Contratto di Quartiere in atto, la realizzazione di edilizia sperimentale e la sistemazione di spazi a verde) e quelli previsti - Parco urbano costiero - stanno cercando di ovviare. Sempre il piano regolatore indica che nella zona sono presenti tessuti urbani storici e alcuni manufatti da demolire, in particolare lungo la strada litoranea. Il PRG segnala la presenza di elementi di rischio: zone depresse, con ristagni d'acqua e allagamenti dovuti al substrato argilloso e l'esistenza di vincolo paesaggistico.

Vista aerea dell'area d'intervento



Compatibilità dello strumento urbanistico vigente



Vista aerea dell'area di progetto



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, lo sviluppo e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo

Progetto cofinanziato e elaborato sul fondo area urbana (cap. 20/2006), C.U.P. 07/04/000000000

POLO SPORTIVO:
CITTÀ DEGLI SPORT ACQUATICI ALLA BANDITA



DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO/

L'area della Bandita, prossima alla foce dell'Oreto, è candidata alla realizzazione della nuova centralità urbana denominata "Città degli sport acquatici". L'obiettivo della proposta è il potenziamento delle attrezzature dedicate allo sport e al tempo libero alla scala metropolitana, sia in chiave di elemento strategico per il marketing territoriale, sia come strumento di riqualificazione di un'area periferica che presenta svariate criticità sociali, che si rispecchiano nella carenza di spazi collettivi e per l'aggregazione, in particolare dei giovani.

La "Città degli sport acquatici" si rivolge dunque ad un bacino di potenziali utenti molto ampio e diversificato: la popolazione locale e dell'area vasta palermitana, il turismo balneare della costa nord siciliana e quello didattico-culturale e congressuale della città di Palermo, cui si potrebbe aggiungere il turismo prettamente legato alla pratica sportiva, agli eventi e alle manifestazioni agonistiche e di tipo fieristico.

Nel dettaglio, si tratta infatti di realizzare - su una superficie già destinata dal PRG ad attrezzature sportive (e che quindi non richiede varianti) - alcune strutture in grado di ospitare competizioni internazionali - come una piscina olimpionica, con vasca e trampolino per i tuffi e uno stadio del ghiaccio attrezzato per l'hockey e per il pattinaggio, ma anche di essere utilizzate a scopo ricreativo da turisti e residenti, magari in determinati periodi dell'anno o in determinate fasce orarie del giorno. Potranno essere realizzate, poi, altre infrastrutture e impianti per attività sportive legate all'acqua e alla nautica, integrate con attività ludiche e ricreative e da servizi collettivi a supporto del nuovo polo: un campo da atletica, una struttura per il tennis, una struttura ricettiva anche utilizzabile per ospitare gli atleti, i parcheggi necessari, etc.

Inoltre, il progetto intende fornire un contributo innescando meccanismi virtuosi di sviluppo e miglioramento del contesto urbano e creando un punto di riferimento a livello locale e sovralocale. All'introduzione di nuove destinazioni d'uso deve corrispondere anche la ristrutturazione e il rafforzamento del sistema dell'accessibilità (trasporto pubblico e mobilità alternativa, rete viabilistica e aree di sosta). Essendo l'area di sedime riservata alla cittadella degli sport acquatici di proprietà privata, sarà importante esplorare fin dall'inizio la possibilità di realizzare le strutture anche con il concorso di risorse private.

FONTI DI FINANZIAMENTO ATTIVABILI/

PO FESR 2007-2013, Asse III Valorizzazione delle identità culturali e delle risorse paesaggistico-ambientali per l'attrattività turistica e lo sviluppo.

STRUMENTI DI ATTUAZIONE/

Procedure evidenza pubblica ex DLgs n. 163/2006 e ss. mm. ii., project financing, leasing costruendo, sponsorizzazioni.

PARTNER/

Comune di Palermo, Regione Siciliana, CONI, Federazione Italiana Nuoto, fondazioni, associazioni sportive, soggetti privati, associazioni di categoria.

Stralcio dell'area d'intervento



Vedere tavola:
Documento Finale
Programma Strategico Integrato
Attrattività, Qualità urbana e
Coesione sociale



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, lo sviluppo e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo

Progetto urbanistico a scala di territorio elaborato dal 20/09/09, C.U.P. 8/10/090000000

POLO SPORTIVO:
NUOVO STADIO (Area Velodromo)



Inc M Int P Cl T C L Ing

- City Atmosphere
- City Metabolism
- City Infrastructure
- City Production
- City Creativity and Innovation
- City of the Future
- City of the Culture
- City of the Leisure and Entertainment
- City of the Landscape

- Ambiente
- Cultura
- Mobilità
- Infrastruttura

PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO/
Attrattività, Qualità urbana e Coesione sociale

LINEE DI AZIONE/

Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano; Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili; Pianificazione sovralocale delle infrastrutture della mobilità; Efficienza del trasporto pubblico; Qualità della vita sociale; Inclusione sociale ed integrazione; Identità del territorio e turismo relazionale.

TITOLO DELL'INTERVENTO/
NUOVO STADIO (Area Velodromo)

AZIONE PREVISTA DAL PIANO STRATEGICO/
Realizzazione di un nuovo stadio comunale

PROPRIETÀ/
Pubblica (Demanio Comunale)

SUPERFICIE DEL LOTTO/
Circa 70.000 mq

DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO/

L'area, attualmente occupata dagli impianti sportivi del Velodromo e destinata dal piano regolatore vigente ad attrezzature sportive, si trova in un contesto urbano e sociale complesso e problematico. Nelle vicinanze, infatti, si trova il quartiere San Filippo Neri che, caratterizzato dalla presenza di fabbricati di edilizia popolare, sconta una presenza insufficiente di infrastrutture e servizi pubblici e collettivi, per cui sono in corso e previsti interventi di recupero e ristrutturazione edilizia e urbanistica, di riorganizzazione e riqualificazione degli spazi pubblici, che possano rappresentare nuovi punti di riferimento per la popolazione del quartiere. Attualmente la struttura del velodromo viene utilizzata principalmente dal Palermo Rugby 2005 e dalla squadra di football americano cittadina, oltre che per eventi e concerti. Con una superficie di circa 30.000 mq - tra pista di ciclismo di 400 m, campo regolamentare in erba, spogliatoi e palestra attrezzata può ospitare circa 12.000 spettatori.

Vista aerea dell'area d'intervento



Compatibilità dello strumento urbanistico vigente



Vista aerea dell'area di progetto



SCHEDA NUOVE CENTRALITÀ URBANE

PIANO STRATEGICO PALERMO
CAPITALE DELL'EUROMEDITERRANEO
per la riqualificazione, lo sviluppo e la promozione del territorio metropolitano della città di Palermo

Progetto urbanistico a scala di territorio elaborato dal 20/09/09, C.U.P. 8/10/090000000

POLO SPORTIVO:
NUOVO STADIO (Area Velodromo)



DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO/

Il progetto prevede la costruzione di un nuovo stadio adatto ad accogliere manifestazioni sportive di rilevanza internazionale e la localizzazione di attrezzature e spazi, aperti e costruiti, collettivi a servizio della cittadinanza.

Obiettivo della proposta è creare una nuova centralità urbana, con una precisa connotazione funzionale, inserendo destinazioni d'uso rivolte sia alla popolazione dell'area vasta palermitana (le attrezzature sportive rare) sia agli abitanti dei quartieri limitrofi, incentivando l'inclusione sociale, la mescolanza funzionale, la riqualificazione e la riorganizzazione urbana ed edilizia (spazi verdi attrezzati, servizi collettivi pubblici e privati quali spazi accessori dedicati allo sport, luoghi di aggregazione, attività ricreative, ricettive e commerciali, etc).

Le nuove strutture sono funzionali allo sviluppo turistico, in particolare al turismo sportivo e legato ai grandi eventi, contribuendo ad incrementare il livello di attrattività della città di Palermo e a modificare la percezione di questa porzione di territorio ora marginale e degradata. La realizzazione della nuova struttura sportiva e dei servizi annessi costituisce, infatti, l'occasione per conferire un nuovo ruolo alla zona, per integrare e aumentare l'offerta di servizi e infrastrutture per la popolazione dei quartieri limitrofi, per riorganizzare il sistema dell'accessibilità (trasporto pubblico, viabilità, aree di sosta e di nodi di scambio, mobilità alternativa), innescando un meccanismo virtuoso di riqualificazione sociale, grazie alle nuove opportunità occupazionali e ricreative.

In virtù della sua articolazione funzionale, l'intervento potrà essere realizzato facendo ricorso a risorse finanziarie private.

La sostenibilità ambientale del progetto sarà garantita dalla qualità architettonica e dal ricorso a soluzioni, tecniche e tecnologie a basso impatto, improntate al risparmio di risorse non rinnovabili e alla produzione di energie alternative.

FONDI DI FINANZIAMENTO ATTIVABILI/

PO FESR 2007-2013, Asse III Valorizzazione delle Identità culturali e delle risorse paesaggistico-ambientali per l'attrattività turistica e lo sviluppo.

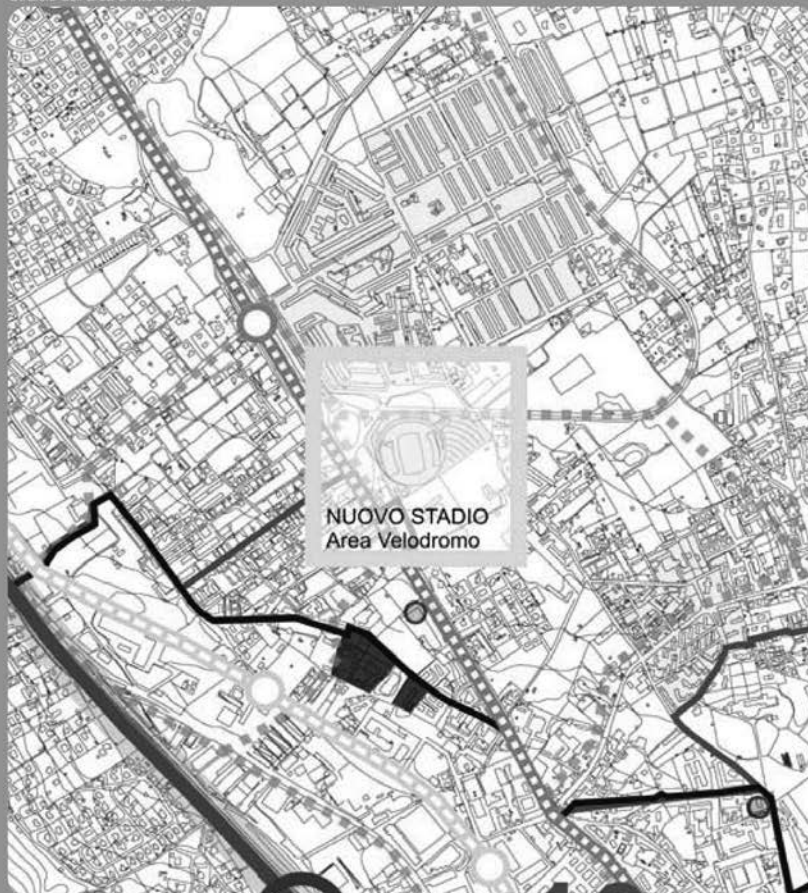
STRUMENTI DI ATTUAZIONE/

Procedure evidenza pubblica ex DLgs n. 163/2006 e ss. mm. ii., STU, project financing.

PARTNER/

Comune di Palermo, Regione Siciliana, CONI, fondazioni, associazioni sportive, soggetti privati, associazioni di categoria, U.S. Città di Palermo

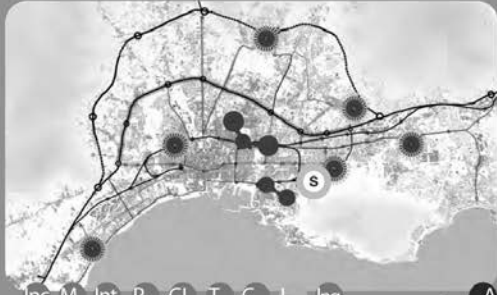
Stralcio dell'area d'intervento



NUOVO STADIO
Area Velodromo

- Realizzazione del nuovo stadio (Area velodromo)
- Riorganizzazione dei quartieri ERP
- Azioni per il potenziamento delle strutture per il tempo libero (ciniche ospedaliere, ciniche ospedaliere specialistiche, complessi ospedalieri)
- Cantieri di Ricerca
- Servizi sociali
- Circoscrizione Nuovo Valle Urbano
- Metropolitana leggera di progetto
- Linea metropolitana
- Pista ciclabile di progetto

Vedere tavola:
Documento Finale
Programma Strategico Integrato
Attrattività, Qualità urbana e
Coesione sociale



Inc M Int P Cl T C L Ing

- City Promozione
- City Metabolismo
- City Innovazione
- City Produzione
- City Qualità Ambientale
- City del Turismo
- City della Cultura
- City del Lavoro e del Benessere
- City della Pagine

- Ambiente
- Cultura
- Modelli
- Infrastrutture

PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO/
Attrattività, Qualità urbana e Coesione sociale

LINEE DI AZIONE/

Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano; Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili; Efficienza del trasporto pubblico; Qualità della vita sociale; Inclusione sociale ed integrazione.

TITOLO DELL'INTERVENTO/

POTENZIAMENTO DEL POLO SPORTIVO DI VIALE DEL FANTE

AZIONE PREVISTA DAL PIANO STRATEGICO/

Realizzazione di un polo sportivo

PROPRIETÀ/

Pubblica (Demanio Comunale)

SUPERFICIE DEL LOTTO/

Circa 450.000 mq

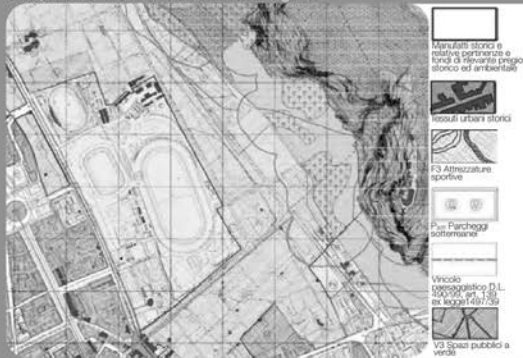
DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO/

Il polo sportivo si trova a ridosso del Parco della Favorita in un contesto di grande pregio paesaggistico, ambientale e storico culturale, diventato, insieme a Monte Pellegrino, Riserva naturale orientata. L'insediamento costituisce un importante punto di riferimento per le attività ricreative, non solo legate alle attività sportive rare che vi sono ubicate, per tutta l'area vasta palermitana. Tra le attrezzature sportive principali presenti ci sono: lo stadio intitolato a Renzo Barbera, con capacità di circa 37.000 posti ammodernato in anni recenti; l'ippodromo e il comprensorio tipico di 280.000 mq (di cui 90.000 destinati al pubblico, 100.000 alla pista da corsa e a quella di allenamento, 90.000 alle scuderie); piscine olimpioniche (coperta e scoperta); palestra attrezzata per varie discipline sportive (pallavolo, pallacanestro, ginnastica e attrezzistica); pista di atletica; etc. Le aree destinate alla sosta automobilistica risultano in diverse occasioni sottodimensionate.

Vista aerea dell'area d'intervento



Compatibilità dello strumento urbanistico vigente



- Manufatti storici e relative pertinenze e lotti di riserva pregressi storici ed ambientali
- Riservati urbani storici
- F3 Attrezzature sportive
- P1 Parcheggi sotterranei
- Viatico 100/200/300/400 D.L. n. 13/02/2005 art. 13 comma 1/2/3/4/5/6/7/8/9
- V3 Spazi pubblici a verde

Vista aerea dell'area di progetto



DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO/

L'intervento intende rafforzare ulteriormente una risorsa territoriale già importante per il sistema urbano palermitano, ossia l'insieme di spazi naturali, attrezzature e servizi costituito dalla Riserva naturale orientata del Monte Pellegrino, dal Parco della Favorita e dall'area del Polo sportivo di Viale del Fante. Si tratterà di incrementare ulteriormente le attrezzature sportive e ricreative presenti, orientandole anche verso la pratica di sport all'aria aperta da una parte (percorsi-vita, piste ciclabili, ecc), e verso la pratica di sport a carattere anche ricreativo specificamente rivolte ai giovanissimi (pattinaggio, palestre di arrampicata, skateboard acrobatico, ecc.) e ai meno giovani (yoga, tai chi chuan, pilates, ginnastica dolce, ecc.) dall'altra. L'individuazione delle specifiche strutture sportive da realizzarsi è demandata alle fasi successive della progettazione.

Nell'ambito del progetto assumono, inoltre, una importanza particolare anche interventi di riqualificazione ambientale della riserva naturale di Monte Pellegrino e di gestione delle risorse naturali in essa contenute, oltre che di razionalizzazione dei servizi (parcheggi, punti di ristoro, ecc.) onde ridurre i rischi di compromissione della riserva stessa a causa dell'incremento dell'utilizzo turistico-ricreativo.

FONTI DI FINANZIAMENTO ATTUABILI/

PO FESR 2007-2013, Asse III Valorizzazione delle identità culturali e delle risorse paesaggistico-ambientali per l'attrattività turistica e lo sviluppo.

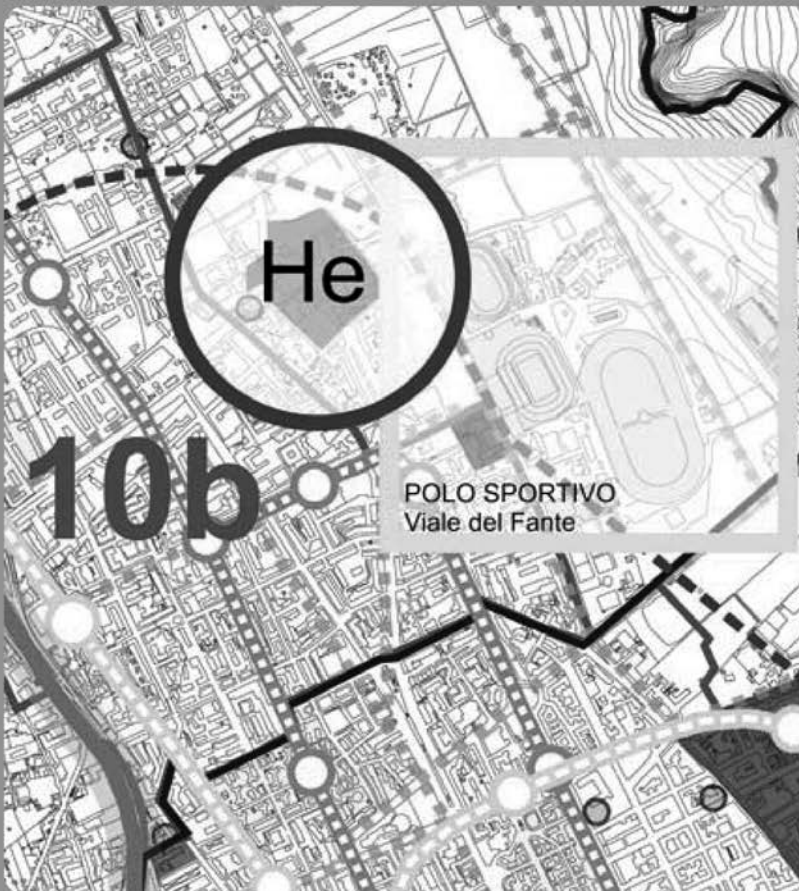
STRUMENTI DI ATTUAZIONE/

Procedure evidenza pubblica ex DLgs n. 163/2006 e ss. mm. ii., project financing, leasing costruendo, sponsorizzazioni.

PARTNER/

Comune di Palermo, Regione Siciliana, CONI, fondazioni, associazioni sportive, soggetti privati, associazioni di categoria.

Stralco dell'area d'intervento



- Poltroncino del Polo sportivo di Viale del Fante
- Agenda Ospedaliera Villa Soffa - C/O - Realizzazione di un Polo Sanitario con specializzazione di emergenza
- Rigenerazione dei quartieri ERP
- Azioni per il potenziamento delle strutture sportive esistenti (Servizi ospedalieri, centri ospedalieri ospedalieri, complessi ospedalieri)
- Centri di Formazione Universitaria
- Servizi sociali
- Circoscrizione Nuovo Viale Urbano
- Metropolitana leggera di progetto
- Linea metropolitana
- Piste ciclabili di progetto

Vedere tavola:
Documento Finale
Programma Strategico Integrato
Attrattività, Qualità urbana e
Coesione sociale

5.3. Programmi Strategici Integrati (PSI)

I PSI, come già in precedenza evidenziato, rappresentano l'esito di un processo di selezione che, a partire dalla lettura trasversale delle linee strategiche precedentemente individuate, si propone di definire:

- azioni che possano sostenere lo sviluppo, accrescendo l'attrattività territoriale;
- azioni compensative per limitare gli effetti ostativi di potenziali detrattori territoriali, sociali, amministrativi, partenariali, etc.

Attraverso tale processo, quindi, sono stati individuati i quattro Programmi Strategici Integrati.

1. Il Programma Strategico Integrato – Valorizzazione delle Risorse Culturali – visualizza il quadro delle linee strategiche da attuare al fine di valorizzare il patrimonio delle risorse culturali esistenti e di accrescere la consapevolezza e la dimensione culturale della città.

In questo programma la cultura, intesa sia in termini di patrimonio materiale consolidato che in termini di innovazione creativa, assume non solo il ruolo di motore dello sviluppo socio-economico, ma anche quello di componente principale per il progresso della città, per uno sviluppo sostenibile, che sia capace di coinvolgere la società e la comunità. La riqualificazione urbana assume quindi un diverso significato: le aree degradate e dismesse diventano elementi chiave per la creatività, e la visione del singolo viene sostituita da quella di insieme, attraverso la realizzazione di reti sia locali che globali.

Il programma intende quindi operare su due livelli: uno più strettamente materiale (recupero, riqualificazione e rifunzionalizzazione sia degli spazi costruiti che degli spazi aperti) ed uno immateriale che riguarda la promozione e la realizzazione di reti culturali e della conoscenza.

2. Programma Strategico Integrato – Valorizzazione delle Risorse Ecologiche e Ambientali – visualizza il quadro delle linee strategiche da attuare al fine di tutelare, valorizzare e potenziare il patrimonio delle risorse naturali. Il Programma evidenzia due livelli di interventi strategici: da un lato il livello metropolitano, con la costituzione di una *rete ecologica territoriale* (attraverso i corridoi ecologici) per connettere tutte le risorse naturali esistenti, potenziandone così il ruolo anche a livello regionale, divenendo parte della rete ecologica regionale; dall'altro il livello urbano, costituendo una *rete ecologica urbana* che possa migliorare la qualità dell'ambiente urbano attraverso il potenziamento delle risorse esistenti e rendendo maggiormente accessibili e fruibili alla comunità le aree verdi urbane. A livello urbano, inoltre, il Programma propone il tema della rigenerazione delle "città d'acqua" focalizzando l'attenzione sulla riqualificazione e il recupero del *waterfront liquido*, come opportunità di trasformazione urbana creativa, intendendo per *waterfront liquido* non la sola fascia costiera, ma una rete di luoghi della città e di flussi da e per la città che, entrando in contatto con il mare, sviluppano nuove identità, nuove dinamiche e innovativi processi di trasformazione.

3. Il Programma Strategico Integrato – Attrattività, Qualità urbana e Coesione sociale – visualizza il quadro delle linee strategiche da attuare al fine di realizzare un sistema policentrico di attrattività, che sia in grado di migliorare la qualità dell'ambiente urbano e creare nuove opportunità per realizzare maggiore coesione sociale. Nell'ottica di una trasformazione urbana integrata nell'ambito del "policentrismo urbano", la realizzazione di nuove centralità urbane e la scelta della loro localizzazione diventa l'opportunità per attivare processi di rigenerazione urbana e di rivitalizzazione economica, nella quale torna la questione delle periferie che possono assumere un nuovo ruolo, attraverso la riconnessione con la città centrale in un nuovo sistema interagente e localizzando in esse funzioni di rango metropolitano che le ricollochino all'interno dello sviluppo della città.

Alla crisi urbana delle città e alla loro perdita di identità si cerca di rispondere con l'applicazione del principio della multifunzionalità, attraverso una città policentrica, capace di offrire opportunità molteplici, trasformando l'esistente in maniera creativa e realizzando centralità diversificate.

4. Il Programma Strategico Integrato – Competitività, Impresa e Innovazione – individua un insieme di linee strategiche attraverso le quali aumentare il livello di competitività della città di Palermo ed incentivare l'innovazione. Il Programma pone l'attenzione sui centri per la ricerca (in particolare a servizio delle imprese), come elementi principali per produrre sviluppo, accrescere le potenzialità del luogo e costruire reti immateriali, e sull'innovazione come principio fondante delle nuove trasformazioni, riconoscendone l'importanza in tutti gli

ambiti della produzione. In questo modo si potrà aumentare il livello di competitività del porto di Palermo, in relazione al contesto nazionale e internazionale (intercettazione del Corridoio Meridiano). Per la competitività dell'intera area metropolitana e per migliorare la qualità dell'ambiente e degli abitanti, il tema della *grande viabilità* riveste importanza particolare.

Ciascuno dei PSI è articolato in interventi:

- **cardine**, che costituiscono leve per lo sviluppo dei potenziali di eccellenza e attraverso i quali sono messe a sistema azioni che attengono a diverse linee strategiche;
- **attuativi**, ovvero progetti attraverso i quali i singoli progetti cardine trovano attuazione. Essi sono necessari a garantire la piena efficacia dei primi.

Alcuni dei Progetti Cardine sono **Progetti Pilota**, caratterizzati dalla potenziale realizzabilità nel breve – medio periodo o perché rappresentano interventi strutturanti la strategia di Piano e per questo fondamentali per la sua concretizzazione. La gerarchizzazione dei progetti in tali categorie trova una precisa finalità nella volontà di rendere il Piano Strategico uno strumento immediatamente operativo attraverso una marcata selezione degli interventi, funzionale ad evitare la dispersione delle risorse e a facilitare il raggiungimento per gradi degli obiettivi. Questa scelta è coerente con la necessità di rafforzamento della capacità di governo dei processi di sviluppo che rappresenta uno dei pilastri fondamentali del Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013. Tra i Progetti Cardine, quelli definiti quali **Pilota**, in questo contesto, hanno un ruolo di stimolatori e catalizzatori di sviluppo. La realizzazione di tali progetti rappresenta una priorità in virtù degli effetti positivi e moltiplicatori che potranno avere sul contesto territoriale (urbano e metropolitano), sociale, economico e culturale. La visione guida del Piano Strategico e i suoi conseguenti piani d'azione dovranno trovare concretizzazione ed attuazione attraverso il recepimento negli strumenti urbanistici vigenti o attraverso l'avvio della procedura di variazione dello strumento urbanistico generale che persegua linee di sviluppo e destinazioni d'uso coerenti con la visione guida e la mission del Piano Strategico. A tal fine, in sinergia e in stretta collaborazione tecnica con il Settore Urbanistica, si metteranno in atto tutte le procedure amministrative per avviare la variazione generale del PRG che tenga conto dell'articolazione della città in ATI (Aree di Trasformazione Integrata) e della individuazione delle "Nuove Centralità Urbane". La revisione del PRG, quindi, consentirà al Piano Strategico di dotarsi di un supporto normativo e regolativo che agevoli la sua attuazione definendo in maniera condivisa, approfondita e valutativa le opzioni urbanistiche indispensabili alla sua efficacia.

PROGRAMMI
STRATEGICI
INTEGRATI

PROGETTI
CARDINE
PILOTA

PROGETTI
CARDINE

Progetti attuativi

Progetti attuativi

Progetti attuativi

Progetti attuativi

Progetti attuativi

Progetti attuativi

Progetti attuativi

Progetti attuativi

Tipologie di progetto

PSI

Valorizzazione delle Risorse Culturali

Programma Strategico Integrato “Valorizzazione delle Risorse Culturali”

Il Programma Strategico Integrato - Valorizzazione delle Risorse Culturali, come descritto nel capitolo precedente, si articola nei seguenti Progetti Cardine e Progetti Pilota, entrambi declinati in Progetti Attuativi.

PROGETTO CARDINE/ PILOTA: AT12 Città Internazionale della Cultura

Il progetto prevede la realizzazione di un polo culturale, nuova centralità urbana, attraverso l'integrazione e il potenziamento dei servizi culturali e ricreativi esistenti, la rifunzionalizzazione delle strutture dismesse (quali l'ex stazione Lolli e la Caserma Di Maria) e la riconnessione del sistema dei parchi urbani.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Realizzazione di una nuova centralità urbana nell'area Lolli-Notarbartolo attraverso un nuovo parco urbano, servizi, direzionalità, etc.;
- Valorizzazione e potenziamento delle attività culturali dei Cantieri Culturali alla Zisa;
- Riconnessione e ricucitura del sistema dei parchi urbani centrali.

PROGETTO CARDINE/ PILOTA: Centro Storico

Il progetto prevede la riqualificazione e valorizzazione del Centro Storico attraverso il nuovo Piano Particolareggiato Esecutivo e politiche di rigenerazione del Centro Storico. Si prevede, inoltre, la realizzazione di un Distretto Culturale, il rilancio delle istituzioni culturali e nuove strategie di marketing culturale che inglobino al loro interno flessibilità ed integrazione con gli altri settori dell'economia cittadina, con l'istruzione/formazione e con il turismo.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Riqualificazione e valorizzazione del Centro Storico attraverso politiche di rigenerazione, interventi di restauro e la redazione del nuovo PPE;
- Realizzazione del Distretto Culturale;
- Azioni di rigenerazione dei tessuti e degli spazi pubblici nel Centro Storico;
- Azioni rivolte all'implementazione e al miglioramento della mobilità slow, attraverso percorsi ed itinerari tematici per realizzare una rete degli spazi aperti e costruiti.

PROGETTO CARDINE/ PILOTA: Museo Diffuso - Città centrale - Piana dei Colli - Mondello

Il progetto prevede l'attivazione di politiche per la realizzazione del Museo Diffuso, attraverso azioni di sistema volte a promuovere le risorse culturali esistenti, la strutturazione di itinerari storico-monumentali, l'implementazione dei servizi e dell'offerta culturale.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Attivazione di politiche per la realizzazione del Museo Diffuso;
- Azioni per la promozione delle risorse culturali esistenti, la strutturazione di itinerari storico-monumentali e l'implementazione dei servizi e dell'offerta culturale.

Sono, inoltre, state individuate delle azioni di contesto che non sono comprese nei progetti cardine, ma che si ritengono del Programma Strategico Integrato.

Azioni culturali sul Sistema Ambientale e della rete ecologica

- Implementazione dei servizi per il miglioramento della qualità di fruizione della riserva naturale orientata di Monte Pellegrino (info-point, aree espositive, etc.);
- Realizzazione di servizi culturali e aree turistico-ricettive all'interno del Parco dell'Oreto;
- Valorizzazione e miglioramento della fruibilità delle ville, dei giardini storici e dei parchi urbani;
- Recupero dei viali alberati esistenti, riconosciuti come portatori di valore identitario.

Azioni sul Sistema della Mobilità

- Realizzazione della metropolitana leggera;
- Completamento dell'anello metropolitano.

**PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO
“Valorizzazione delle Risorse Culturali”**

PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	FINANZIAMENTI PUBBLICI ATTIVABILI	PARTNER DI PROGETTO POTENZIALI	COERENZA CON GLI ASSI STRATEGICI	COERENZA CON LE 9 CITTÀ	COERENZA CON GLI ALTRI PSI
ATI 2 Città internazionale della cultura (Progetto Pilota)	Lolli - Notarbartolo: nuova centralità, parco urbano e centro municipalità	POR FESR 2007 - 2013	Regione Siciliana, Provincia Regionale Palermo, Comuni area metropolitana, RFI, Politecnico del Mediterraneo, Università di Palermo, Istituti alta formazione, Fondazioni culturali, Fondazione Banco di Sicilia, Rotary Club Service, associazioni culturali, associazioni di categoria; Istituzioni museali e Teatri	Cultura Mobilità Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • internazionale • creativa e dell'innovazione • del turismo <ul style="list-style-type: none"> • della cultura • del loisir 	<ul style="list-style-type: none"> • valorizzazione risorse ecologiche e ambientali- attrattività, qualità urbana e coesione sociale
	Cantieri Culturali alla Zisa: valorizzazione e potenziamento delle attività culturali	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana e Provincia Regionale di Palermo, associazioni culturali, fondazioni	Cultura		
	Riconnessione e ricucitura del sistema dei parchi urbani centrali	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, associazioni ambientaliste, associazioni culturali	Cultura Mobilità Infrastrutture		
Centro storico (Progetto Pilota)	Riqualificazione e valorizzazione del Centro Storico attraverso politiche di rigenerazione, interventi di restauro e la redazione del nuovo PPE	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, soggetti privati	Cultura Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • internazionale • del turismo <ul style="list-style-type: none"> • della cultura • del loisir 	<ul style="list-style-type: none"> • valorizzazione risorse ecologiche e ambientali • attrattività, qualità urbana e coesione sociale
	Realizzazione del Distretto Culturale	POIN “Attrattori culturali, naturali e turismo” delle Regioni dell’Obiettivo Convergenza	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Fondazioni, associazioni culturali, soggetti privati, associazioni di categoria	Cultura Infrastrutture		
		POR FESR 2007 - 2013				
		FSC 2012 - DELIBERA CIPE N. 38 del 2012 PUBBLICATA SULLA GAZZETTA UFFICIALE DEL 6/6/2012				

**PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO
“Valorizzazione delle Risorse Culturali”**

PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	FINANZIAMENTI PUBBLICI ATTIVABILI	PARTNER DI PROGETTO POTENZIALI	COERENZA CON GLI ASSI STRATEGICI	COERENZA CON LE 9 CITTÀ	COERENZA CON GLI ALTRI PSI
Centro storico (Progetto Pilota)	Azioni di rigenerazione dei tessuti e degli spazi pubblici nel Centro Storico	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, fondazioni, associazioni culturali, soggetti privati, associazioni di categoria, Università, etc.	Cultura Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • internazionale • del turismo • della cultura • del loisir 	<ul style="list-style-type: none"> • valorizzazione risorse ecologiche e ambientali • attrattività, qualità urbana e coesione sociale
	Implementazione e miglioramento della Mobilità slow	POR FESR 2007 - 2013 POIN “Attrattori culturali, naturali e turismo” delle Regioni dell’Obiettivo Convergenza	Comune di Palermo, AMAT S.p.A., associazioni, etc.	Mobilità Infrastrutture		
Museo Diffuso – Città centrale – Piana dei Colli – Mondello	Attivazione di politiche per la realizzazione del Museo diffuso	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, fondazioni, associazioni culturali, soggetti privati, associazioni di categoria, etc.	Cultura	<ul style="list-style-type: none"> • interconnessa • internazionale • del turismo • della cultura • del loisir 	<ul style="list-style-type: none"> • valorizzazione risorse ecologiche e ambientali • attrattività, qualità urbana e coesione sociale
		FSC 2012 - DELIBERA CIPE N. 38 del 2012 PUBBLICATA SULLA GAZZETTA UFFICIALE DEL 6/6/2012				
	Azioni per la promozione delle risorse culturali esistenti, la strutturazione di itinerari storico-monumentali e l’implementazione dei servizi e dell’offerta culturale	POIN “Attrattori culturali, naturali e turismo” delle Regioni dell’Obiettivo Convergenza POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, fondazioni, associazioni culturali, soggetti privati, associazioni di categoria, etc.	Cultura		

SCHEDA PROGETTO 1

Programma Strategico Integrato:
Valorizzazione delle Risorse Culturali

Progetto Pilota ATI 2 Città Internazionale della Cultura



ATI

2

Localizzazione

Area ex Stazione Loli - Notarbartolo, Cantieri alla Zisa,
Ville e giardini storici, parchi urbani

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa
Metropolitana

Internazionale

Produttiva

Creativa e Innovazione

Turismo

Cultura

Loisir

Integrazione

I 4 TEMI

Cultura

Ambiente

Infrastrutture (servizi persona e imprese)

Mobilità

Progetti attuativi

- Loli - Notarbartolo: nuova centralità, parco urbano e centro municipalità
- Cantieri culturali della Zisa: valorizzazione e potenziamento delle attività culturali
- Riconnesione e ricucitura del sistema dei parchi urbani centrali

Descrizione del Progetto

Il Progetto è orientato a riconfigurare reti e relazioni del sistema urbano e metropolitano nell'ambito di una visione al futuro fondata sulla rilevanza sovralocale della Città di Palermo, in primo luogo dal punto di vista culturale, potendosi candidare quale sede per iniziative di respiro internazionale.

Il progetto mira, in particolare, a mettere a sistema spazi urbani ed edifici ricadenti principalmente nell'ATI 2. Spazi ed edifici già interessati da processi di riqualificazione (cantieri alla Zisa) e/o oggetto di programmi urbanistici innovativi (PIAU) come la ex Stazione Lollo con l'area della stazione Notarbartolo. A queste si aggiunge l'interesse per edifici di pregio come la Caserma Di Maria, e il restaurato Complesso monumentale della Zisa, attualmente utilizzato come centro espositivo. Tali disponibilità di spazi e volumi offrono una straordinaria occasione per la riqualificazione delle aree e lo sviluppo di largo respiro per la città. Inoltre, gli spazi verdi esistenti nelle aree interessate (nell'ATI 2 ad esempio il parco della Zisa e villa Malfitano) - di notevole interesse sia naturalistico che storico-culturale - sono in grado di conferire ulteriori potenzialità attrattive al contesto individuato, una volta riconnessi con percorsi ed itinerari in adiacenza al centro storico, da funzionalizzare come passeggiate culturali.

Con il Progetto Pilota per la Città Internazionale della Cultura si prevede la realizzazione ed il lancio di una polarità culturale che abbia anche funzioni di nuova centralità urbana attraverso l'integrazione e il potenziamento dei servizi culturali e ricreativi esistenti, la rifunzionalizzazione delle strutture attualmente dismesse e la riconnessione del sistema dei parchi urbani centrali di pregio naturalistico e storico. L'idea di nuova centralità urbana è concepita in stretta relazione con gli altri interventi individuati nel Centro Storico e nelle aree centrali dove si concentra la maggior parte dei servizi collettivi - pubblici e privati - commerciali e ricreativi.

Tra i Progetti Attuativi del Progetto Pilota spicca quello relativo all'area **“Lolli – Notarbartolo: nuova centralità, parco urbano e centro di municipalità”**. Sull'area in oggetto, individuata dal Piano Strategico, per la parte relativa alla ex Stazione Lollo (si veda la relativa scheda di prefattibilità), quale **Nuova Centralità Urbana** si prevede la effettiva realizzazione del progetto delineato ad opera del Comune di Palermo già nell'ambito dell'implementazione del Programma PIAU - Porti e Stazioni lanciato dal MIIT. Il Comune ha avviato un modello di partecipazione al processo decisionale con le autorità ambientali e un processo di condivisione e validazione con la città e il territorio riferiti alla Variante e al Piano Particolareggiato per l'ATI 2 “Lolli-Notarbartolo-Danisinni”, intervento strategico di avvio del Programma Innovativo, in coerenza con quanto previsto dalla Variante Generale al PRG del 2002, dal Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile (2007) e con il contesto della programmazione e della pianificazione complessa e integrata (PRUSST, PIT). Il progetto prevede la rifunzionalizzazione delle aree e dei volumi dismessi e in via di dismissione (l'ex Stazione Lollo e la Caserma Di Maria) per l'introduzione di nuove funzioni quali spazi culturali edificati e non, spazi di relazione e di parcheggio, aree verdi, viabilità carrabile e pedonale. Gli interventi principali previsti comprendono l'area Lollo da attrezzare per attività espositive e servizi di ristorazione, l'area di sedime ferroviario in cui introdurre attività direzionali e servizi, la Stazione Notarbartolo da riqualificare e dotare di parcheggi, l'area dei binari in trincea in cui si prevede una piastra attrezzata multiservizi e parcheggi.

Alcune scelte progettuali che investono in modo particolare l'area dell'ex Stazione Lollo, attualmente in totale abbandono, scaturiscono dalla necessità di creare un collegamento urbano longitudinale con la Stazione Notarbartolo e migliorarne l'accessibilità e la fruibilità. In particolare, gli spazi della ex stazione si trovano in posizione assolutamente centrale rispetto alla città, strategici per la vicinanza con le attuali strutture di interesse culturale quali l'ex Fabbrica Ducrot (oggi Cantieri Culturali), il Castello arabo-normanno della Zisa, le Ville Malfitano, Serradifalco e Filippina.

Il complesso monumentale della Zisa fa parte come già detto dell'area centrale della città ottocentesca ed è composto dal Palazzo e dal Giardino, di estremo interesse storico-artistico e naturale. I Cantieri Culturali alla Zisa, ovvero le ex Officine Ducrot, limitrofe al Castello, sono destinati oggi ad ospitare centri espositivi quali il Museo Euromediterraneo delle Arti Contemporanee, la Scuola Nazionale di Cinematografia, il Parco archeologico della Zisa a completamento del Centro di municipalità, dopo essere stati oggetto di recupero degli spazi culturali e monumentali.

Il Progetto Attuativo volto alla ulteriore **“Valorizzazione e potenziamento delle attività culturali ai Cantieri Culturali alla Zisa”**, da alcuni anni oggetto di interventi di riconversione, prevede l'introduzione di nuove attività culturali e di servizio negli spazi storici recuperati e nel parco, per integrare il complesso all'interno di un sistema di fruizione turistica che ne consenta un efficace sfruttamento dell'attrattività a livello sovralocale ed una visibilità internazionale. Il Piano Strategico prevede la creazione di una **Nuova Centralità Urbana** nell'area degli attuali Cantieri Culturali.

Il Programma Triennale OO.PP. 2013-2015 prevede alcuni interventi di riqualificazione nell'ambito che dovranno integrare i servizi culturali esistenti con i nuovi servizi culturali, ricreativi e le aree a verde esistenti, creando un sistema interagente con gli spazi dismessi dell'ex stazione Lolli e quelli dell'area della Caserma Di Maria. A completamento del quadro del Progetto Pilota, si inserisce la **“Riconnessione e ricucitura del sistema dei parchi urbani centrali”** inerente la riconnessione del sistema dei parchi con interventi di ricucitura del tessuto viario esistente e l'introduzione di nuovi percorsi nelle zone a maggiore fruibilità storico-artistico-paesaggistica, al fine di migliorare, potenziare ed integrare i sistemi di collegamento pedonali tra i vari spazi verdi, in modo tale che questi possano essere sia agevolmente attraversati che intercettare i principali spazi culturali e per il tempo libero.

Risultati attesi

- Riqualificazione e rifunzionalizzazione di aree ed edifici dismessi
- Creazione di un nuovo polo culturale di respiro internazionale
- Incremento del numero di eventi culturali
- Incremento del numero di turisti



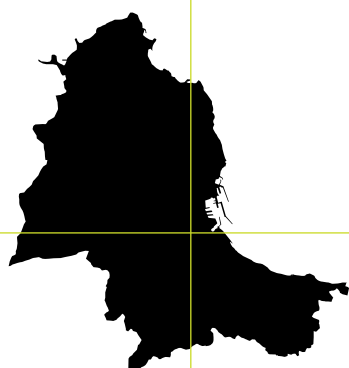


PONTIFEX MAXIMVS
GREGORIVS XVI PANORAMVS

SCHEDA PROGETTO 2

Programma Strategico Integrato:
Valorizzazione delle Risorse Culturali

Progetto Pilota Centro Storico



ATI

4

Localizzazione
Centro storico

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa
Metropolitana

Internazionale

Produttiva
Creativa e Innovazione

Turismo

Cultura

Loisir

Integrazione

I 4 TEMI

Cultura

Ambiente

Infrastrutture (servizi persona e imprese)

Mobilità

Progetti attuativi

- Riqualificazione e valorizzazione del Centro Storico attraverso politiche di rigenerazione, interventi di restauro e la redazione del nuovo PPE
- Realizzazione del Distretto Culturale
- Azioni di rigenerazione dei tessuti e degli spazi pubblici nel Centro Storico
- Implementazione e miglioramento della Mobilità slow

Descrizione del Progetto

Il Progetto Pilota prevede la riqualificazione e la valorizzazione del Centro Storico di Palermo attraverso l'attivazione di politiche, tutte orientate alla rigenerazione del tessuto urbano antico e degli spazi pubblici del Centro Storico (**“Azioni di rigenerazione dei tessuti e degli spazi pubblici nel Centro Storico”**) non solo dal punto di vista fisico ma anche dal punto di vista funzionale e socioeconomico, reinserendo la qualità della città storica nella visione generale di sviluppo e in una realistica strategia per il futuro sviluppo di Palermo.

Il nuovo Piano Particolareggiato Esecutivo, in fase di redazione, rappresenta certamente il perno centrale nell'attuazione del presente Progetto Pilota, ed è finalizzato a dare un nuovo slancio al Centro Storico, consolidando anche gli sforzi già fatti in tal senso in questi anni (interventi di restauro degli edifici monumentali e numerosi interventi di privati sui palazzi e su alcune attrezzature commerciali). Il PPE è, infatti, strumento idoneo per riattivare il necessario meccanismo di moltiplicazione degli investimenti nonché per rivedere i profili della qualità abitativa e dei servizi in tale ambito. Con esso l'Amministrazione Comunale punta alla riqualificazione ed a una rinnovata valorizzazione considerando il centro urbano antico una risorsa strategica imprescindibile per il miglioramento della qualità della vita cittadina, per la promozione della cultura, per la fruizione del tempo libero e lo svolgimento della vita di relazione da parte dei cittadini, dei turisti e dei *city users* (**“Riqualificazione e valorizzazione del Centro Storico attraverso il nuovo PPE del Centro Storico”**).

Con la revisione del nuovo PPE si è poi deciso di restituire forza propulsiva all'intervento dei privati, di coinvolgere in maniera attiva il tessuto produttivo, di riportare attività commerciali ed artigianali, di incrementare il numero e la qualità dei servizi, di ridisegnare la mobilità pubblica e privata, carrabile e pedonale.

I 10 punti cardine della strategia per il centro storico che comporranno le linee guida e le direttive sono sintetizzabili in:

- 1) Funzioni: individuazione di funzioni specifiche per il Centro Storico in relazione al ruolo dell'intero organismo urbano;
- 2) Gerarchie: aggiornamento delle categorie d'intervento sugli edifici e sugli spazi rispetto all'uso e conservazione del patrimonio edilizio esistente;
- 3) Progetti: progettazione degli spazi pubblici su “aree pilota” da recuperare;
- 4) Servizi: miglioramento della dotazione e della localizzazione dei servizi;
- 5) Incentivi: dotazione di programmi di incentivi fiscali e amministrativi e di un programma economico-finanziario esecutivo che agevoli la partnership pubblico-privato;
- 6) Vivibilità: riattivazione degli interventi pubblici sull'edilizia, la mobilità, la pedonalizzazione dei sistemi viari minori e di connessione, i servizi e gli spazi pubblici, per una migliore vivibilità della città storica;
- 7) Fondi: rimodulazione delle economie disponibili ex LR 25/93 in modo da incentivare l'intervento dei privati mirato all'edilizia pericolante integrato con l'intervento sulle opere pubbliche e sugli spazi collettivi;

8) Partnership: studio di fattibilità per STU in aree pilota, raccordate con gli interventi pubblici e sul tessuto commerciale e capaci di rilanciare l'interesse dei privati;

9) Concorsi: promozione della progettazione architettonica di qualità attraverso l'utilizzo di concorsi;

10) Coesione sociale: rigenerazione urbana e avvio di politiche di coesione sociale, con particolare attenzione ai Mandamenti Palazzo Reale e Monte di Pietà, al fine di riequilibrare l'intervento e di agire sulla qualità del tessuto sociale delle aree più degradate.

La revisione del PPE sarà elaborata da un Gruppo di Lavoro interno all'Ufficio del Centro Storico, accompagnato da un Comitato Scientifico composto da esperti della comunità accademica, culturale e professionale e da un Comitato Consultivo formato da rappresentanti dei soggetti istituzionali che intervengono nel processo di approvazione e controllo del Piano (Soprintendenza, Genio Civile, Dipartimento Regionale Urbanistica, etc.). Tra le azioni che concorrono alla implementazione del Progetto Pilota "Centro storico", il Progetto Attuativo **"Realizzazione del Distretto Culturale"** prevede, in stretta coerenza con il progetto complessivo, di rilanciare le istituzioni culturali insieme a nuove strategie di marketing integrato con tutti gli altri settori dell'economia cittadina, con il turismo, con l'istruzione/formazione, cercando in tal modo di imprimere forza e ragion d'essere al meccanismo virtuoso che negli ultimi decenni si è andato progressivamente impoverendo a causa della perdita di funzioni importanti e stratificate nel tessuto urbano antico, dell'interesse e delle opere dei privati, del deterioramento complessivo del patrimonio edilizio e degli spazi collettivi. Il Distretto Culturale integrato è l'insieme organizzato di istituzioni, reti associative ed operatori privati e pubblici, per produrre un'offerta integrata di beni e di servizi culturali di qualità che parte dall'insieme di risorse (il cui traino sono i beni culturali) soggetti ed emergenze esistenti. A partire dall'idea di "museo diffuso", ed in considerazione del fatto che il tessuto storico di Palermo - così fittamente intrecciato e disseminato di edifici storici e monumentali che costituiscono un patrimonio eccezionale ed unico - è un vero e proprio "museo all'aperto", è stato da alcuni anni proposto un primo modello di Distretto Culturale integrato. Già attivato il primo itinerario, dal titolo "I tesori della Loggia", che riunisce i sei monumenti principali dell'antico quartiere della Loggia (l'oratorio del Rosario in S. Domenico, quello in Santa Cita, la chiesa di S. Giorgio dei Genovesi, quella di S. Cita e quella di S.M. di Valverde) tutti vicinissimi tra loro ed in cui sono conservate opere d'arte di grande pregio. Nel 2005 il Centro San Mamiliano e Campodivolo hanno promosso questo progetto su una piccola area della grande città d'arte che è Palermo, capace di qualificare e arricchire l'offerta culturale sia per i turisti che per i cittadini residenti. I Tesori della Loggia sono parte integrante del Distretto Culturale di Palermo promosso dall'Assessorato alla cultura del Comune in partnership con Campodivolo, Civita servizi, Centro S. Mamiliano, Centro Studi Aurora con il sostegno della fondazione Cariplo.

Intendimento strategico è adesso quello di implementare una rete più estesa del Distretto, con integrazioni e nuove introduzioni. Il metodo che si vuole seguire è una prima fase di messa a regime e di verifica della funzionalità degli itinerari relativi a: Galleria d'Arte Moderna - Oratori - Musei cittadini, Biblioteche e Archivi, a cui seguiranno altri percorsi tematici, quali per esempio, quello relativo all'Ottocento, al Liberty, al Barocco, etc. Parallelamente, è in corso di studi il progetto scientifico per la realizzazione dell'itinerario Arabo-Normanno.

Il Distretto Culturale nella sua forma evoluta è inteso quindi come contenitore dinamico di patrimoni, tradizioni e saperi in grado di trasformarsi in un volano per lo sviluppo, utilizzando le proprie radici legate al patrimonio, ai siti archeologici, ai beni architettonici, riunendo sforzi pubblici ed iniziative private. Il ruolo del Distretto non si esaurisce nella sola funzione restauro-conservativa dei monumenti e delle opere d'arte, ma deve essere soprattutto ricercato nella sua capacità di catalizzare attività socio-culturali, di promuovere la cultura e lo sviluppo di nuove idee attraverso la proposta e l'organizzazione di un patrimonio storico di elevata qualità. È dunque un asset strategico per la nascita di nuove opportunità economiche, di lavoro e professionali, per la costruzione di nuove infrastrutture e la riconversione di spazi produttivi dismessi, seguendo criteri innovativi, sperimentando forme sempre più coraggiose e progredite di disseminazione delle attività culturali nel tessuto della città, costruendo quei processi di riqualificazione culturale urbana che vadano a rafforzare il posizionamento nazionale ed internazionale di Palermo.

Nello stesso quadro di riqualificazione e valorizzazione complessiva ed integrata del CS e della serie di politiche orientate alla rigenerazione del tessuto urbano antico, si inquadra anche il progetto di **“Implementazione e miglioramento della Mobilità slow”**. Con esso si intende mettere in atto una politica strutturata di diversificazione della mobilità (tempi, modi e mezzi, velocità, viabilità) e la riscoperta di itinerari che connettano in maniera lenta (slow) le varie parti del CS. Si tratta di promuovere una nuova mobilità cittadina che fornisca una seria alternativa all'uso dell'automobile, e metta in condizione i cittadini anche di percorrere velocemente grandi arterie stradali riducendo gli impatti sull'ambiente. Obiettivo precipuo è dunque quello di contribuire a risolvere in modo sostenibile il problema degli spostamenti quotidiani e della accessibilità favorendo la qualità della vita dei Palermitani e contribuendo alla rigenerazione complessiva del Centro Storico. Il progetto prevede una serie di interventi rivolti all'attivazione di percorsi ed itinerari (a piedi e/o ciclabili corredati a spazi per parcheggi di scambio con il trasporto pubblico, attrezzature per *bike sharing* e *scooter sharing*, luoghi attrezzati per ristoro) adatti per realizzare una rete di collegamento lento degli spazi aperti e saldamente connessa con il tessuto urbano tradizionale, specialmente antico, dove risiede la vita sociale cittadina e dove verrà implementata la serie di attività culturali e turistiche da integrare ad essa. Si prevede la cucitura tra i percorsi e le aree pedonali esistenti con nuovi percorsi e spazi di progetto, e la connessione dei mercati storici e delle aree collettive più tradizionali e consolidate, destinate ad accogliere flussi culturali. In questo quadro rientrano le iniziative già in corso legate alla “mobilità alternativa” quali il raddoppio delle aree pedonali, l'individuazione di isole ambientali, la realizzazione di nuove piste ciclabili presenti nel Piano Strategico di Mobilità Sostenibile - adottato con Delibera di G.M. n° 300 del 12.11.2007 ed aggiornato a Giugno 2008 - che, a sua volta in un'ottica generale di sviluppo sostenibile della città, ingloba e “mette a sistema” altri piani e programmi in atto, quali: il Programma Urbano dei Parcheggi, il Piano Urbano della Mobilità, il Piano del sistema del trasporto pubblico di massa a guida vincolata.

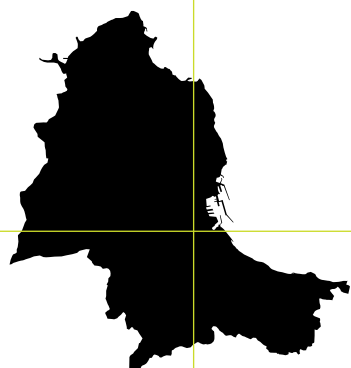
Risultati attesi

- Approvazione e attuazione del PPE
- Miglioramento del tessuto storico
- Miglioramento della qualità della vivibilità del Centro Storico
- Incremento delle attività socio-culturali
- Insediamento di nuove funzioni integrate a quella residenziale (turismo, cultura, servizi)
- Incremento del numero e della qualità dei servizi
- Riqualificazione delle aree e degli spazi maggiormente degradati
- Lancio di iniziative in partenariato pubblico privato
- Organizzazione di aree/spazi/circuiti monumentali, riqualificazione aree/spazi degradati, etc.
- Riduzione delle emissioni di CO2 e PM10 (polveri sottili) nell'ambito del Centro Storico

SCHEDA PROGETTO 3

Programma Strategico Integrato:
Valorizzazione delle Risorse Culturali

Progetto Cardine Museo Diffuso – Città centrale – Piana dei Colli – Mondello



ATI

4 - 7 - 10 - 11 - 13 - 14

Localizzazione

Centro Storico – Piana dei Colli – Mondello

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa
Metropolitana
Internazionale
Produttiva
Creativa e Innovazione
Turismo
Cultura
Loisir
Integrazione

I 4 TEMI

Cultura
Ambiente
Infrastrutture (servizi persona e imprese)
Mobilità

Progetti attuativi

- Attivazione di politiche per la realizzazione del Museo Diffuso
- Azioni per la promozione delle risorse culturali esistenti, la strutturazione di itinerari storico-monumentali e l'implementazione dei servizi e dell'offerta culturale

Descrizione del Progetto

La città di Palermo è stata interessata da vicende storiche che ne hanno fortemente segnato il tessuto urbano, come ampiamente testimoniato dalla ricchezza di un patrimonio artistico, storico, monumentale ed architettonico che spazia tra stili, epoche e culture diverse (dai resti delle mura puniche, alle villette in stile liberty, alle testimonianze della dominazione araba, alle chiese barocche e ai teatri neoclassici). Tali emergenze sono distribuite su tutto il territorio urbano, oltre che su quello dell'area vasta. Considerati questi aspetti, appare significativa l'opportunità di procedere alla realizzazione di un sistema museale diffuso che ne faciliti la fruizione turistica e culturale e ne consenta un'efficace sfruttamento. In tal senso il presente Progetto prevede l'“**Attivazione di politiche per la realizzazione del Museo Diffuso**”, attraverso l'implementazione di azioni di sistema volte a promuovere le risorse culturali esistenti, la strutturazione di itinerari storico-monumentali, l'implementazione dei servizi e dell'offerta culturale. La varietà dell'offerta culturale e la distribuzione degli elementi di interesse nell'area metropolitana sono fattori che rendono il sistema esistente particolarmente adatto ad assumere un ruolo di motore economico culturale, a patto che si proceda all'attivazione di adeguate politiche di rete che consentano la creazione di un circuito culturale e turistico della città di Palermo nel quale siano garantiti un efficace coordinamento dell'offerta ed una adeguata attività di supporto allo sviluppo del turismo. In particolare, risulta indispensabile procedere alla condivisione delle strategie di gestione, comunicazione e marketing da parte delle singole realtà (alle quali spesso corrispondono soggetti proprietari e/o gestori differenti) al fine di orientare i potenziali visitatori nel processo di approfondimento della conoscenza dell'offerta turistica e di selezione dei siti di interesse e contribuire significativamente al processo di recupero, conservazione, valorizzazione e fruizione dei beni culturali esistenti. Per quanto la maggior parte dei monumenti siano collocati nel Centro Storico della città, l'esistenza di importanti presenze (quali castelli, ville storiche, conventi) nelle altre zone del territorio comunale e dei comuni limitrofi favorisce la possibilità di definire veri e propri itinerari storico-monumentali-culturali, su base tematica o periodica, in grado di soddisfare le esigenze turistiche più diversificate (“**Azioni per la promozione delle risorse culturali esistenti, la strutturazione di itinerari storico-monumentali e l'implementazione dei servizi e dell'offerta culturale**”) e di promuovere la loro integrazione nell'ambito di circuiti caratterizzati dalla presenza di importanti attrattive naturalistiche, paesaggistiche, enogastronomiche e folcloristiche. Tale meccanismo consente un sensibile rafforzamento dell'intero sistema culturale in virtù del possibile collegamento tra cultura, arte, storia, ambiente, tradizioni, artigianato, mare, sport, benessere. In questi termini il Museo Diffuso si configura quale nuovo sistema integrato in grado di assumere il ruolo di motore di sviluppo socio-economico della città e della sua area vasta attraverso l'attivazione di un processo sostenibile dal punto di vista economico, sociale ed ambientale in grado di coinvolgere tutta la società e la comunità. Affinché tale progetto sia attuabile e porti ai risultati auspicati è necessario che si proceda:

- all'attivazione di tutti quegli interventi di recupero, restauro e rifunzionalizzazione dei beni culturali inseriti nella rete (quali il complesso monumentale dello Steri e l'ex chimica Arenella);
- alla salvaguardia ed alla valorizzazione quali-quantitativa dei siti ambientali e culturali e dei musei visitabili;
- alla rimozione dei fenomeni di degrado sociale ed urbano presenti in diverse aree urbane, incluso il Centro Storico, che contribuendo ad alimentare la percezione della mancanza di un adeguato livello di sicurezza, ostacolano lo sviluppo di un'imprenditorialità culturale commisurata alle potenzialità e alla ricchezza del territorio;
- al superamento delle frequenti e persistenti difficoltà di accesso ai siti di interesse legati ai problemi che affliggono il sistema della viabilità urbana, alla carenza di aree di sosta, all'inadeguatezza del

trasporto pubblico locale, alla scarsa dotazione di aree riservate a modalità di trasporto alternative (quali quelle pedonale e ciclabile).

Da questo punto di vista, evidente è la stretta relazione che lega il presente Progetto Cardine alle azioni sinergiche e complementari previste nel quadro complessivo del Piano Strategico e ad alcuni interventi in corso di realizzazione nell'ambito comunale. In particolare si fa riferimento alla valorizzazione ed al miglioramento della fruibilità delle ville e dei giardini storici e dei parchi urbani, al recupero dei viali alberati esistenti riconosciuti quali portatori di valori identitari, alle azioni sul sistema della mobilità finalizzate alla realizzazione della metropolitana leggera ed al completamento dell'anello metropolitano, alla rete dei percorsi ciclabili urbani prevista, e già parzialmente realizzata, nell'ambito del "Progetto Zeus" che può sicuramente svolgere il ruolo di dorsale del Museo Diffuso, in termini di mobilità sostenibile, garantendo il collegamento tra il Centro Storico, il Parco della Favorita (e quindi la Piana dei Colli) e il lungomare di Mondello.

Risultati attesi

- Incremento della dotazione di strutture culturali e ricreative lungo la direttrice privilegiata nella quale si articola il Museo Diffuso (Centro – Piana dei Colli – Mondello)
- Riduzione del degrado che interessa i beni culturali della città
- Recupero di contenitori storici di notevole valore identitario a scopo culturale e sociale
- Aumento della domanda di cultura

Programma Strategico Integrato "Valorizzazione delle Risorse Ecologiche e Ambientali"

Il Programma Strategico Integrato - Valorizzazione delle Risorse Ecologiche e Ambientali si articola in Progetti Cardine e Progetti Pilota, entrambi declinati in Progetti Attuativi.

PROGETTO CARDINE/ PILOTA: Waterfront liquido

Il progetto prevede l'attivazione di processi di trasformazione rivolti alla valorizzazione del waterfront sia dal punto di vista ambientale che dal punto di vista delle relazioni waterfront-città, potenziandone le integrazioni e le capacità competitive.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Azioni per il recupero della fascia costiera adibita a balneazione;
- Azioni per la difesa e il recupero dei litorali marini costieri;
- Riconnessione e ricucitura del sistema dei parchi urbani centrali;
- Interventi sui porti turistici per il potenziamento e l'incremento dei servizi alla nautica;
- Interventi sui porti pescherecci per l'incremento e il sostegno delle attività di pesca e pesca-turismo;
- Azioni rivolte alla riqualificazione delle borgate marinare (Arenella, Acquasanta, Romagnolo, Bandita);
- Azioni per l'integrazione delle relazioni porto-città.

PROGETTO CARDINE: Parco territoriale del fiume Oreto

Il progetto prevede di avviare processi di riqualificazione ambientale e paesaggistica delle aree di pertinenza del Parco del fiume dell'Oreto definite dallo studio di fattibilità e di potenziamento del Parco urbano.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Realizzazione del Corridoio ecologico del Parco dell'Oreto;
- Azioni per la realizzazione del parco territoriale, per la messa a sistema delle aree verdi e per la realizzazione delle strutture a servizio del parco.

PROGETTO CARDINE: Sistema ambientale e rete ecologica urbana

Il progetto prevede l'avvio di processi di recupero e salvaguardia del patrimonio naturale che costituisce il sistema ambientale dell'area metropolitana di Palermo, e la realizzazione di una rete ecologica urbana che, mettendo a sistema le aree verdi esistenti e migliorandone l'accessibilità e la fruibilità, possa anche migliorare la qualità dell'ambiente urbano.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Azioni per la realizzazione di corridoi ecologici per creare continuità e mettere a sistema le aree verdi esistenti, realizzando una rete materiale di connessione tra le risorse naturalistiche;
- Azioni per la realizzazione di un sistema di continuità delle aree verdi urbane esistenti (parchi urbani, ville e giardini storici, risorse identitarie ecologiche e culturali), attraverso:
 - la riconnessione e ricucitura del sistema dei parchi urbani centrali e del waterfront;
 - la valorizzazione e messa a sistema dei parchi e dei giardini storici presenti nell'area nord di Palermo;
 - il completamento del sistema dei viali alberati;
- Azioni per la tutela, il recupero e la salvaguardia del patrimonio naturale esistente (Monti di Palermo, Riserve naturali orientate di Monte Pellegrino e Capo Gallo, Riserve naturali integrali – grotta Conza e grotta della Molara – Area marina protetta Capo Gallo-Isola delle Femmine) e potenziamento delle risorse attraverso la promozione delle aree naturali e il miglioramento dell'accessibilità e della fruizione attraverso la realizzazione di percorsi turistici e aree attrezzate;
- Azioni rivolte all'implementazione e al miglioramento della mobilità slow, attraverso percorsi ed itinerari tematici, al fine di realizzare una rete degli spazi aperti e costruiti;
- Attuazione della Certificazione ambientale EMAS nell'intero territorio comunale;
- Avvio di politiche attuative per la redazione di un Piano di raccolta differenziata dei rifiuti.

PROGETTO CARDINE: Sistema agricolo-produttivo

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema agricolo-produttivo, attraverso azioni di sostegno alla produzione locale e per la creazione e promozione di marchi d'area.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Azioni per la realizzazione di una rete delle risorse ecologiche esistenti (parco agrumicolo di Ciaculli, agrumeti residui della Conca D'oro, parchi agricoli e orti urbani), finalizzata ad innescare economie di scala e meccanismi di sviluppo connessi al sistema della produzione locale (riorganizzando il sistema del marketing) e al turismo.

PSI

Valorizzazione delle Risorse Ecologiche e Ambientali

**PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO
“Valorizzazione delle Risorse Ecologiche e Ambientali”**

PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	FINANZIAMENTI PUBBLICI ATTIVABILI	PARTNER DI PROGETTO POTENZIALI	COERENZA CON GLI ASSI STRATEGICI	COERENZA CON LE 9 CITTÀ	COERENZA CON GLI ALTRI PSI
Waterfront liquido (Progetto Pilota)	Azioni di recupero della costa per la balneazione	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Autorità Portuale, Amap	Ambiente Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • interconnessa • del turismo • della cultura • del loisir • interconnessa 	<ul style="list-style-type: none"> • valorizzazione risorse culturali • attrattività, qualità urbana e coesione sociale • competitività, imprese e innovazione
	Azioni per la difesa e il recupero dei litorali marini costieri	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Provincia Regionale di Palermo	Ambiente Infrastrutture		
	Porti turistici: potenziamento e incremento dei servizi alla nautica	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Autorità portuale di Palermo, Regione Siciliana, associazioni di categoria, imprese, soggetti privati	Ambiente Infrastrutture		
	Porti pescherecci: incremento e sostegno delle attività di pesca e pesca-turismo	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Provincia Regionale di Palermo, Autorità portuale di Palermo, associazioni di categoria, soggetti privati	Ambiente Infrastrutture		
	Riqualificazione delle borgate marinare	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Autorità portuale di Palermo, associazioni di categoria, PMI, soggetti privati	Ambiente Infrastrutture		
	Azioni per l'integrazione delle relazioni waterfront - città	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Autorità portuale di Palermo, PMI, associazioni di categoria, associazioni	Ambiente Infrastrutture		
Parco territoriale del fiume Oreto	Corridoio ecologico del Parco dell'Oreto - Azioni per la realizzazione del parco territoriale, per la messa a sistema delle aree verdi e per la realizzazione delle strutture di servizio al parco	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Comune di Altofonte e Comune di Monreale, Provincia Regionale di Palermo, Regione Siciliana, associazioni, soggetti privati	Ambiente Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • del turismo • della cultura • del loisir 	<ul style="list-style-type: none"> • attrattività, qualità urbana e coesione sociale
Sistema ambientale e rete ecologica urbana	Corridoi ecologici: azioni per la continuità e la messa a sistema delle aree verdi esistenti, e realizzazione di una rete materiale di connessione tra le risorse naturalistiche	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Comune di Altofonte, Comune di Monreale, Comune di Isola delle Femmine, Regione Siciliana, Provincia di Palermo, associazioni ambientaliste, associazioni, soggetti privati	Ambiente Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • interconnessa • metropolitana • del turismo • della cultura • del loisir 	<ul style="list-style-type: none"> • attrattività, qualità urbana e coesione sociale

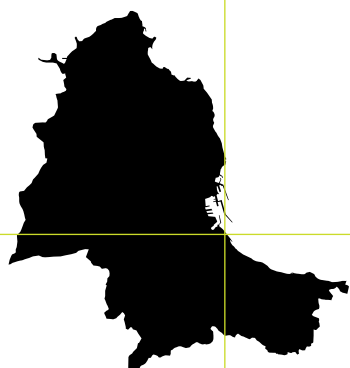
**PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO
“Valorizzazione delle Risorse Ecologiche e Ambientali”**

PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	FINANZIAMENTI PUBBLICI ATTIVABILI	PARTNER DI PROGETTO POTENZIALI	COERENZA CON GLI ASSI STRATEGICI	COERENZA CON LE 9 CITTÀ	COERENZA CON GLI ALTRI PSI
Sistema ambientale e rete ecologica urbana	Azioni per la realizzazione di un sistema di continuità delle aree verdi urbane esistenti (Parchi urbani, Ville e giardini storici, viali alberati, etc.)	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, soggetti privati, associazioni	Ambiente Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • interconnessa • metropolitana • del turismo • della cultura • del loisir 	<ul style="list-style-type: none"> • attrattività, qualità urbana e coesione sociale
	Azioni per la tutela, il recupero e la salvaguardia del patrimonio naturale esistente (Monti di Palermo, Monte Pellegrino, Capo Gallo)	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo e Comune di Isola delle Femmine (consorziati al fine della gestione dell'area), associazioni	Ambiente Infrastrutture		
	Implementazione e miglioramento della Mobilità slow	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, AMAT S.p.A., associazioni, soggetti privati	Ambiente Mobilità Infrastrutture		
	Attuazione della Certificazione ambientale EMAS nell'intero territorio comunale	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, imprese, Università, Centri di ricerca	Ambiente Infrastrutture		
	Politiche attuative per la redazione di un Piano di raccolta differenziata dei rifiuti	FSC 2012-DELIBERA CIPE n.87 del 3/8/12 POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, ATO rifiuti, A.M.I.A. S.p.A., imprese	Ambiente		
Sistema agricolo – produttivo	Azioni per la realizzazione di una rete delle risorse ecologiche esistenti, finalizzata ad innescare economie di scala e meccanismi di sviluppo connessi alla produzione locale	PSR SICILIA 2007-2013	Comune di Palermo, Provincia Regionale di Palermo, PMI, associazioni temporanee di scopo tra produttori agricoli e/o produttori forestali singoli o associati, industrie di trasformazione e/o commercializzazione, imprese fornitrici di strumenti, tecnologie e servizi all'attività agricola e/o agroindustriale, soggetti pubblici e privati operanti nel settore della ricerca e sperimentazione pre-competitiva	Ambiente Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • interconnessa • metropolitana • del turismo • della cultura • del loisir 	<ul style="list-style-type: none"> • attrattività, qualità urbana e coesione sociale • competitività, imprese e innovazione
		POR FESR 2007-2013				

SCHEDA PROGETTO 4

Programma Strategico Integrato:
Valorizzazione delle Risorse Ecologiche e Ambientali

Progetto Pilota Waterfront liquido



ATI

1 - 6 - 13 - 14

Localizzazione

Litorale della città di Palermo, borgate marinare, porti turistici

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa
Metropolitana
Internazionale
Produttiva
Creativa e Innovazione
Turismo
Cultura
Loisir
Integrazione

I 4 TEMI

Cultura
Ambiente
Infrastrutture (servizi persona e imprese)
Mobilità

Progetti attuativi

- Azioni di recupero della costa per la balneazione
- Azioni per la difesa e il recupero dei litorali marini costieri
- Porti turistici: potenziamento e incremento dei servizi alla nautica
- Porti pescherecci: incremento e sostegno delle attività di pesca e pesca-turismo
- Riqualificazione delle borgate marinare
- Azioni per l'integrazione delle relazioni waterfront – città

Descrizione del Progetto

Il Progetto affronta il tema delle “città d'acqua” cogliendo l'occasione del recupero e della riqualificazione del waterfront quale opportunità di rilievo per attuare processi di trasformazione urbana creativa che interessino non solo la fascia costiera ma l'intera rete dei luoghi della città che, in qualche modo, entrano in rapporto con il mare e possono, quindi, essere coinvolti in processi di trasformazione innovativi che, attivando nuove dinamiche, favoriscono lo sviluppo di nuove identità.

All'interno dell'area portuale è, infatti, possibile individuare il “*Porto liquido*”, formato da quelle aree con elevato grado d'interfaccia città-porto, all'interno del quale si dovranno sviluppare le attività inerenti alla nautica da diporto e ai servizi culturali e per il tempo libero, le attività ricettive e le funzioni urbane del terziario avanzato. A tale zona si contrappongono il “*Porto permeabile*” e il “*Porto rigido*” rispettivamente costituiti dalle aree portuali caratterizzate da una stretta relazione di interscambio con la città e con il sistema stradale e quelle impermeabili alle contaminazioni urbane e protette all'interno del perimetro portuale allo scopo di garantire efficienza e sicurezza.

Interessando l'intera fascia costiera del territorio comunale di Palermo (ATI 1 – Waterfront centrale – Sampolo – Arenella, ATI 6 – Costa sud, ATI13 – Zen, ATI 14 – Mondello – Costa nord) il progetto si sviluppa in luoghi di particolare interesse per ciò che concerne la possibilità di animazione e sviluppo del territorio, con particolare riferimento al turismo eco-sostenibile ed alla valorizzazione del sistema marino e costiero. L'affaccio al mare della città di Palermo presenta, infatti, aspetti di indiscutibile qualità ambientale anche se lungo il litorale esistono tratti di costa, oggi poco accessibili ed attrezzati, che richiedono interventi di riqualificazione, da orientare verso la fruizione collettiva e/o turistica.

Interventi di questo tipo, congiunti ad azioni di disinquinamento della costa e del mare, sono funzionali ad una messa a sistema delle risorse naturali urbane ed extraurbane in un'ottica di sviluppo del settore turistico e rafforzamento del rapporto tra città e mare. Per far ciò è necessario sviluppare **“Azioni di recupero della costa per la balneazione”** che partano, imprescindibilmente, dalla riqualificazione ambientale volta al disinquinamento delle acque marine e dei fondali litoranei, non tralasciando, grazie allo sviluppo di **“Azioni per la difesa e il recupero dei litorali marini”**, la soluzione di situazioni di criticità legate ai fenomeni erosivi che attanagliano il sistema costiero ed alla forte pressione antropica (anche in virtù della presenza di importanti siti naturalistici quali l'Area Marina protetta di Capo Gallo – Isola delle Femmine e l'area del Monte Pellegrino). In tal senso emergono, per importanza, impegno economico e dimensione, gli interventi relativi alle opere fognarie (reti fognarie, collettori, depuratori, bonifica e riqualificazione di discariche ed ex aree chimico-industriali), già parzialmente realizzate e/o in corso di progettazione/realizzazione e previsti all'interno del “Piano per il recupero del mare e della costa”, ma anche gli interventi di ripristino della costa tramite la realizzazione di opere d'ingegneria marittima che consentano di ridurre l'erosione dovuta alle onde e alle correnti marine, la pulizia e la sistemazione della spiaggia, il ripascimento protetto dell'arenile. La logica degli interventi selezionati è quella di attuare un disegno complessivo di riqualificazione della costa e nel contempo innescare processi di valorizzazione territoriale in grado di generare positive sinergie tra i diversi settori (turismo, attività produttive, etc.).

La visione sottesa alle trasformazioni auspiccate si prefigge, infatti, di rendere il litorale sud della città il luogo della passeggiata sul mare (un percorso che dal Castello a Mare, fino al molo sud, attraversando il Foro Italico e il porticciolo di Sant'Erasmus e superando il faro arriva alla foce dell'Oreto e, quindi, nel Parco dell'Oreto) e far sì che il litorale nord torni ad essere una spiaggia per i palermitani, oltre che per i turisti, nella quale si recuperino l'attrattività e la fruibilità del mare attraverso nuovi percorsi di riqualificazione e nuove strutture culturali e ricreative. In tale quadro si inserisce l'attuazione dei Progetti di **“Riqualificazione delle borgate marinare”** (Arenella, Acquasanta, Romagnolo, Bandita) e

dei loro porticcioli turistici (Arenella, Acquasanta), **“Porti turistici: potenziamento ed incremento dei servizi alla nautica”**, volto al potenziamento e all'incremento dei servizi e delle funzioni legate alla nautica da diporto, ai servizi turistici, commerciali e per la ristorazione e la valorizzazione del loro contesto storicamente e turisticamente interessante. Come sottolineato anche all'interno del Piano Regolatore Portuale è, infatti, necessario procedere alla ricucitura del rapporto della città e dei suoi spazi pubblici e pedonali con il tessuto della borgata storica, riqualificandone banchine, piazzette urbane ed affacci al mare, mettendo in evidenza la solidità del rapporto mare-borgata e valorizzando i caratteri dell'antico borgo marinaro. Il prolungamento dei moli esistenti, la creazione di nuovi ormeggi per le imbarcazioni da diporto, l'installazione di pontili fissi o galleggianti, la realizzazione di edifici destinati a club nautici, sedi di associazioni sportive e, più in generale, a servizio delle attività nautiche, edifici destinati a servizi turistici, commerciali, ricettivi e per la ristorazione consentono il potenziamento ed il miglioramento delle attrezzature per la nautica da diporto e per il tempo libero legato alla fruizione del mare. Si sottolinea come tali progetti di qualità urbana e di connessione con le attività per il tempo libero non possono in alcun modo prescindere da una adeguata e attenta attività di progettazione del sistema dell'accessibilità e della mobilità (piste ciclabili, percorsi ciclo-pedonali, percorsi porticati, aree di parcheggio). Notevole rilievo assumono anche gli interventi sui **“Porti pescherecci: incremento e sostegno delle attività di pesca e pesca-turismo”** finalizzati a preservare ed incrementare le attività pescherecce già condotte in alcuni porticcioli (quale quello dell'Arenella) attraverso idonee politiche di sostegno alle attività di pesca e pesca-turismo oltre che realizzando nuovi edifici di servizio per i pescatori e/o riqualificando quelli esistenti.

La promozione, il supporto e la valorizzazione dell'attività peschereccia, settore che svolge un ruolo di importanza storica non trascurabile a livello locale, consente infatti di tutelare le specificità del posto rafforzando il legame della città con il mare ed i suoi prodotti ed offrendo nuovi stimoli ed opportunità di sviluppo direttamente o indirettamente legate alle tradizioni marinare. Aspetto di rilievo del progetto, che contribuisce alla omogeneizzazione ed all'integrazione tra gli interventi e le funzioni previste dando unitarietà al complesso, è sicuramente quello delle **“Azioni per l'integrazione delle relazioni waterfront-città”** che si concretizza attraverso processi di riqualificazione urbana che fanno del waterfront una delle aree più feconde dell'innovazione urbana dove strategie, piani e progetti, servizi ed attività d'impresa possono trovare integrazione. Si tratta, infatti, di aree nelle quali è possibile stimolare una vivace interazione tra le funzioni portuali e l'offerta di servizi culturali della città e dove le attività prettamente portuali possono essere in grado, ed in parte lo sono già state, di innescare processi di ricucitura con il tessuto edilizio della città storica ad esse limitrofe (basti pensare al Foro Italico dove, negli ultimi anni, è stato avviato un processo di riqualificazione che sta rigenerando l'intero contesto nel quale è inserito). La creazione di aree di interfaccia con attività ad uso misto porto/città (aree di interfaccia Castello a Mare – Cala, Foro Italico, Molo Trapezoidale, Crociere, Arsenale, Acquasanta) consentirà, poi, di attuare progetti di architettura contemporanea che diventeranno i simboli del processo di sviluppo innescati e saranno l'espressione della qualità del waterfront. A tale scopo è necessario che le funzioni miste dell'area di interscambio siano il più possibile vicine all'acqua consentendo l'integrazione di tali spazi con la città ed aprendo il fronte ad una maggiore e migliore relazione, anche visiva, tra Palermo ed il suo mare.

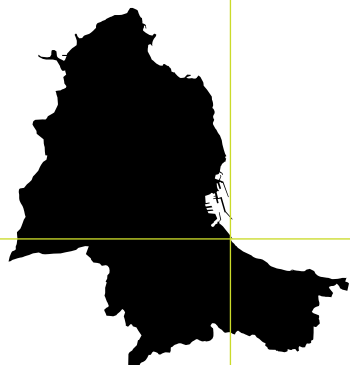
Risultati attesi

- Riqualificazione ambientale del litorale (bonifica, disinquinamento, etc.)
- Interventi di rivitalizzazione e trasformazione delle preesistenze (ad esempio l'ex Chimica Arenella) e realizzazione di nuovi insediamenti (come il Foro Italico)
- Apertura del porto alla città valorizzando le aree di interfaccia città-porto ed attuando la riorganizzazione funzionale degli spazi
- Attuazione di politiche ed interventi di valorizzazione delle borgate marinare
- Potenziamento del settore della pesca-turismo promuovendo eventi che possano creare nuove occasioni di sviluppo oltre che il recupero e la valorizzazione delle tradizioni marinare

SCHEDA PROGETTO 5

Programma Strategico Integrato:
Valorizzazione delle Risorse Ecologiche e Ambientali

Progetto Gardine Parco territoriale del fiume Oreto



ATI

5 - 6 - 8 - 12A - 12B

Localizzazione

Fascia fluviale dell'Oreto, fino alla foce

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa
Metropolitana
Internazionale
Produttiva
Creativa e Innovazione

Turismo

Cultura

Loisir

Integrazione

I 4 TEMI

Cultura

Ambiente

Infrastrutture (servizi persona e imprese)

Mobilità

Progetti attuativi

- Corridoio ecologico del Parco dell'Oreto – Azioni per la realizzazione del parco territoriale, per la messa a sistema delle aree verdi e per la realizzazione delle strutture di servizio al parco

Descrizione del Progetto

Il Progetto si inserisce nel quadro delle azioni che saranno implementate, in materia di recupero e protezione ambientale, sulle principali risorse ambientali e naturali del territorio comunale di Palermo e mira a sostanziare il progetto di realizzazione del Parco Fluviale del Fiume Oreto (rientrando nel Sito di Interesse Comunitario Valle del Fiume Oreto) attraverso lo sviluppo di azioni sinergiche finalizzate alla salvaguardia, tutela, potenziamento e valorizzazione ambientale, turistica, culturale e sociale dell'area di pertinenza del Parco che, al momento, è caratterizzata dalla presenza di diffuse situazioni di abbandono e degrado. Attraverso la definizione di corridoi ecologici tale misura contribuisce, a livello metropolitano, alla realizzazione della rete ecologica territoriale di connessione delle risorse naturali esistenti, potenziando il loro ruolo a livello regionale e divenendo parte della rete ecologica regionale e, a livello urbano, al miglioramento della qualità dell'ambiente urbano mediante la costituzione della rete ecologica urbana. La rete delle risorse paesaggistiche e naturalistiche della città rappresenta, infatti, una grande opportunità in relazione alla possibile realizzazione di un parco diffuso della città metropolitana nel quale le numerose emergenze ambientali e naturalistiche, opportunamente collegate ed integrate in un'ottica di sistema, concorrono al miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, all'aumento della fruizione delle aree verdi urbane da parte della comunità, alla formazione di una cultura ambientalista, al rafforzamento della coesione sociale e all'incremento dell'attrattività dei luoghi.

Alla luce di quanto detto, e in coerenza con gli interventi e con le iniziative già in atto e/o condotte, il Piano Strategico condivide ed integra nella strategia complessiva delineata la visione tracciata all'interno dello Studio di Prefattibilità (elaborato nel 2001) confermando la volontà di sostituire alla logica del fiume "ostacolo" quella di occasione/possibilità di riqualificazione (ambientale e paesaggistica), di rifunzionalizzazione delle aree attraversate, di connessione/ricostruzione della continuità ambientale (anche attraverso il collegamento trasversale al vicino Parco fluviale d'Orlean) di potenziamento ed implementazione di infrastrutture e servizi di mobilità alternativa e sostenibile che riconnettano il Parco al waterfront ed al sistema dei parchi urbani, delle ville e dei giardini storici ("**Corridoio ecologico del Parco dell'Oreto**"). L'ipotesi configurata è quella di un Parco nel quale siano racchiuse le diverse potenzialità (parco fluviale, parco agricolo, parco urbano) e la cui creazione passi attraverso un insieme di fasi che vanno dalla riqualificazione del fiume e del suo sistema idrogeologico (attraverso le azioni di disinquinamento delle acque, razionalizzazione delle reti idriche e bonifica degli argini), alla rinaturalizzazione dell'ambiente (ripristino delle condizioni naturalistiche ottimali per la fruizione eco-compatibile del fiume, in riferimento sia all'ambiente antropizzato che a quello agricolo), alla riqualificazione del contesto urbano (di foce e di alveo) attraverso il recupero delle aree di margine e la loro integrazione con il tessuto urbano (mediante la creazione/riqualificazione della viabilità secondaria, soprattutto ciclopedonale, e la realizzazione di aree di sosta ed aree attrezzate), alla creazione di un sistema di luoghi ed itinerari di valenza storica, culturale ed ambientale (recuperando e valorizzando le presenze vegetazionali ed architettoniche con valore testimoniale).

Visione, questa, confermata dall'inserimento del Parco fluviale dell'Oreto tra i progetti previsti nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2009-2011 del Comune di Palermo. Tra le "**Azioni per la realizzazione del parco territoriale, per la messa a sistema delle aree verdi e per la realizzazione delle strutture a servizio del parco**" vanno quindi annoverati gli interventi di: perimetrazione dell'area del parco; riqualificazione ambientale del bacino fluviale attraverso azioni di disinquinamento del fiume e riorganizzazione del sistema fognario; riqualificazione delle aree degradate (urbane e non) con l'obiettivo di tutela, fruizione pubblica e potenziamento/creazione di attività di turismo ambientale; individuazione e creazione di "nodi" rilevanti del parco per la fruizione turistica, sia attraverso il recupero e la valorizzazione

del patrimonio storico ed edilizio che attraverso la riqualificazione/creazione di attrezzature pubbliche di orientamento e di servizio. In tale quadro si inseriscono anche le azioni culturali legate alla realizzazione di servizi culturali ed aree turistico-ricettive all'interno del Parco, all'implementazione dei servizi per il miglioramento della qualità della sua fruizione e al recupero del valore identitario dell'asta fluviale.

Recuperando l'unitarietà del corso fluviale, che si configura con un corridoio verde, è possibile riconnettere la città con i più vasti sistemi naturali dei monti di Palermo e dell'entroterra recuperando, dal punto di vista paesaggistico, ambientale e culturale, una parte del territorio comunale particolarmente importante per la città e restituendolo alla fruizione di cittadini ed operatori economici. Il recupero del verde, dei vecchi manufatti di pregio storico e di aree dismesse o in via di dismissione offre, infatti, la possibilità di individuare un ideale percorso culturale e ricreativo in grado di accogliere funzioni scientifiche, museali e didattiche (Museo di Biologia, di Scienza e Tecnica, della produzione della carta) contribuendo alla diversificazione dell'offerta turistica anche in relazione al previsto potenziamento degli spazi e delle attrezzature dedicate allo sport e al tempo libero (si ricorda che è in via di definizione l'ubicazione della Città degli sport acquatici – scheda Nuova Centralità Urbana) e alla presenza di tessuti di borgata da sottoporre a riqualificazione (è stato già attivato un Contratto di Quartiere per il recupero dei tessuti e la realizzazione di edilizia sperimentale dell'antica borgata della Bandita ed il recupero del suo porticciolo peschereccio) rafforzando il ruolo del Parco dell'Oreto quale elemento chiave per il rilancio, in chiave di "loisir", delle ATI 5 e 6.

Si sottolinea infine come tale Progetto, e più in generale gli interventi a carico del patrimonio ambientale, spesso ricadenti nel territorio di diversi comuni limitrofi, rappresenti anche l'occasione, per le singole Amministrazioni, di sviluppare processi di cooperazione e gestione coordinata degli interventi.

Risultati attesi

- Bonifica dell'asta fluviale, delle aree golenali e delle relative pertinenze
- Riqualificazione ambientale progressiva dell'asta fluviale, delle aree golenali e delle relative pertinenze
- Attuazione di politiche di valorizzazione dell'area
- Inserimento di nuove funzioni
- Creazione di un parco fluviale





SCHEDA PROGETTO 6

Programma Strategico Integrato:
Valorizzazione delle Risorse Ecologiche e Ambientali

Progetto Cardine Sistema ambientale e rete ecologica urbana



ATI

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 (A,B,C) - 11 - 13 - 14

Localizzazione

Ville e giardini storici, parchi urbani, aree e riserve naturali protette

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa
Metropolitana
Internazionale
Produttiva
Creativa e Innovazione
Turismo
Cultura
Loisir
Integrazione

I 4 TEMI

Cultura
Ambiente
Infrastrutture (servizi persona e imprese)
Mobilità

Progetti attuativi

- Corridoi ecologici: azioni per la continuità e la messa a sistema delle aree verdi esistenti, e realizzazione di una rete materiale di connessione tra le risorse naturalistiche
- Azioni per la realizzazione di un sistema di continuità delle aree verdi urbane esistenti (Parchi urbani, Ville e giardini storici, viali alberati, etc.)
- Azioni per la tutela, il recupero e la salvaguardia del patrimonio naturale esistente (Monti di Palermo, Monte Pellegrino, Capo Gallo)
- Implementazione e miglioramento della Mobilità slow
- Attuazione della Certificazione ambientale EMAS nell'intero territorio comunale
- Politiche attuative per la redazione di un Piano di raccolta differenziata dei rifiuti

Descrizione del Progetto

Il Progetto prevede l'avvio di processi di recupero e salvaguardia del patrimonio naturale che costituisce il sistema ambientale dell'area metropolitana di Palermo e la realizzazione di una rete ecologica urbana che, mettendo a sistema le aree verdi esistenti tramite corridoi ecologici e migliorandone accessibilità e fruibilità, possa contribuire al miglioramento della qualità dell'ambiente urbano oltre che alla individuazione e progettazione di percorsi ambientali e culturali che promuovano la conoscenza del territorio. Il sistema ambientale della città è, infatti, particolarmente ricco e variegato in ragione della contemporanea presenza del mare, di tenute e parchi urbani, di orti botanici e siti di importanza comunitaria, di giardini e ville storiche, di viali alberati ed emergenze naturalistiche che, inseriti in specifici percorsi di recupero e valorizzazione, rappresentano importanti occasioni di sviluppo, in termini di aumento della vivibilità urbana, sia sotto il profilo turistico che culturale.

Non meno importante è, poi, l'aspetto prettamente ecologico legato alla creazione, conservazione, riqualificazione e potenziamento di corridoi ecologicamente efficienti in grado di arrestare, ed eventualmente invertire, il degrado del paesaggio, preservare le aree verdi presenti, migliorare la qualità del clima e quindi della salute, rendere più piacevole l'ambiente urbano in virtù dell'incrementata presenza di verde, preservare e potenziare la biodiversità, favorire l'instaurarsi di un contatto diretto tra l'uomo e la natura promuovendo, in tal modo, lo sviluppo e la diffusione della cultura ambientale (**“Corridoi ecologici: azioni per continuità e la messa a sistema delle aree verdi esistenti, e realizzazione di una rete materiale di connessione tra le risorse naturalistiche”**). In particolare, la continuità fisica tra le aree verdi urbane esistenti, sarà realizzata tramite la riconnessione e ricucitura del sistema dei parchi urbani centrali e del waterfront, la valorizzazione e messa a sistema dei parchi e dei giardini storici presenti nell'area nord di Palermo, il completamento del sistema dei viali alberati e, dove possibile, la riconversione ad uso di greenways ciclabili dei tratti ferroviari a scartamento ridotto dismessi (**“Azioni per la realizzazione di un sistema di continuità delle aree verdi urbane esistenti (parchi urbani, ville e giardini storici, viali alberati, etc”**).

La tutela, la salvaguardia, il recupero, la valorizzazione e la promozione del patrimonio naturale esistente, riguarderà sia le aree terrestri, quali i Monti di Palermo (per i quali si prevede un incremento della fruibilità nonché il potenziamento dell'offerta di eco-turismo) che le Riserve Naturali Orientate di Monte Pellegrino e Capo Gallo – Isola delle Femmine (che rappresentano e ancor più potrebbero diventarlo in futuro aree di particolare interesse per quanto concerne la possibilità di animazione e sviluppo del territorio, con particolare riferimento al turismo ecocompatibile ed alla valorizzazione del sistema marino e costiero), ma anche le Riserve Naturali Integrali della grotta Conza e della grotta della Molara, e tenderà al consolidamento delle relative funzionalità ecosistemiche (allo scopo di garantire la conservazione dei paesaggi e delle specie di maggiore pregio) ed all'aumento e miglioramento della fruibilità attraverso il miglioramento delle condizioni di accessibilità e sosta alle/nelle aree naturali anche grazie alla predisposizione di appositi percorsi turistici ed aree attrezzate (**“Azioni per la tutela, il recupero e la salvaguardia del patrimonio naturale esistente (Monti di Palermo, Monte Pellegrino, Capo Gallo”**).

In tale quadro si inseriscono le azioni finalizzate alla **“Implementazione e miglioramento della Mobilità slow”** attraverso la realizzazione ed il recupero di itinerari, sentieri ed isole ciclo/pedonali che, inseriti nella rete complessiva degli spazi aperti ed opportunamente integrati nell'ambito delle iniziative previste all'interno del Piano Strategico della Mobilità Sostenibile, consentono di recuperare la dimensione più umana e lenta degli spostamenti, di apprezzare e godere a pieno delle risorse naturali e culturali della città, di ridurre la congestione stradale e contrastare l'inquinamento (acustico, atmosferico e visivo) provocato dal traffico veicolare e di aumentare la sensibilità della comunità ai temi ambientali grazie alla promozione di attività motorie ecocompatibili.

Sempre in tema di politiche ambientali, la valutazione ed il miglioramento delle prestazioni ambientali in ambito comunale, da realizzarsi attraverso l'“**Attuazione della certificazione ambientale EMAS nell'intero territorio comunale**” quale indispensabile requisito di qualità sia delle Pubbliche Amministrazioni che delle aziende private, contribuirà alla realizzazione di uno sviluppo economico sostenibile e passerà attraverso la definizione della politica ambientale e del sistema di gestione ambientale adottato, la descrizione degli aspetti ambientali significativi, diretti e indiretti, che determinano impatti ambientali significativi nonché degli obiettivi e dei target ambientali in relazione agli aspetti ed impatti ambientali significativi.

Ultimo importantissimo progetto attuativo del progetto cardine Sistema Ambientale e Rete Ecologica Urbana è quello relativo alle “**Politiche attuative per la realizzazione di un Piano di raccolta differenziata dei rifiuti**” con il quale promuovere una gestione integrata dei rifiuti che consenta il superamento delle criticità palesate dall'attuale sistema che risulta essere caratterizzato da livelli decisamente insufficienti di performance globale del servizio di raccolta differenziata. In tal senso si ricorda anche l'inclusione, tra gli interventi del Programma Triennale OOPP 2009-2011, della realizzazione di 20 centri di raccolta differenziata nell'ambito del territorio comunale di Palermo.

Risultati attesi

- Incremento dei km di percorsi ciclabili e pedonali
- Connessione delle aree verdi urbane
- Riqualificazione e/o salvaguardia delle aree protette e verdi in generale, anche sotto il profilo della funzionalità ecologica
- Redazione di un Piano per la raccolta differenziata dei rifiuti e incremento della percentuale di raccolta differenziata

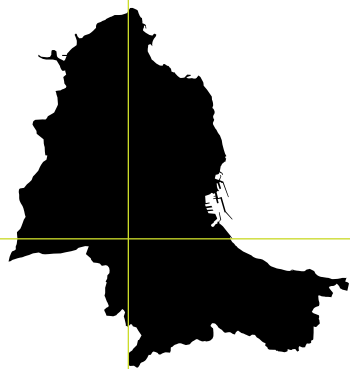




SCHEDA PROGETTO 7

Programma Strategico Integrato:
Valorizzazione delle Risorse Ecologiche e Ambientali

Progetto Cardine Sistema agricolo produttivo



ATI

5 - 10C - 12(A,B,C) - 13 - 14

Localizzazione

Parco agrumicolo di Ciaculli, Conca d'Oro,
area del fiume Oreto, orti urbani, parchi agricoli

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa

Metropolitana

Internazionale

Produttiva

Creativa e Innovazione

Turismo

Cultura

Loisir

Integrazione

I 4 TEMI

Cultura

Ambiente

Infrastrutture (servizi persona e imprese)

Mobilità

Progetti attuativi

- Azioni per la realizzazione di una rete delle risorse ecologiche esistenti, finalizzata ad innescare economie di scala e meccanismi di sviluppo connessi al sistema della produzione locale ed al turismo.

Descrizione del Progetto

Il Progetto si propone di contribuire attivamente ed efficacemente al recupero ed alla valorizzazione del tessuto agricolo residuo presente all'interno dell'area metropolitana (con particolare riferimento al parco agrumicolo di Ciaculli e agli agrumeti residui della Conca d'Oro) promuovendone un uso sostenibile dal punto di vista ecologico, ambientale, sociale ed economico e consentendo il raggiungimento dell'obiettivo di conservazione e qualificazione dei beni paesaggistici e naturalistici esistenti favorendo, al contempo, l'accrescimento della qualità in ambito locale. In particolare, l'implementazione di tale Progetto Attuativo (**“Azioni per la realizzazione di una rete delle risorse ecologiche esistenti, finalizzata ad innescare economie di scala e meccanismi di sviluppo connessi al sistema della produzione locale e al turismo”**) rappresenterà una importante occasione di salvaguardia e promozione del territorio e delle sue risorse tipiche tradizionali, a cominciare da quelle agroalimentari ed enogastronomiche. La tutela dei prodotti del territorio, anche attraverso la creazione di marchi d'area e di qualità ambientale (DOC, DOCG, DOP, presidi slow food), rappresenta, infatti, una occasione unica per il mantenimento e rafforzamento delle tradizioni locali e degli antichi saperi, la riscoperta, la valorizzazione e la protezione delle colture autoctone, il consolidamento dell'identità collettiva della comunità, il recupero, la manutenzione e la difesa del territorio, il rilancio del settore agricolo di qualità, il ruolo didattico e formativo che può assolvere, le implicazioni turistiche legate allo sviluppo di percorsi sensoriali ed itinerari tematici attrezzati (sempre che si superi l'attuale difficoltà del territorio ad attrarre i turisti del settore per lo più legata alla scarsa promozione e valorizzazione delle risorse esistenti, all'assenza di un coordinamento delle attività sviluppate, alla presenza di una offerta ricettiva carente e poco diversificata e alla presenza di un sistema di accessibilità poco efficiente).

Gli interventi da attuare, fortemente improntati alla creazione di una nuova cultura agricola e produttiva e caratterizzati da una elevata sostenibilità ambientale e sociale, sono volti alla:

- creazione di orti urbani, ossia zone verdi che contribuiscono al recupero e alla riconversione di aree urbane degradate e/o abbandonate e, al contempo: educano a pratiche ambientali e culturali sostenibili; aumentano la coesione sociale; rispondono alla crescente esigenza di “fare comunità” offrendo una alternativa di inclusione sociale alle categorie più emarginate della società moderna; forniscono spazi di aggregazione sociale ad anziani e bambini. La cura dell'orto avviene attraverso il ricorso ai metodi dell'agricoltura tradizionale frutto dell'antica sapienza contadina e può offrire interessanti spunti didattici nell'ambito dell'organizzazione e dello sviluppo di percorsi educativi rivolti a bambini e ragazzi ma anche alle fasce più disagiate della popolazione;
- realizzazione di parchi agricoli destinati al mantenimento ed alla valorizzazione dei caratteri ambientali delle aree rurali e dei loro valori naturali mediante il potenziamento, la qualificazione e la salvaguardia delle attività agro-silvo-colturali, allo scopo di garantire la tutela, il ripristino e la valorizzazione delle potenzialità naturali ed estetiche della campagna e favorire la fruizione educativa, culturale, scientifica e ricreativa dei luoghi;
- promozione e sostegno di misure in favore della filiera corta, ovvero dell'insieme di attività che, prevedendo l'instaurarsi di rapporti diretti tra produttori e consumatori, in forma singola o associata, consentono una riduzione del numero degli intermediari commerciali e una diminuzione del prezzo finale dei prodotti garantendo, al contempo, una maggiore tutela del consumatore e del produttore. Tra le misure implementabili la realizzazione di punti vendita e spazi dedicati (permanenti, temporanei ed ambulanti) in mercati rionali e luoghi di aggregazione, l'organizzazione di eventi di piazza a carattere informativo, la promozione della costituzione di gruppi di acquisto solidali e di mercatini biologici;

- incentivazione della creazione di una rete di esercizi e locali a chilometro zero che offra prodotti del territorio che, non dovendo percorrere lunghe distanze prima di giungere sulle tavole, contribuiscono alla riduzione delle emissioni inquinanti provocate dal loro trasporto e, contemporaneamente, supportano lo sviluppo delle economie agricole e rurali locali distribuendo prodotti del territorio acquistati direttamente dalle imprese agricole;
- supporto delle attività volte ad indurre i consumatori a conoscere ed acquistare i prodotti agricoli e/o alimentari tutelati dai sistemi di qualità, attraverso il sostegno delle associazioni dei produttori, al fine di valorizzare i prodotti agroalimentari di qualità ottenuti in Sicilia, creare nuove opportunità di mercato, integrare le attività agricole e produttive con quelle turistiche. In tal senso particolarmente utile è la promozione, presso consumatori ed operatori economici, dei prodotti ottenuti nell'ambito di sistemi di qualità, con metodi di produzione rispettosi dell'ambiente e sottoposti a specifici processi di etichettatura e tracciabilità.

Tutto ciò deve naturalmente essere supportato dalla riorganizzazione del sistema del marketing e da una adeguata azione di informazione e promozione della nuova rete delle risorse ecologiche istituita.

Risultati attesi

- Rilancio del comparto agricolo
- Incremento delle azioni agricole
- Incremento del valore aggiunto dell'agricoltura
- Incremento del numero delle aziende che si avvalgono dei sostegni resi disponibili nel settore
- Riduzione della mortalità aziendale del settore agricolo
- Manutenzione del paesaggio agricolo

Programma Strategico Integrato "Attrattività, Qualità urbana e Coesione sociale"

Il Programma Strategico Integrato – Attrattività, Qualità Urbana e Coesione Sociale si articola in Progetti Cardine e Progetti Pilota, entrambi declinati in Progetti Attuativi.

PROGETTO CARDINE/ PILOTA: ATI1 Città degli scambi e dell'innovazione

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova centralità urbana attraverso interventi di trasformazione delle aree Sampolo, Fiera e Ortofrutticolo e delle strutture della Caserma Cascino e dell'Ucciardone. Si prevede la realizzazione di un nuovo polo espositivo e congressuale e di nuovi servizi culturali e ricreativi.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Realizzazione di un polo congressuale ed espositivo nelle aree Fiera e Caserma Cascino;
- Riqualificazione dell'area dell'ex Chimica Arenella: nuova centralità urbana con servizi culturali, ricettivi e per il tempo libero;
- Realizzazione di servizi culturali, ricettivi, ricreativi e congressuali nelle aree Sampolo, Ucciardone, Mercato Ortofrutticolo.

PROGETTO CARDINE: Direzionalità

Il progetto prevede azioni per il potenziamento e la creazione di servizi di rango sovralocale e di grandi attrattori.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Realizzazione di un Centro Direzionale Regionale;
- Realizzazione della Cittadella della Polizia in una parte dell'area dell'aeroporto di Boccadifalco;
- Trasformazione dell'area dell'aeroporto di Boccadifalco;
- Trasformazione dell'area di Fondo Uditore.

PROGETTO CARDINE: Formazione e ricerca

Il progetto prevede azioni per il potenziamento delle reti della conoscenza, della formazione e della ricerca.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Potenziamento delle reti della conoscenza, della formazione e della ricerca (Università, Centri di Ricerca).

PROGETTO CARDINE: Poli sanitari

Il progetto prevede azioni per il potenziamento delle strutture sanitarie e per la realizzazione di nuovi centri d'eccellenza.

- Potenziamento dell'Azienda Ospedaliera Cervello: realizzazione di un polo sanitario con specializzazione pediatrica;
- Potenziamento dell'Azienda Villa Sofia: realizzazione di un polo sanitario con specializzazione in emergenza;
- Potenziamento del polo sanitario Ospedale Civico-Policlinico-Ismett e implementazione della ricerca scientifica;
- Potenziamento e miglioramento della qualità delle altre strutture sanitarie esistenti.

PROGETTO CARDINE: Nuovo sistema sportivo

Il progetto prevede azioni per il potenziamento dei servizi sportivi esistenti e la realizzazione di nuove strutture.

- Azioni per il potenziamento dei servizi sportivi esistenti;
- Realizzazione del nuovo stadio nell'attuale area del Velodromo;
- Potenziamento del polo sportivo di viale Del Fante;
- Realizzazione del polo sportivo "Città degli sport acquatici" presso il quartiere della Bandita.

PROGETTO CARDINE: Periferie

Il progetto prevede azioni per la riqualificazione delle periferie, per il miglioramento della qualità dell'abitare e la riconnessione con la città centrale. Si prevedono, inoltre, azioni per creare occupazione sostenibile a favore delle fasce svantaggiate.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Attivazione di politiche per l'housing sociale ed individuazione di nuove aree per l'edilizia sperimentale pubblica e integrata;
- Azioni per la rigenerazione dei quartieri ERP;
- Azioni volte a migliorare la mobilità pubblica nelle periferie (autobus a chiamata);
- Riqualificazione degli spazi pubblici;
- Politiche di attuazione del decentramento amministrativo;
- Attivazione di politiche per incentivare l'occupazione sostenibile a favore delle fasce svantaggiate.

PROGETTO CARDINE: Grande viabilità

Il progetto prevede azioni per il miglioramento della qualità della mobilità urbana ed extra-urbana.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Trasformazione della Circonvallazione in un nuovo viale urbano: maggiore permeabilità (veicolare e pedonale) rispetto ai tessuti residenziali circostanti, riduzione del traffico pesante e della velocità, etc.;
- Realizzazione della strada sotterranea di collegamento porto-circonvallazione;
- Nodi di scambio erogatori di servizi: pannelli informatizzati, fermate metropolitane, parcheggi di interscambio, fermate TPL, percorsi pedonali protetti, navette di collegamento;
- Principale viabilità di connessione urbana: riqualificazione e integrazione dei tratti stradali;
- Parcheggio di Interscambio Porta Sud – Roccella (bus extraurbani - auto - metro).

PROGETTO CARDINE: Mobilità sostenibile

Il progetto prevede azioni a sostegno della mobilità sostenibile, al fine di diminuire la pressione del traffico veicolare privato migliorando la qualità del trasporto urbano, implementando la rete del trasporto pubblico e della mobilità slow.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Azioni per l'attuazione del Piano Generale del Trasporto Urbano (PGTU);
- Azioni per l'attuazione del Piano Strategico della Mobilità Sostenibile (PSMS): realizzazione della metropolitana leggera di progetto, completamento della linea metropolitana;
- Azioni per l'implementazione e il miglioramento della mobilità slow (aree pedonali, piste ciclabili), attraverso percorsi ed itinerari tematici per realizzare una rete degli spazi aperti e costruiti;
- Infomobilità e competitività del trasporto pubblico.

Sono, inoltre, state individuate azioni di contesto inerenti il sistema della mobilità, che non sono comprese nei Progetti Cardine, ma che si ritengono a supporto del Programma Strategico Integrato e politiche e azioni di contesto a livello di Circoscrizione.

Azioni sul Sistema della Mobilità

- Potenziamento e realizzazione della terza corsia dell'autostrada (ANAS);
- Realizzazione della nuova tangenziale interna.

Azioni per l'incremento e il potenziamento di spazi destinati ad attività collettive e per il potenziamento dei servizi di rango locale e sovralocale

- Realizzazione/implementazione degli spazi per attività culturali e ricreative;
- Realizzazione/implementazione di spazi polivalenti di aggregazione e attività di ascolto;
- Azioni per il recupero degli spazi collettivi;
- Realizzazione/implementazione di servizi culturali e ricreativi (cinema, musei, teatri, sale da concerto, etc.);
- Implementazione dei servizi sociali.

Azioni rivolte al miglioramento della qualità della vita

- Azioni per attuare il decentramento dei servizi;
- Redazione di un Piano dei tempi e degli orari.

Azioni per la qualità urbana, architettonica e dello spazio pubblico; politiche per l'integrazione sociale e la socializzazione

- Attivazione di politiche di rigenerazione del Centro Storico;
- Azioni per la riqualificazione degli immobili pubblici.

PSI

Attrattività, Qualità urbana e Coesione Sociale

PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO
“Attrattività, qualità urbana e coesione sociale”

PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	FINANZIAMENTI PUBBLICI ATTIVABILI	PARTNER DI PROGETTO POTENZIALI	COERENZA CON GLI ASSI STRATEGICI	COERENZA CON LE 9 CITTÀ	COERENZA CON GLI ALTRI PSI
ATI 1 Città degli scambi e dell'innovazione (Progetto Pilota)	Area Fiera e Caserma Cascino: Polo Congressuale ed espositivo	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Enti fieristici, imprese, associazioni di categoria, associazioni culturali, fondazioni, soggetti privati	Cultura Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • metropolitana 	<ul style="list-style-type: none"> • valorizzazione risorse culturali • competitività, imprese e innovazione
	Area Sampolo – ortofrutticolo-Ucciardone: servizi culturali, ricettivi, ricreativi e congressuali	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, imprese, associazioni di categoria, associazioni, fondazioni, soggetti privati, Enti di ricerca	Cultura Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • internazionale • produttiva • creativa e dell'innovazione 	
	Riqualificazione dell'area dell'ex Chimica Arenella: nuova centralità urbana con servizi culturali, ricettivi e per il tempo libero	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Associazioni culturali, Fondazioni, soggetti privati	Cultura Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • del turismo • della cultura 	
Direzionalità	Centro Direzionale Regionale	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Provincia Regionale di Palermo, Università, associazioni di categoria, CC. II. AA di Palermo, Ordini professionali, imprese	Mobilità	<ul style="list-style-type: none"> • metropolitana • internazionale 	<ul style="list-style-type: none"> • competitività, imprese e innovazione
	Cittadella della Polizia	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Ministero Interni, Provincia Regionale di Palermo, ENAC, Protezione Civile	Mobilità	<ul style="list-style-type: none"> • produttiva • della cultura 	
	Area dell'aeroporto di Boccadifalco	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, imprese, soggetti privati	Mobilità	<ul style="list-style-type: none"> • creativa e dell'innovazione 	
	Area di Fondo Uditore	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Provincia Regionale di Palermo, soggetti privati	Mobilità		

PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO "Attrattività, qualità urbana e coesione sociale"						
PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	FINANZIAMENTI PUBBLICI ATTIVABILI	PARTNER DI PROGETTO POTENZIALI	COERENZA CON GLI ASSI STRATEGICI	COERENZA CON LE 9 CITTÀ	COERENZA CON GLI ALTRI PSI
Formazione e Ricerca	Potenziamento delle reti della conoscenza, della formazione e della ricerca (Università, Centri di Ricerca)	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Università, Enti di ricerca, associazioni di categoria, imprese, Aziende Ospedaliere, Istituti alta formazione, fondazioni	Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • interconnessa • metropolitana • internazionale • creativa e dell'innovazione • dell'integrazione 	<ul style="list-style-type: none"> • competitività, imprese e innovazione
		PON RICERCA E COMPETITIVITÀ 2007 - 2013				
Poli Sanitari	Azienda Ospedaliera Cervello: specializzazione pediatrica	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Regione Siciliana, A.O.Cervello, Centri di eccellenza, Enti di ricerca, fondazioni	Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • metropolitana • internazionale • creativa e dell'innovazione • del loisir 	<ul style="list-style-type: none"> • competitività, imprese e innovazione
	Azienda Ospedaliera Villa Sofia - CTO: specializzazione in emergenza	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Regione Siciliana, A.O. Villa Sofia, Centri di eccellenza, Enti di ricerca, fondazioni	Infrastrutture		
	Polo sanitario Ospedale Civico, Policlinico, Ismett: potenziamento del polo ed implementazione della ricerca scientifica	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Regione Siciliana, ASL, Aziende ospedaliere, Centri di eccellenza; Enti di ricerca, fondazioni	Infrastrutture		
	Potenziamento delle strutture sanitarie esistenti	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Regione Siciliana, ASL, Aziende ospedaliere, Centri di eccellenza; Enti di ricerca, fondazioni	Infrastrutture		

**PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO
“Attrattività, qualità urbana e coesione sociale”**

PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	FINANZIAMENTI PUBBLICI ATTIVABILI	PARTNER DI PROGETTO POTENZIALI	COERENZA CON GLI ASSI STRATEGICI	COERENZA CON LE 9 CITTÀ	COERENZA CON GLI ALTRI PSI
Nuovo sistema sportivo	Realizzazione del nuovo stadio (area Velodromo)	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, CONI, fondazioni, associazioni sportive, soggetti privati, associazioni di categoria, U.S. Città di Palermo	Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • metropolitana • internazionale • del turismo • del loisir 	<ul style="list-style-type: none"> • valorizzazione risorse ecologiche e ambientali
	Potenziamento del polo sportivo di Viale del Fante	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, CONI, fondazioni, associazioni sportive, soggetti privati, associazioni di categoria	Infrastrutture		
	Realizzazione del Polo sportivo Città degli sport acquatici alla Bandita	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, CONI, Federazione Italiana Nuoto, fondazioni, associazioni sportive, soggetti privati, associazioni di categoria	Infrastrutture		
	Potenziamento dei servizi sportivi esistenti	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, fondazioni, associazioni sportive, CONI, soggetti privati, associazioni di categoria	Infrastrutture		
Periferie	Attivazione di politiche per l'housing sociale ed individuazione di nuove aree per l'edilizia sperimentale pubblica ed integrata	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Fondazioni, Università, Istituti di Credito, Associazioni, Organismi no profit, Imprese, Ordini professionali	Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • interconnessa • metropolitana • creativa e dell'innovazione • dell'integrazione 	<ul style="list-style-type: none"> • competitività, imprese e innovazione
	Azioni per la rigenerazione dei quartieri di ERP	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, IACP, Università, Istituti di Credito, Associazioni, Imprese, Ordini professionali	Infrastrutture		

PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO "Attrattività, qualità urbana e coesione sociale"						
PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	FINANZIAMENTI PUBBLICI ATTIVABILI	PARTNER DI PROGETTO POTENZIALI	COERENZA CON GLI ASSI STRATEGICI	COERENZA CON LE 9 CITTÀ	COERENZA CON GLI ALTRI PSI
Periferie	Azioni volte a migliorare la mobilità pubblica nelle periferie (autobus a chiamata)	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, AMAT S.p.A., associazioni, terzo settore	Mobilità	<ul style="list-style-type: none"> • interconnessa • metropolitana • creativa e dell'innovazione • dell'integrazione 	<ul style="list-style-type: none"> • competitività, imprese e innovazione
	Riqualificazione degli spazi pubblici	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, associazioni, imprese	Mobilità		
	Decentramento amministrativo	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Provincia Regionale di Palermo, Enti pubblici	Infrastrutture		
	Occupazione sostenibile a favore delle fasce svantaggiate	PO FSE 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, organismi accreditati, associazioni datoriali e/o dei lavoratori, organismi no profit, sistema dei servizi sociali	Infrastrutture		
Grande Viabilità	Circonvallazione – nuovo viale urbano	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Provincia Regionale di Palermo, ANAS	Mobilità	<ul style="list-style-type: none"> • interconnessa • metropolitana 	<ul style="list-style-type: none"> • valorizzazione risorse ecologiche e ambientali • competitività, imprese e innovazione
		FSC 2007-2013 DELIBERA CIPE n. 62 del 2011				
	Realizzazione della strada sotterranea porto –circonvallazione	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Provincia Regionale di Palermo, Autorità Portuale di Palermo, ANAS, imprese	Mobilità		
	Nodi di scambio erogatori di servizi	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, RFI, soggetti privati	Mobilità		
	Principale viabilità di connessione urbana: riqualificazione e integrazione dei tratti stradali	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Provincia Regionale di Palermo, ANAS	Mobilità		

**PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO
"Attrattività, qualità urbana e coesione sociale"**

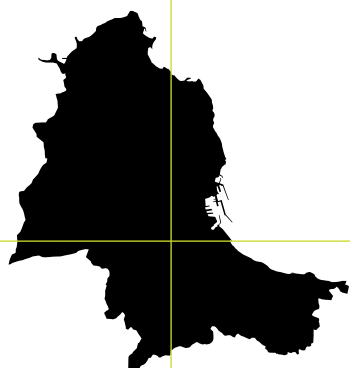
PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	FINANZIAMENTI PUBBLICI ATTIVABILI	PARTNER DI PROGETTO POTENZIALI	COERENZA CON GLI ASSI STRATEGICI	COERENZA CON LE 9 CITTÀ	COERENZA CON GLI ALTRI PSI
Grande Viabilità	Parcheggio di Interscambio Porta Sud – Roccella (bus extraurbani – auto – metro)	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, AMAT S.p.A., soggetti privati	Mobilità	<ul style="list-style-type: none"> • interconnessa • metropolitana 	<ul style="list-style-type: none"> • valorizzazione risorse ecologiche e ambientali • competitività, imprese e innovazione
Mobilità sostenibile	Attuazione del PTGU (Piano Generale del Trasporto Urbano)	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, AMAT S.p.A., imprese	Mobilità Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • interconnessa • metropolitana • del turismo • della cultura • del loisir 	<ul style="list-style-type: none"> • valorizzazione risorse ecologiche e ambientali • competitività, imprese e innovazione
	Attuazione del PSMS (Metropolitana, metropolitana leggera, linee tranviarie, parcheggi di interscambio)	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, AMAT S.p.A., imprese	Mobilità Infrastrutture		
	Implementazione e miglioramento della Mobilità slow	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, AMAT S.p.A., associazioni	Mobilità Infrastrutture		
	Infomobilità e competitività del trasporto pubblico	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Provincia Regionale di Palermo, AMAT S.p.A.	Mobilità Infrastrutture		



SCHEDA PROGETTO 8

Programma Strategico Integrato:
Attrattività, Qualità Urbana e Coesione Sociale

Progetto Pilota ATI 1 – Città degli scambi e dell'innovazione



ATI

1

Localizzazione

Aree Fiera, Caserma Cascino, Sampolo, Ucciardone,
Mercato Ortofrutticolo; Area ex Chimica Arenella

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa

Metropolitana

Internazionale

Produttiva

Creativa e Innovazione

Turismo

Cultura

Loisir

Integrazione

I 4 TEMI

Cultura

Ambiente

Infrastrutture (servizi persona e imprese)

Mobilità

Progetti attuativi

- Area Fiera e Caserma Cascino: Polo Congressuale ed espositivo
- Area Sampolo-Ortofrutticolo-Ucciardone: servizi culturali, ricettivi, ricreativi e congressuali
- Riqualificazione dell'area ex Chimica Arenella: nuova centralità urbana con servizi culturali, ricettivi e per il tempo libero

Descrizione del Progetto

Il Progetto prevede la realizzazione di una nuova centralità urbana attraverso interventi di trasformazione nelle aree Sampolo, Fiera, Mercato Ortofrutticolo, Caserma Cascino, ex Chimica Arenella e Ucciardone (ATI 1 – Waterfront centrale – Sampolo – Arenella). In particolare, la riqualificazione e il riposizionamento strategico di alcune aree industriali dimesse o in via di dismissione (come il Mercato Ortofrutticolo, che sarà trasferito in una zona più esterna della città, e della stazione ferroviaria di Sampolo, in progressiva dismissione) corrispondono all'avvio di un sistema di servizi alla collettività e all'impresa. Grazie al progetto **“Area Sampolo-Ortofrutticolo-Ucciardone: servizi culturali, ricettivi, ricreativi e congressuali”** è possibile insediare, riutilizzando gli spazi ferroviari e del mercato, nuovi servizi/funzioni di carattere ricettivo, culturale, ricreativo e congressuale che contribuiscano alla valorizzazione dell'area e diversificano l'offerta turistica. Interventi di recupero, restauro e rifunzionalizzazione saranno anche condotti sugli stabilimenti dell'ex Chimica Arenella, testimonianza di archeologia industriale degli inizi del Novecento, con conseguente rivitalizzazione dell'intero complesso e successiva trasformazione della vecchia fabbrica in ambiente urbano fruibile e dotato di servizi culturali, ricettivi e per il tempo libero in grado di contribuire allo sviluppo complessivo della città (**“Riqualificazione dell'area dell'ex Chimica Arenella: nuova centralità urbana con servizi culturali, ricettivi e per il tempo libero”**). Il recupero strutturale ed architettonico dei vecchi padiglioni, l'idoneo allestimento degli spazi esterni e la riqualificazione dell'area costiera antistante il sito consentiranno infatti di trasformare l'intera zona e di creare una nuova centralità urbana dotata di adeguati servizi. La vastità dell'area, la numerosità degli edifici che compongono il complesso e la panoramicità del sito, che sorge in posizione particolarmente suggestiva, fanno sì che diversi siano gli spazi preesistenti riutilizzabili per la promozione e lo svolgimento di attività culturali, artigianali ed espositive oltre che di nuove iniziative turistico-ricettive. Il Progetto Pilota è, poi, completato dalla realizzazione di una **Nuova Centralità Urbana** nelle aree espositive della Fiera del Mediterraneo e nel carcere borbonico (oggetto di futura dismissione), che si connota come un moderno e attrezzato polo congressuale ed espositivo (**“Area Fiera e Caserma Cascino: Polo Congressuale ed espositivo”**). Si sottolinea come la valorizzazione del patrimonio artistico, storico, architettonico e monumentale della città, le sue tradizioni gastronomiche, la sua posizione ed il suo clima possano sicuramente dare slancio ad una importante nicchia del settore turistico, quella del turismo congressuale. Tale circostanza offre la possibilità di programmare offerte turistiche integrate, contribuendo alla destagionalizzazione dei flussi turistici e all'ampliamento dell'offerta turistica locale. Le aree e le attività in questione svolgono anche un ruolo espositivo, fungendo da “vetrine” promozionali per i prodotti legati all'innovazione tecnologica, contribuendo alla valorizzazione e promozione dei poli di eccellenza tecnologica e scientifica in campo internazionale. Possono inoltre rappresentare occasioni per il lancio di iniziative connesse alla ricerca ed all'innovazione a sostegno del sistema produttivo locale. È di fondamentale importanza, per ciascuno degli interventi, agire garantendo la completa integrazione con la componente ambientale. Occorre fare in modo che, in particolare nell'area Ucciardone-Fiera, destinazioni d'uso e servizi assumano la configurazione di un parco urbano che garantisca la connessione e l'integrazione con i parchi delle aree più centrali ed il waterfront. Altrettanto importante risulta essere l'organizzazione e la realizzazione di un adeguato sistema di accessibilità da/per l'area ed all'interno della stessa in modo da consentire il superamento delle criticità legate alla congestione causata dal traffico urbano ed offrire un sistema di mobilità alternativo al mezzo privato.

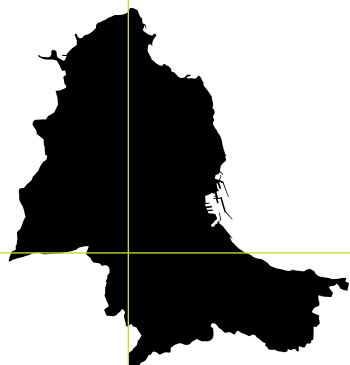
Risultati attesi

- Rafforzamento e messa a profitto delle reti relazionali dei poli di eccellenza in campo internazionale
- Promozione delle iniziative connesse alla ricerca e all'innovazione che sostengano il sistema produttivo locale aumentandone la competitività

SCHEDA PROGETTO 9

Programma Strategico Integrato:
Attrattività, Qualità Urbana e Coesione Sociale

Progetto Cardine : Direzionalità



ATI

12D - 12E

Localizzazione

Area dell'aeroporto Boccadifalco, area del Fondo uditore,
area dell'Istituto Zootecnico Sperimentale

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa

Metropolitana

Internazionale

Produttiva

Creativa e Innovazione

Turismo

Cultura

Loisir

Integrazione

I 4 TEMI

Cultura

Ambiente

Infrastrutture (servizi persona e imprese)

Mobilità

Progetti attuativi

- Centro Direzionale Regionale
- Cittadella della Polizia
- Area dell'aeroporto di Boccadifalco
- Area di Fondo Uditore

Descrizione del Progetto

Il Progetto ha tra le finalità il potenziamento e la localizzazione di servizi di rango sovralocale e di grandi attrattori metropolitani, anche a supporto del sistema imprenditoriale. Sul piano del tessuto urbano, tali interventi – siano essi di nuova edificazione, di recupero o di rifunzionalizzazione del patrimonio immobiliare pubblico in disuso – costituiscono l'occasione per la riqualificazione, grazie all'adozione di criteri di qualità architettonica ed edilizia sostenibile, di importanti porzioni di territorio: l'area dell'aeroporto Boccadifalco, l'area del Fondo Uditore e l'area limitrofa all'Istituto Zootecnico Sperimentale, ambito in cui il Piano Strategico situa una **Nuova Centralità Urbana** e in cui trova posto il nuovo Centro Direzionale Regionale (cfr. schede di riferimento).

In particolare, l'ATI 12d è destinata ad assumere un ruolo molto importante nel sistema dei servizi sovralocali e della direzionalità. In essa infatti è prevista la localizzazione di servizi rari come la Cittadella della Polizia e il nuovo Centro Direzionale Regionale, con funzioni avanzate di servizio alla cittadinanza e di supporto al sistema economico locale. Nello specifico si prevede il trasferimento di funzioni amministrative – locali e sovralocali – contribuendo in tal modo al decongestionamento e, quindi, al miglioramento della qualità della vita delle zone urbane centrali ove attualmente sono concentrate. Ulteriori spazi sono dedicati a servizi specializzati (sportelli unici per il supporto all'internazionalizzazione delle imprese, centri avanzati di consulenza aziendale e tributaria, centri di formazione professionale, centri consulenza di ordini professionali, etc.), in grado di attivare processi di rivitalizzazione del sistema economico e, nel contempo, di favorire l'inclusione lavorativa specializzata. Altro elemento di forza del presente Progetto Cardine è il mantenimento dell'aeroporto di Boccadifalco, la cui gestione è stata recentemente acquisita dall'Enac S.p.A.; l'aeroporto, attualmente ad uso militare, dovrebbe in futuro ospitare la scuola palermitana dell'aviazione civile e un aeroporto cittadino riservato a jet privati. La nuova Tangenziale Interna (il cui tracciato prevede uno svincolo in corrispondenza dell'area di progetto del centro direzionale) consente di collegare in modo veloce ed efficiente il nuovo polo direzionale, l'aeroporto e la Cittadella della Polizia con la città ed il resto del territorio alleggerendo il carico di traffico sui tessuti residenziali vicini. Sempre in prossimità della tangenziale, in direzione nord (ATI 2e), l'area del Fondo Uditore è trasformata e arricchita di servizi di rango elevato, mettendo a profitto il posizionamento lungo la nuova tangenziale, in corrispondenza di un importante nodo di interscambio modale la cui realizzazione è già prevista (interventi A12), dotato di fermata della metropolitana, fermata TPL, parcheggio di interscambio e pannelli informatizzati. Oltre agli interventi mirati alla riqualificazione del quartiere Borgo Nuovo e al completamento delle attrezzature di quartiere, le principali trasformazioni previste nelle ATI considerate riguardano il miglioramento del sistema mobilità: l'area è infatti interessata da interventi di sistemazione della viabilità esistente e dalla realizzazione delle linee 1-2-3 del Tram.

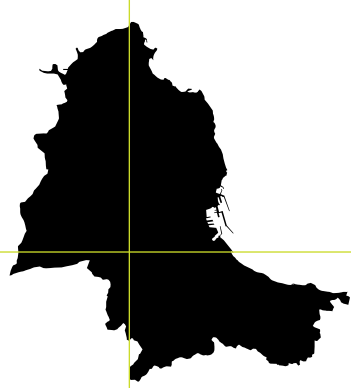
Risultati attesi

- Creazione di nuovi posti di lavoro
- Aumento del valore urbano in termini di presenza di funzioni di rango elevato
- Riqualificazione urbana delle aree interessate dagli interventi
- Decongestionamento del traffico

SCHEDA PROGETTO 10

Programma Strategico Integrato:
Attrattività, Qualità Urbana e Coesione Sociale

Progetto Cardine Formazione e Ricerca



ATI

4 - 6 - 8

Localizzazione

Polo universitario di via delle Scienze, polo
universitario di via Archirafi, Palazzo Jung

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa

Metropolitana

Internazionale

Produttiva

Creativa e Innovazione

Turismo

Cultura

Loisir

Integrazione

I 4 TEMI

Cultura

Ambiente

Infrastrutture (servizi persona e imprese)

Mobilità

Progetti attuativi

- Potenziamento delle reti della conoscenza, della formazione e della ricerca (Università, Centri di Ricerca)

Descrizione del Progetto

Il Progetto prevede il potenziamento delle reti della conoscenza, della formazione e della ricerca. In particolare, mira a sostenere l'attività di ricerca industriale e di sviluppo sperimentale, in connessione con filiere produttive, distretti tecnologici e produttivi in settori di potenziale eccellenza che sperimentino un elevato grado di integrazione tra Università, Centri di Ricerca, PMI e grandi imprese.

A partire dalla domanda di ricerca da parte delle imprese, attraverso regimi di aiuto e azioni pubbliche, si selezionano programmi integrati di attività che associno imprese e organismi di ricerca. Potranno essere sostenuti interventi infrastrutturali, servizi e attrezzature a favore di organismi di ricerca, purché funzionali alle suddette filiere produttive e tecnologiche e ai relativi programmi integrati di ricerca.

Sul piano delle attrezzature, è auspicata la realizzazione di distretti di alta tecnologia e laboratori pubblico-privati con le relative reti, principalmente concentrati in tre zone:

- le aree libere in via delle Scienze, ricomprese nella maggiore area Universitaria di Palermo (ATI 8);
- l'area situata tra gli edifici dell'Università di Palermo di via Archirafi e i giardini di Villa Giulia, in prossimità del lungomare, in parte occupata dall'Orto botanico (ATI 6);
- i locali di Palazzo Jung (ATI 4), dove localizzare l'Agenzia Provinciale per la ricerca.

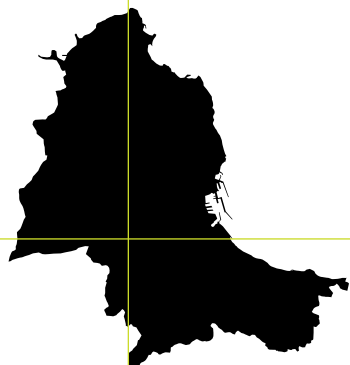
Risultati attesi

- Aumento delle competenze e delle capacità professionali locali
- Creazione di nuovi posti di lavoro nei settori della R&S
- Creazione di nuovi posti di lavoro nell'indotto

SCHEDA PROGETTO 11

Programma Strategico Integrato:
Attrattività, Qualità Urbana e Coesione Sociale

Progetto Cardine Poli Sanitari



ATI

8, 10B, 12F

Localizzazione

Aree degli Ospedali: Cervello, Civico e Villa Sofia, aree destinate ad ospedali, luoghi di cura, presidi sanitari

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa

Metropolitana

Internazionale

Produttiva

Creativa e Innovazione

Turismo

Cultura

Loisir

Integrazione

I 4 TEMI

Cultura

Ambiente

Infrastrutture (servizi persona e imprese)

Mobilità

Progetti attuativi

- Azienda Ospedaliera Cervello: specializzazione pediatrica
- Azienda Ospedaliera Villa Sofia – CTO: specializzazione in emergenza
- Polo sanitario Ospedale Civico, Policlinico, Ismett: potenziamento del polo ed implementazione della ricerca scientifica
- Potenziamento e miglioramento della qualità delle altre strutture sanitarie esistenti

Descrizione del Progetto

Sono previste azioni per il potenziamento delle strutture sanitarie e per la realizzazione di nuovi centri d'eccellenza. Secondo i recenti orientamenti delle politiche di coesione, le strutture sanitarie rappresentano una delle "risorse territoriali" fondamentali in quanto in grado di innescare processi creativi e imprenditoriali con riflessi positivi sul piano occupazionale e, dunque, sulla qualità dell'intero sistema socio-economico. Il progetto prevede il potenziamento delle maggiori attrezzature sanitarie e ospedaliere della città in termini di: adozione di tecnologie avanzate per la qualificazione dei servizi ospedalieri (collegamento telematico con poli sanitari di eccellenza extraregionali oltre che con i presidi locali); riqualificazione energetico-edilizia ed ambientale delle strutture stesse e dei relativi spazi aperti. Questo nella convinzione che dall'introduzione di **Nuove Centralità Urbane** rappresentate dai poli sanitari palermitani ci si possa ragionevolmente attendere un potenziamento del ruolo del sistema urbano palermitano alla scala sovraregionale, con benefiche conseguenze sul piano delle competenze e delle risorse professionali, sulla qualità della vita degli abitanti e dei fruitori dei servizi dell'area metropolitana palermitana. Tali azioni si concentrano in tre localizzazioni privilegiate: la prima, sita nell'ATI 11 – Favorita – Stadio (VI, VII e VIII Circoscrizione), e comprendente l'Azienda Ospedaliera Villa Sofia, destinata a specializzarsi come ospedale per le emergenze (si veda la scheda Nuova Centralità Urbana dedicata); la seconda sita nell'ATI 12f – Cruillas – C.E.P. – Monte Cuccio (VI Circoscrizione), dove si trova l'Ospedale Cervello, per cui si prevede la specializzazione nel settore pediatrico (si veda la scheda Nuova Centralità Urbana dedicata); la terza coincidente con il Polo Sanitario Policlinico – Ospedale Civico (si veda la scheda Nuova Centralità Urbana dedicata), anche in quanto riferimento privilegiato per l'Istituto Mediterraneo per i Trapianti e Terapie ad Alta Specializzazione (ISMETT). Quanto agli interventi diffusi, essi riguardano il miglioramento di strutture sanitarie minori quali cliniche ospedaliere, cliniche ospedaliere specialistiche e complessi ospedalieri.

Risultati attesi

- Incremento dei posti letto nei reparti pediatrici
- Incremento dei posti letto ordinari
- Aumento dell'efficienza nel Pronto Soccorso
- Contrasto del fenomeno della mobilità sanitaria extraregionale
- Risposta quota di domanda di prestazioni sanitarie che al momento si dirige nel Centro e Nord Italia e in altri Paesi
- Rafforzamento delle partnership delle strutture regionali d'eccellenza con presidi e strutture d'avanguardia presenti all'estero

SCHEDA PROGETTO 12

Programma Strategico Integrato:
Attrattività, Qualità Urbana e Coesione Sociale

Progetto Cardine : Nuovo sistema sportivo



ATI

3 - 10B - 13

Localizzazione

Via del Fante (Parco della Favorita), zona Velodromo,
zona costiera Bandita

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa
Metropolitana
Internazionale
Produttiva
Creativa e Innovazione
Turismo
Cultura
Loisir
Integrazione

I 4 TEMI

Cultura
Ambiente
Infrastrutture (servizi persona e imprese)
Mobilità

Progetti attuativi

- Realizzazione del nuovo stadio (area Velodromo)
- Potenziamento del polo sportivo di viale del Fante
- Realizzazione del Polo sportivo Città degli sport acquatici alla Bandita
- Potenziamento dei servizi sportivi esistenti

Descrizione del Progetto

Il Progetto si compone di una serie di azioni di potenziamento dei servizi sportivi esistenti e realizzazione di nuove strutture, sia in risposta alle esigenze della popolazione locale sia in funzione dello sviluppo turistico, contribuendo in modo importante alla diversificazione dell'offerta attuale e ad inserire la città di Palermo in circuiti internazionali e di eccellenza. La tipologia e il rango delle attrezzature sportive/ricreative previste, infatti, sono di livello sovralocale ed hanno l'ambizione di rivolgersi ad un bacino di potenziali utenti molto ampio, con possibili ricadute anche su altri settori. I nuovi insediamenti, da attuarsi con il concorso di risorse finanziarie private, possono costituire un momento di innovazione e di sperimentazione anche a livello amministrativo e di ingegneria finanziaria e rappresentare elementi fondanti per il marketing urbano. L'incremento di dotazioni urbane rare, sportive e ricreative, costituisce un fattore strategico per l'incremento dell'attrattività di un sistema urbano e, elemento non secondario, concorre a riqualificare, caratterizzare e restituire identità ad aree che, in taluni casi, soffrono di fenomeni rilevanti di disagio sociale e di degrado urbanistico ed edilizio. In tale chiave assumono una importanza particolare anche gli interventi di riqualificazione ambientale e urbana che accompagnano i principali interventi previsti. Essi peraltro privilegiano i seguenti luoghi urbani individuati quali **Nuove Centralità Urbane** dal Piano Strategico:

- viale del Fante (ATI 10b), dove si intende rafforzare una risorsa territoriale già importante per il sistema metropolitano palermitano – l'insieme di spazi naturali, attrezzature e servizi costituito dalla Riserva naturale orientata del Monte Pellegrino, dal Parco della Favorita e dal polo sportivo esistente. Alla riorganizzazione e razionalizzazione delle attrezzature presenti si vanno ad aggiungere nuovi servizi e attività e la messa in rete delle risorse esistenti e programmate con quelle di altre zone della città, contribuendo a diminuire l'impatto antropico su questa porzione di territorio. L'individuazione delle specifiche strutture sportive da realizzarsi è demandata alle fasi successive della progettazione.
- La zona della Bandita (ATI 3), prossima alla foce dell'Oreto, dove la creazione del polo di eccellenza dedicato agli sport acquatici concorre alla realizzazione di una nuova centralità, dovuta alla localizzazione, oltre che di infrastrutture e impianti per attività sportive legate all'acqua e alla nautica, di attività ludiche e ricreative e di servizi collettivi a supporto del nuovo polo. Tra gli obiettivi della proposta ci sono la diversificazione dell'offerta turistica grazie al potenziamento di attrezzature dedicate allo sport e al tempo libero che contribuiscono a riqualificare e caratterizzare diversamente un'area periferica che presenta svariate criticità, ovviando alla mancanza di spazi collettivi e per l'aggregazione, che valorizzano le risorse paesaggistiche ed ambientali esistenti (la fascia costiera e il fiume Oreto), innescando meccanismi virtuosi di sviluppo e il miglioramento del contesto urbano. All'introduzione di nuove destinazioni d'uso deve corrispondere anche la ristrutturazione e il rafforzamento del sistema dell'accessibilità (trasporto pubblico e mobilità alternativa, rete viabilistica e aree di sosta).

L'area del nuovo stadio (ATI 13), attualmente occupata dagli impianti sportivi del Velodromo, e collocata in un contesto urbano e sociale complesso e problematico, dove al degrado edilizio ed urbanistico si aggiunge il disagio sociale legato alla presenza di forti tassi di disoccupazione, dispersione scolastica e microcriminalità. Il progetto prevede la costruzione di un nuovo stadio adatto ad accogliere manifestazioni sportive di rilevanza internazionale e la localizzazione di attrezzature e spazi, aperti e costruiti, collettivi a servizio della cittadinanza, servizi di base specificamente rivolti agli abitanti dei quartieri limitrofi, incentivando l'inclusione sociale, la mescolanza funzionale, la riqualificazione e la riorganizzazione urbana ed edilizia (spazi verdi attrezzati, servizi collettivi pubblici e privati quali spazi accessori dedicati allo sport, luoghi di aggregazione, attività ricreative, ricettive e commerciali, etc.).

Risultati attesi

- Incremento del livello di attrattività della Città di Palermo anche a livello internazionale
- Modifica della percezione di territorio marginale e degradato dell'area del Velodromo
- Incremento dell'offerta di servizi e infrastrutture per la popolazione
- Creazione di nuove opportunità occupazionali
- Diversificazione dell'offerta turistica
- Diversificazione e ricollocazione della frequentazione turistica della riserva del Monte Pellegrino

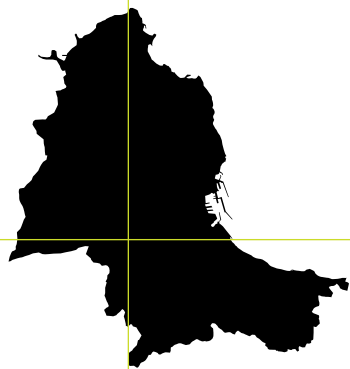




SCHEDA PROGETTO 13

Programma Strategico Integrato:
Attrattività, Qualità Urbana e Coesione Sociale

Progetto Cardine Periferie



ATI

12 (A,B,C,D,E,F) - 13

Localizzazione

Ciaculli, Villagrazia - Falsomiele, Mezzomonreale, Boccadifalco
- Altarello, Borgo Nuovo - Uditore - Passo di Rigano, Cruillas -
C.E.P. - Monte Cuccio, Zen

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa

Metropolitana

Internazionale

Produttiva

Creativa e Innovazione

Turismo

Cultura

Loisir

Integrazione

I 4 TEMI

Cultura

Ambiente

Infrastrutture (servizi persona e imprese)

Mobilità

Progetti attuativi

- Attivazione di politiche per l'housing sociale ed individuazione di nuove aree per l'edilizia sperimentale pubblica ed integrata
- Azioni per la rigenerazione dei quartieri di ERP
- Azioni volte a migliorare la mobilità pubblica nelle periferie (autobus a chiamata)
- Riqualificazione degli spazi pubblici
- Decentramento Amministrativo
- Occupazione sostenibile a favore delle fasce svantaggiate

Descrizione del Progetto

Il Progetto prevede azioni per la riqualificazione delle periferie, per il miglioramento della qualità dell'abitare e la riconnessione con la città centrale. Tra gli obiettivi, la creazione di occasioni di occupazione sostenibile a favore delle categorie di popolazione svantaggiate. In particolare, sono previste azioni volte a promuovere un'offerta formativa di qualità "su misura" finalizzata all'inserimento lavorativo, soprattutto delle fasce più deboli della popolazione attiva, attraverso iniziative mirate ai settori lavorativi di utilità sociale ed ai mestieri tradizionali (artigianato di qualità) e sostenendo la diffusione degli strumenti dell'alternanza scuola-lavoro, i tirocini formativi, i voucher e in genere le *work experiences*. Parallelamente, il Progetto intende attivare azioni intese a promuovere lo strumento dei patti e delle consultazioni permanenti, anche a livello territoriale, fra sistema economico, sistema della formazione e dell'istruzione, servizi per l'impiego e servizi sociali, al fine di favorire l'occupazione della forza lavoro a rischio di esclusione e di adeguare l'offerta di servizi alle esigenze delle imprese.

Sul versante specifico dell'inclusione sociale gli interventi puntano a favorire l'inserimento lavorativo di persone in condizioni di svantaggio, operando attraverso interventi personalizzati attenti ad identificare i fattori individuali di povertà ed esclusione e a programmarne il superamento. In questo ambito, l'azione si concentra su servizi di sostegno, collettivi e di assistenza, finalizzati ad agevolare l'inserimento lavorativo con strumenti quali i voucher di servizio per la conciliazione. Infine, si auspica l'attivazione di percorsi e misure integrate di accompagnamento all'inserimento lavorativo degli immigrati nella società ospitante, con percorsi che includano la dimensione linguistica, sociale e culturale.

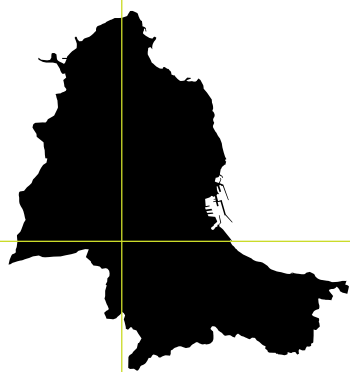
Risultati attesi

- Riqualificazione dei quartieri di Edilizia Residenziale Pubblica
- Realizzazione interventi di housing sociale
- Incremento occupazionale nelle fasce sociali svantaggiate
- Miglioramento dei collegamenti pubblici tra quartieri ERP e poli di attrazione della città

SCHEDA PROGETTO 14

Programma Strategico Integrato:
Attrattività, Qualità Urbana e Coesione Sociale

Progetto Cardine Grande viabilità



ATI

1 - 3 - 5 - 9 - 10 (A,B,C) - 11 - 12 (A,B,C,D,E)

Localizzazione

Area urbana della Città di Palermo

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa

Metropolitana

Internazionale

Produttiva

Creativa e Innovazione

Turismo

Cultura

Loisir

Integrazione

I 4 TEMI

Cultura

Ambiente

Infrastrutture (servizi persona e imprese)

Mobilità

Progetti attuativi

- Circonvallazione-nuovo viale urbano
- Realizzazione della strada sotterranea porto-circonvallazione
- Nodi di scambio erogatori di servizi
- Principale viabilità di connessione urbana: riqualificazione e integrazione dei tratti stradali
- Parcheggio di interscambio Porta Sud - Roccella (bus extraurbani - auto - metro)

Descrizione del Progetto

Il Progetto si propone di affrontare e risolvere il problema della insufficiente accessibilità, urbana ed extraurbana, della Città di Palermo attraverso il potenziamento e la razionalizzazione di infrastrutture stradali preesistenti e/o di nuova realizzazione attuando interventi che siano in grado di determinare un sensibile miglioramento delle caratteristiche tecnico-funzionali-transportistiche di alcune importanti arterie della rete stradale cittadina. In particolare, l'elevata pressione esercitata dal traffico veicolare privato e la relativa continua aggressione cui è sottoposta la città con le sue risorse storiche, monumentali, culturali, ambientali, economiche e sociali richiede lo sviluppo di una visione strategica globale e l'adozione di un sistema integrato di interventi (di infrastrutturazione ma anche di pianificazione, programmazione e gestione dei servizi di trasporto) che sia in grado di garantire il raggiungimento di adeguati livelli di servizio dell'intero sistema dei trasporti. L'aggressione del traffico motorizzato, infatti, pregiudica la piena valorizzazione delle risorse monumentali e artistiche (favorendone al contempo il degrado a causa dell'elevato inquinamento atmosferico) ed il necessario rafforzamento delle attività economiche e sociali rendendone difficoltosa la fruizione da parte di cittadini, turisti ed operatori economici. L'obiettivo di migliorare l'accessibilità complessiva del territorio urbano e metropolitano deve, quindi, essere perseguito attraverso l'implementazione di azioni materiali ed immateriali che:

- garantiscano il reale soddisfacimento del diritto alla mobilità all'intero bacino di utenza ricordando che questo comprende, oltre ai residenti, tutti coloro che utilizzano servizi/funzioni offerte dal territorio, e prestando particolare attenzione alle fasce svantaggiate della popolazione e agli "utenti deboli e a rischio" (pedoni, ciclisti, conducenti di motocicli e ciclomotori, anziani e bambini);
- contribuiscano alla salvaguardia e tutela dell'ambiente determinando una riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico ed incentivando il risparmio energetico;
- promuovano l'aumento della coesione e dell'inclusione sociale (potenziando l'offerta di trasporto pubblico attraverso l'implementazione di servizi con migliori caratteristiche quali-quantitative e promuovendo modalità di trasporto alternative e ad elevata sostenibilità sociale ed ambientale);
- producano benefici tangibili per gli operatori economici e per l'intera collettività contribuendo in tal modo ad innalzare il livello di competitività dell'intera area metropolitana nel contesto nazionale ed internazionale (ad esempio attraverso la riduzione dei tempi di viaggio di persone e merci);
- consentano di raggiungere un miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente urbano (anche attraverso il recupero e la rifunzionalizzazione di spazi pubblici sottratti al traffico privato).

In tale ottica notevole rilievo assumono i Progetti Attuativi previsti all'interno del progetto cardine Grande Viabilità. Il problema del traffico che affligge la Città di Palermo (che si manifesta soprattutto attraverso la frequente congestione della rete stradale, la saturazione delle aree di sosta nelle zone centrali, la difficile mobilità ciclo-pedonale e l'inquinamento atmosferico ed acustico) è strettamente legato, oltre che al continuo e vertiginoso incremento del numero di mezzi privati, alla configurazione della rete infrastrutturale stradale che, in un territorio fortemente urbanizzato, è caratterizzata dalla presenza di poche grandi arterie di attraversamento cui è affidato il compito di svolgere, contemporaneamente, le funzioni di assi passanti, strade di collegamento interno, arterie di distribuzione del traffico locale e connessione con i principali nodi trasportistici (tra cui porto ed aeroporto). Fondamentale è quindi procedere alla riorganizzazione ed al complessivo riassetto della rete viaria principale che sarà sottoposta ad interventi di riqualificazione ed integrazione dei tratti stradali funzionali al ripristino ed al potenziamento delle connessioni urbane (**"Principale viabilità di connessione urbana: riqualificazione ed integrazione dei tratti**

stradali”). In particolare, la Circonvallazione di Palermo, nata come asse di collegamento extraurbano veloce (garantisce la connessione tra le autostrade A19 Palermo – Catania ed A29 Palermo – Mazara del Vallo), è stata progressivamente inglobata nel tessuto cittadino divenendo, di fatto, un asse distributivo urbano di connessione tra quartieri e perdendo l’iniziale funzione di bypass della città. Lo sviluppo cittadino e l’incremento del traffico, oltre che accentuare il suo carattere urbano, hanno poi portato all’insorgenza di gravi e frequenti fenomeni di congestionamento. L’intervento di riconversione della Circonvallazione in viale urbano (**“Circonvallazione – nuovo viale urbano”**) si propone, quindi, di consentire all’arteria di svolgere funzioni trasportistiche adeguate alla nuova configurazione assunta incrementando la permeabilità veicolare e pedonale rispetto ai tessuti residenziali circostanti. Tale intervento, supportato dall’implementazione di azioni volte al ripristino delle caratteristiche urbane del viale e dalla realizzazione di nuove infrastrutture di bypass della città (tangenziali interna ed esterna di Palermo), consentirà la razionalizzazione ed il miglioramento delle caratteristiche di scorrimento, favorirà la riduzione dei flussi di traffico e della congestione stradale oltre che l’abbassamento delle velocità di percorrenza, con notevoli benefici ambientali (legati alla riduzione dell’inquinamento atmosferico ed acustico anche grazie all’allontanamento dai flussi dei mezzi pesanti in attraversamento) ed il complessivo miglioramento della qualità urbana. Allo stesso tempo, sarà possibile migliorare e rafforzare le funzioni urbane delle due parti di città ubicate a valle e a monte dell’asse, abbattere i suoi livelli di incidentalità (legati soprattutto all’attraversamento pedonale), sfruttare nuove opportunità di ricucitura del tessuto urbano anche attraverso la localizzazione di nuove aree, dotate di adeguati servizi ed attrezzature, destinate alla sosta e all’integrazione tra sistemi di trasporto. Particolare rilievo assume, quindi, la realizzazione di **“Nodi di scambio erogatori di servizi”**, luoghi fisici in corrispondenza dei quali sia consentito, e possibilmente favorito e facilitato attraverso adatte politiche di gestione, lo scambio tra i diversi modi di trasporto al fine di integrare le strutture e i servizi nell’ambito di un’unica grande rete nella quale si tenga conto anche delle trasformazioni previste e/o in atto sul sistema dei trasporti (come la realizzazione dell’anello ferroviario, del nuovo sistema tranviario, della metropolitana leggera automatica, di nuovi parcheggi, di piste ciclabili ed aree pedonali). Affinché tali funzioni siano sviluppate nel pieno delle potenzialità è necessario che i nodi individuati siano dotati di accorgimenti che consentano il raggiungimento di elevati standard qualitativi con particolare attenzione alle attività di informazione all’utenza, alla continuità dei percorsi pedonali e ciclabili ed alla loro protezione, all’eventuale adozione di navette di collegamento con i principali poli attrattori, alla minimizzazione delle distanze da fermate di TPL, stazioni ferroviarie e metropolitane, parcheggi di scambio. In tal senso si colloca la realizzazione del **“Parcheggio di interscambio Porta Sud - Roccella (bus extraurbani - auto - metro)”**. Si sottolinea come il tema del potenziamento dei nodi di scambio abbia una valenza di carattere sovralocale agevolando sia gli spostamenti nel centro urbano sia i collegamenti con le principali zone periferiche sia i collegamenti con il resto dell’area metropolitana, contribuendo alla soluzione di problemi di accessibilità e mobilità legati al fenomeno del pendolarismo lavorativo e scolastico e favorendo l’identificazione di valide alternative al trasporto veicolare privato di persone e merci. In tale quadro fondamentale risulta essere, ai fini del superamento delle situazioni di criticità rilevate, anche la **“Realizzazione della strada sotterranea porto-circonvallazione”**, infrastruttura viaria di collegamento diretto tra l’area portuale e la circonvallazione che si svilupperà completamente in galleria e sarà dotata di due carreggiate separate, ciascuna a due corsie. Il collegamento così realizzato garantirà un sensibile miglioramento dell’accessibilità del porto e della viabilità di connessione con la città e con l’area metropolitana, ed offrirà un importante contributo positivo allo sviluppo del processo di specializzazione funzionale del porto di Palermo che, al momento, non è direttamente connesso alla viabilità principale e risente degli effetti negativi della carenza di infrastrutture di trasporto pubblico e di nodi di interscambio per il traffico passeggeri oltre che della congestione della circolazione in parte causata dall’intenso traffico di mezzi pesanti. Una volta implementato il Progetto Attuativo sarà, quindi, disponibile un itinerario privilegiato per i tir diretti al porto che non dovranno più attraversare le aree centrali della città con notevoli benefici, diretti ed indiretti, di carattere ambientale, sociale ed economico per la città, la collettività e l’intero sistema economico dell’area. L’aumento dell’accessibilità determina, evidentemente, un incremento di competitività dell’area portuale e dell’intero bacino metropolitano che potrà finalmente contare su una maggiore apertura non solo nel contesto regionale (con la realizzazione di nuovi accessi viari, infrastrutture ferroviarie, parcheggi e sistemi di trasporto intermodali) ma anche

verso l'esterno dell'isola ed ambire a diventare una delle "porte" di accesso di merci, passeggeri e servizi contribuendo significativamente all'internazionalizzazione della città. Si evidenzia, infine, che la saldatura realizzata offrirà l'occasione per la riqualificazione delle aree superficiali in corrispondenza delle quali si procederà alla realizzazione degli svincoli ma sarà anche e soprattutto una occasione di rafforzamento dell'auspicato processo di ricucitura del rapporto tra Palermo ed il suo porto.

Occorre infine sottolineare che la trasversalità del tema rispetto a ciascuno dei Programmi Strategici Integrati, e a molti dei relativi Progetti Cardine/Pilota, oltre che la natura e l'entità degli effetti negativi prodotti su ciascun ambito di riferimento dalla presenza di un sistema caratterizzato da numerose e gravi carenze e frequenti malfunzionamenti (congestione stradale e difficoltà di accesso sulla viabilità urbana, carenza di aree destinate alla sosta, inadeguatezza del trasporto pubblico, scarsità di aree riservate alla mobilità pedonale e/o ciclabile, insufficiente integrazione modale, etc.), porta a ritenere che l'adeguata ed attenta attività di progettazione del sistema dell'accessibilità e della mobilità sia in qualche modo propedeutica all'efficace ed efficiente attuazione dell'insieme degli interventi previsti nell'ambito del Piano Strategico.

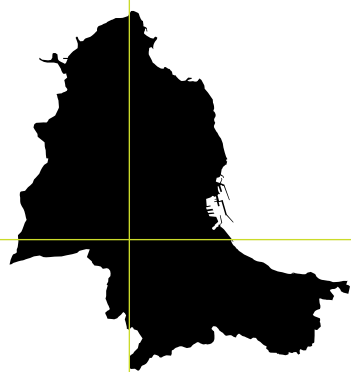
Risultati attesi

- Riduzione dei fenomeni di congestione stradale
- Riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico
- Riduzione dell'aliquota dei mezzi pesanti del traffico cittadino
- Incremento degli spostamenti con meccanismi di integrazione modale
- Aumento dell'integrazione e della coesione sociale
- Miglioramento del livello di servizio del trasporto pubblico locale
- Aumento dell'accessibilità al nodo portuale
- Aumento della competitività del sistema economico

SCHEDA PROGETTO 15

Programma Strategico Integrato:
Attrattività, Qualità Urbana e Coesione Sociale

Progetto Cardine Mobilità sostenibile



ATI

1 - 14

Localizzazione

Area urbana della Città di Palermo

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa

Metropolitana

Internazionale

Produttiva

Creativa e Innovazione

Turismo

Cultura

Loisir

Integrazione

I 4 TEMI

Cultura

Ambiente

Infrastrutture (servizi persona e imprese)

Mobilità

Progetti attuativi

- Attuazione del PGTU (Piano Generale del Trasporto Urbano)
- Attuazione del PSMS (metropolitana, metropolitana leggera, linee tranviarie, parcheggi di interscambio)
- Implementazione e il miglioramento della Mobilità slow
- Infomobilità e competitività del trasporto pubblico

Descrizione del Progetto

Il Progetto Cardine struttura una serie di operazioni che riguardano la mobilità sostenibile, al fine di diminuire la pressione del traffico veicolare privato, migliorando la qualità del trasporto urbano, completando e integrando gli interventi in corso sulla rete del trasporto pubblico e della mobilità *slow*, in primo luogo, attraverso l'implementazione del Piano Generale del Trasporto Urbano (PGTU) e del Piano Strategico della Mobilità Sostenibile (PSMS). Il Progetto Cardine prevede, quindi, la realizzazione di interventi di riqualificazione funzionale su larga scala, con l'obiettivo di migliorare complessivamente la qualità e l'efficienza della offerta di trasporto, le condizioni di sicurezza della circolazione, riequilibrare il livello qualitativo della rete primaria rispetto a quella secondaria, riorganizzare l'accessibilità nelle aree produttive ed interne nonché il collegamento con i nodi strategici. Tali interventi sulla rete secondaria avranno ricadute positive sull'efficienza della rete primaria, velocizzando i collegamenti tra aree costiere ed entroterra, migliorando l'accessibilità alle grandi direttrici stradali, ferroviarie, ai nodi logistici e ai porti turistici, ottimizzando i flussi di interscambio locale ed extraregionali ed i collegamenti tra i principali distretti produttivi e le aree metropolitane. Sono, infine, individuate azioni di contesto inerenti il sistema della mobilità, non comprese nei Progetti Attuativi, ma che si ritengono a supporto di tutto il Programma Strategico Integrato e *politiche e azioni di contesto* a livello di Circostrizione.

Risultati attesi

- Incremento della capillarità e della rapidità del trasporto pubblico
- Diminuzione dell'inquinamento atmosferico
- Riduzione dell'isolamento sociale delle periferie
- Aumento della competitività dei servizi portuali

Programma Strategico Integrato "Competitività, Impresa e Innovazione"

Il Programma Strategico Integrato – Competitività, Impresa e Innovazione si articola in Progetti Cardine e Progetti Pilota, entrambi declinati in Progetti Attuativi.

PROGETTO CARDINE/ PILOTA: Incubatore d'impresa/Centri espositivi

Il progetto prevede il potenziamento e l'implementazione dei centri per la ricerca e l'innovazione esistenti, la creazione di nuovi sistemi integrati e il riassetto del sistema dell'accessibilità alle aree commerciali e produttive e l'integrazione con i tessuti urbani adiacenti. Si prevede, inoltre, l'attivazione di politiche volte a favorire lo sviluppo della ricerca e l'avvio d'impresе innovative (incubatori d'impresa per l'immissione

delle tecnologie sostenibili nei processi produttivi, imprese innovative, servizi di raccordo tra università, centri di ricerca e imprese, etc.) al fine anche di favorire l'occupazione delle fasce svantaggiate.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Creazione dei nuovi mercati generali (Bonagia);
- Azioni per il riassetto del sistema dell'accessibilità alle aree commerciali e produttive e l'integrazione con i tessuti urbani adiacenti;
- Potenziamento delle attività produttive nelle aree ASI-Brancaccio;
- Pianificazione e razionalizzazione del sistema GDO – principali centri commerciali urbani;
- Politiche per lo sviluppo della ricerca e l'avvio d'impresе innovative;
- Creazione di sistemi integrati per la ricerca e l'innovazione;
- Azioni per il potenziamento delle reti della conoscenza, per la formazione e la ricerca (Università, Archirafi, UniNetLab);
- Realizzazione di strutture e servizi per le imprese nel settore biomedico all'interno delle strutture del Policlinico;
- Fiera: realizzazione di un centro espositivo e di un incubatore d'impresa;
- Area ex Chimica Arenella: realizzazione di un centro espositivo per le imprese (Fiera delle Idee);
- Attivazione di politiche per incentivare l'occupazione sostenibile a favore delle fasce svantaggiate.

PROGETTO CARDINE/ PILOTA: Waterfront porto

Il progetto prevede di migliorare il livello di competitività del porto di Palermo attraverso interventi che mirano al miglioramento del sistema logistico commerciale e industriale, al potenziamento del sistema crocieristico e dei servizi città-porto.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Porto commerciale: potenziamento del sistema logistico e creazione della Piattaforma Portuale Tirreno Occidentale;
- Porto industriale: attivazione di politiche e realizzazione di infrastrutture e servizi a supporto delle attività cantieristiche;
- Porto crociere: potenziamento ed implementazione dei servizi città-porto.

PROGETTO CARDINE: Grande viabilità

Il progetto prevede azioni per il miglioramento della mobilità urbana ed extraurbana.

PROGETTI ATTUATIVI:

- Potenziamento e realizzazione della terza corsia dell'autostrada (ANAS);
- Realizzazione della nuova tangenziale interna;
- Trasformazione della Circonvallazione in un nuovo viale urbano: maggiore permeabilità (veicolare e pedonale) rispetto ai tessuti residenziali circostanti, riduzione del traffico pesante e della velocità, etc.;
- Realizzazione della strada sotterranea di collegamento porto-circonvallazione;
- Principale viabilità di connessione urbana: riqualificazione e integrazione dei tratti stradali;
- Parcheggio di Interscambio Porta Sud - Roccella (bus extraurbani - auto - metro).

Sono, inoltre, state individuate politiche e azioni di contesto a livello di Circoscrizione, che non sono comprese nei Progetti Cardine, ma che si ritengono a supporto del Programma Strategico Integrato.

Azioni per il potenziamento delle reti della conoscenza, per la formazione, la ricerca e lo sviluppo

- Realizzazione e implementazione dei centri di ricerca e sviluppo imprese;
- Istituzione di corsi di formazione/educazione.

Azioni rivolte al miglioramento della qualità della vita

- Realizzazione del sistema di Wi-Fi urbano;
- Redazione di un piano dei tempi e degli orari;
- Miglioramento del sistema dei sottoservizi.

Azioni per migliorare i processi di produzione e promozione dei prodotti tipici

- Incentivazione/realizzazione dei mercati rionali;
- Promozione dei prodotti tipici locali (potenziamento delle aree agricole e degli orti urbani).

PSI

Competitività, Impresa e Innovazione

**PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO
“Competitività, impresa e innovazione”**

PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	FINANZIAMENTI PUBBLICI ATTIVABILI	PARTNER DI PROGETTO POTENZIALI	COERENZA CON GLI ASSI STRATEGICI	COERENZA CON LE 9 CITTÀ	COERENZA CON GLI ALTRI PSI
Incubatore creativo di impresa (Progetto Pilota)	Creazione dei nuovi mercati generali (Bonagia)	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, associazioni di categoria, imprese	Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • interconnessa • internazionale • produttiva • creativa e dell'innovazione • dell'integrazione 	<ul style="list-style-type: none"> • attrattività, qualità urbana e coesione sociale
	Potenziamento delle attività produttive delle aree ASI - Brancaccio	POR FESR 2007 - 2013	Comune di Palermo, Consorzi ASI, PMI	Infrastrutture		
	Pianificazione e razionalizzazione del sistema GDO	-	Comune di Palermo, imprese	Ambiente		
	Riassetto del sistema dell'accessibilità alle aree commerciali e produttive	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Consorzi ASI, PMI	Infrastrutture		
	Politiche per lo sviluppo della ricerca e l'avvio di imprese innovative	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, associazioni di categoria (Confindustria), Università, Centri di eccellenza, Enti e Centri di ricerca, imprese, fondazioni, istituti di alta formazione	Infrastrutture		
		PON RICERCA E COMPETITIVITA' 2007-2013				
		POIN ENERGIE RINNOVABILI E RISPARMIO ENERGETICO 2007-2013				
	Creazione di sistemi integrati per la ricerca e l'innovazione	PO FSE 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, associazioni di categoria (Confindustria), Università, Centri di eccellenza, Enti e Centri di ricerca, imprese, fondazioni, istituti di alta formazione	Infrastrutture		
		POR FESR 2007-2013				
		PON RICERCA E COMPETITIVITA' 2007-2013				
POIN ENERGIE 2007-2013						

PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO
“Competitività, impresa e innovazione”

PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	FINANZIAMENTI PUBBLICI ATTIVABILI	PARTNER DI PROGETTO POTENZIALI	COERENZA CON GLI ASSI STRATEGICI	COERENZA CON LE 9 CITTÀ	COERENZA CON GLI ALTRI PSI
Incubatore creativo di impresa (Progetto Pilota)	Azioni per il potenziamento delle reti della conoscenza per la formazione, la ricerca (Università, Archirafi, UniNetLab)	PON RICERCA E COMPETITIVITA' 2007-2013	Comune di Palermo, Università, Centri di eccellenza, Enti e Centri di ricerca, imprese, fondazioni, istituti di alta formazione	Infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • interconnessa • internazionale • produttiva • creativa e dell'innovazione • dell'integrazione 	<ul style="list-style-type: none"> • attrattività, qualità urbana e coesione sociale
	Policlinico: realizzazione di strutture e servizi per le imprese nel settore biomedico	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Soggetti a capitale pubblico regionale, A.O. Policlinico, Università, Enti di ricerca, Centri di eccellenza, PMI e Grandi imprese	Infrastrutture		
	Fiera: realizzazione di un centro espositivo e di un incubatore d'impresa	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Consorzio ASI, imprese	Infrastrutture		
	Area ex Chimica Arenella: realizzazione di un centro espositivo per le imprese (Fiera delle Idee)	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, soggetti privati	Infrastrutture		
	Occupazione sostenibile a favore delle fasce svantaggiate	PO FSE 2007-2013	Comune di Palermo, Organismi accreditati; associazioni datoriali e/o dei lavoratori; organismi no profit; sistema dei servizi sociali	Infrastrutture		
Waterfront (Porto) (Progetto Pilota)	Porto commerciale: potenziamento del sistema logistico e creazione della piattaforma portuale Tirreno occidentale	POR FESR 2007/2013	Regione Siciliana, Comune di Palermo, Autorità Portuale di Palermo, imprese, associazioni di categoria	Mobilità		

**PROGRAMMA STRATEGICO INTEGRATO
"Competitività, impresa e innovazione"**

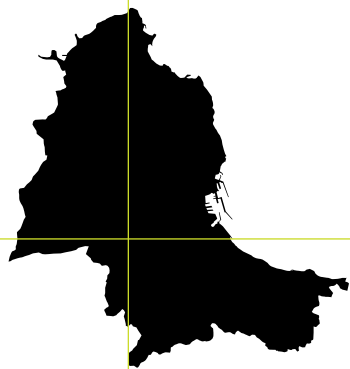
PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	FINANZIAMENTI PUBBLICI ATTIVABILI	PARTNER DI PROGETTO POTENZIALI	COERENZA CON GLI ASSI STRATEGICI	COERENZA CON LE 9 CITTÀ	COERENZA CON GLI ALTRI PSI
Waterfront (Porto) (Progetto Pilota)	Porto crociere: potenziamento ed implementazione dei servizi città-porto	POR FESR 2007-2013	Regione Siciliana, Comune di Palermo, Autorità Portuale di Palermo, Imprese, associazioni di categoria	Mobilità	<ul style="list-style-type: none"> • interconnessa • metropolitana • internazionale • produttiva • creativa e dell'innovazione • del turismo • del loisir 	<ul style="list-style-type: none"> • valorizzazione risorse culturali • valorizzazione risorse ecologiche e ambientali • attrattività, qualità urbana e coesione sociale
	Porto industriale: infrastrutture, servizi e politiche a supporto delle attività cantieristiche	POR FESR 2007-2013	Regione Siciliana, Comune di Palermo, Autorità Portuale di Palermo, Imprese, associazioni di categoria	Mobilità		
Grande viabilità	Autostrada: potenziamento e realizzazione della terza corsia (ANAS)	PON RETI E MOBILITÀ 2007-2013	Comune di Palermo, ANAS S.p.A.	Mobilità	<ul style="list-style-type: none"> • interconnessa • metropolitana 	<ul style="list-style-type: none"> • attrattività, qualità urbana e coesione sociale
	Realizzazione della nuova tangenziale interna	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, ANAS S.p.A.	Mobilità		
		FSC 2007-2013 DELIBERA CIPE n. 62 del 2011				
	Circonvallazione – nuovo viale urbano	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, ANAS S.p.A.	Mobilità		
		FSC 2007-2013 DELIBERA CIPE n. 62 del 2011				
	Realizzazione della strada sotterranea porto –circonvallazione	PON RETI E MOBILITÀ 2007-2013	Comune di Palermo, Regione Siciliana, Autorità Portuale di Palermo, ANAS S.p.A.	Mobilità		
		POR FESR 2007-2013				
Principale viabilità di connessione urbana: riqualificazione e integrazione dei tratti stradali	POR FESR 2007-2013	Comune di Palermo, Provincia Regionale di Palermo, ANAS	Mobilità			
Parcheggio di Interscambio Porta Sud – Roccella (bus extraurbani – auto – metro)	PO FESR 2007-2013	Comune di Palermo, AMAT SpA, Regione Siciliana, soggetti privati	Mobilità Infrastrutture			



SCHEDA PROGETTO 16

Programma Strategico Integrato:
Competitività, Impresa e Innovazione

Progetto Pilota Incubatore d'impresa/Centri espositivi



ATI

1 - 3 - 5 - 12

Localizzazione

Area Fiera, Area ex Chimica Arenella, Aree e Distretti produttivi, Bonagia e interventi immateriali

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa

Metropolitana

Internazionale

Produttiva

Creativa e Innovazione

Turismo

Cultura

Loisir

Integrazione

I 4 TEMI

Cultura

Ambiente

Infrastrutture (servizi persona e imprese)

Mobilità

Progetti attuativi

- Creazione dei nuovi mercati generali (Bonagia)
- Potenziamento delle attività produttive delle aree ASI - Brancaccio
- Pianificazione e razionalizzazione del sistema GDO
- Riassetto del sistema dell'accessibilità alle aree commerciali e produttive

- Politiche per lo sviluppo della ricerca e l'avvio di imprese innovative
- Creazione di sistemi integrati per la ricerca e l'innovazione
- Azioni per il potenziamento delle reti della conoscenza per la formazione, la ricerca (Università, Archirafi, UniNetLab)
- Policlinico: realizzazione di strutture e servizi per le imprese nel settore biomedico
- Fiera: realizzazione di un centro espositivo e di un incubatore d'impresa
- Area ex Chimica Arenella: realizzazione di un centro espositivo per le imprese (Fiera delle Idee)

Descrizione del Progetto

Palermo è chiamata a riaffermare il proprio ruolo di *leadership* commerciale, soprattutto in vista dell'apertura (entro il 2010) dell'area di libero scambio: *"occasione unica per la crescita economica e strategica dell'intera area mediterranea, destinata ad incrementare gli scambi commerciali ed i flussi di investimento tra gli Stati membri"*. Per rispondere in maniera adeguata occorre, tuttavia, superare alcuni elementi di frizione che di fatto risultano ostativi per il rilancio e l'ulteriore sviluppo del settore economico-produttivo palermitano. Oltre ad una inadeguata dotazione di infrastrutture a servizio delle imprese (sia logistiche che di collegamento locale ed extraregionale), appare poco sviluppato anche il legame tra i centri di ricerca ed il mondo produttivo, la cui conseguenza è la scarsa innovazione tecnologica sia di processo che di prodotto.

Il Progetto Pilota in oggetto è finalizzato proprio al superamento di tali criticità. Esso, infatti, prevede la creazione di nuovi sistemi integrati, il riassetto del sistema dell'accessibilità alle aree commerciali e produttive e l'integrazione con i tessuti urbani adiacenti. Nel contempo, è rivolto al potenziamento e all'implementazione dei centri per la ricerca e l'innovazione esistenti, attraverso l'attivazione di politiche volte a favorire lo sviluppo della ricerca e l'avvio di imprese innovative (incubatori di impresa per l'immissione delle tecnologie sostenibili nei processi produttivi, imprese innovative, servizi di raccordo tra università, centri di ricerca e imprese, etc.), al fine di favorire anche l'occupazione delle fasce svantaggiate.

Il Progetto, quindi, riguarda da una parte il decollo, lo sviluppo e la messa in rete delle grandi funzioni metropolitane di Palermo, organizzate attraverso significative polarità (il polo universitario, il sistema della grande distribuzione organizzata GDO nelle fasce perurbane, la fiera, etc.) in riferimento alla viabilità veloce esistente e di nuova introduzione, e dall'altra l'incoraggiamento, la razionalizzazione e la messa in coerenza dei contenitori di funzioni trainanti con la base economica attuale, da rilanciare in ottica attenta all'innovazione ed all'occupazione.

I Progetti Attuativi sono assai diversificati e riguardano azioni ed operazioni materiali ed immateriali, che trovano spazio principalmente nell'ATI 3 – Maredolce – Brancaccio – Bandita (II Circoscrizione), ATI 5 – Guadagna – Falsomiele – Bonagia (III Circoscrizione – IV Circoscrizione), ATI 12 - Corona delle periferie esterne (III, IV, V, VI Circoscrizioni), coinvolgendo sia le zone centrali che le aree periferiche.

L'azione relativa alla **"Creazione dei nuovi mercati generali nell'area di Bonagia"** è rivolta alla realizzazione di una nuova grande struttura del commercio ittico e florovivaistico nell'area periurbana sud di Bonagia, nell'entroterra, e accessibile attraverso l'autostrada A19. La localizzazione tiene conto della necessità di valorizzazione del contesto semiagricolo, con particolare vocazione per la valorizzazione e

la promozione di prodotti tipici locali. A questo si aggiunge il progetto per il **“Potenziamento delle attività produttive delle aree ASI a Brancaccio”**, la maggior area ASI di Palermo – caratterizzata dalla presenza prevalente dell’industria metalmeccanica ed alimentare – in adiacenza alla stazione ferroviaria merci omonima nella parte dell’entroterra periurbano sud accessibile attraverso l’A19.

La **“Pianificazione e razionalizzazione del sistema GDO”** (Grande Distribuzione Organizzata) appare un progetto irrinunciabile per una Palermo metropolitana. Il Forum Palermo Roccella, in costruzione, è la prima grande cittadella commerciale di Palermo, su un terreno di 200 mila metri quadrati compreso fra la zona industriale di Brancaccio e il futuro capolinea del tram di Roccella, nell’entroterra sud non distante dall’area ASI di Brancaccio, ed inserito a pieno titolo tra le iniziative strategiche.

Il progetto di rilancio del comparto produttivo e commerciale viene completato dalle azioni di carattere infrastrutturale. Nell’ambito del potenziamento della grande viabilità, infatti, appare irrinunciabile il **“Riassetto del sistema dell’accessibilità alle aree commerciali e produttive”**, per fornire un servizio adeguato alle aree commerciali con ampio bacino di utenza. Le aree individuate, e quelle da individuare, sono in posizione baricentrica sia rispetto alla rete autostradale che alle aree urbane e periurbane adiacenti e/o indirettamente interessate dalle attività commerciali.

Tra le iniziative per l’attuazione del Progetto Pilota, non vanno trascurate quelle relative alle **“Politiche per lo sviluppo della ricerca e l’avvio di imprese innovative”**, volte a favorire lo sviluppo della ricerca e l’avvio di imprese innovative, attraverso servizi di raccordo tra università, centri di ricerca, imprese, etc. (senza trascurare le positive esperienze in essere sul territorio quale ad esempio l’incubatore di imprese innovative afferente al Consorzio ARCA, grazie al quale si conta la nascita di 16 nuove imprese, che applicano i risultati delle ricerche condotte dal Consorzio stesso), atte ad incentivare l’occupazione di base. Legata a quest’ultimo obiettivo è l’azione a sostegno dell’**“Occupazione sostenibile delle fasce svantaggiate”** volta a favorire l’inclusione sociale, grazie all’implementazione dell’attività lavorativa del singolo e, quindi, all’evoluzione delle situazioni più delicate.

La **“Creazione di sistemi integrati per la ricerca e l’innovazione”**, da localizzare in maniera integrata rispetto alla polarità universitaria nel tessuto urbano consolidato; le **“Azioni per il potenziamento delle reti della conoscenza per la formazione, la ricerca (Università, Archirafi, UniNetLab)”** essenzialmente riconducibili all’istituzione e al potenziamento di corsi di educazione/formazione, all’attivazione di aiuti per la formazione di centri di ricerca e sviluppo imprese, con politiche e azioni da direzionare e localizzare nell’entroterra, maggiormente in prossimità delle aree ASI, dell’area portuale e della zona Fiera; l’intervento **“Policlinico: realizzazione di strutture e servizi per le imprese nel settore biomedico”** completano il quadro dei Progetti Attuativi volti alla valorizzazione/potenziamento del settore R&S. Si ricorda, inoltre, il riutilizzo di parte degli edifici e degli spazi presenti nell’area della ex Chimica Arenella, opportunamente recuperati, restaurati e rifunzionalizzati, per la creazione di un centro espositivo nel quale le imprese possano procedere all’organizzazione funzionale e gestionale di attività terziarie innovative oltre che allo svolgimento delle attività di produzione e scambio di tecnologie ad alta specializzazione (**“Area ex Chimica Arenella: realizzazione di un centro espositivo per le imprese (Fiera delle Idee)”**).

Infine, un Progetto Attuativo che può essere considerato trasversale a tutti gli altri è quello relativo alla **“Fiera: realizzazione di un centro espositivo e di un incubatore di impresa”**, in quanto concorre sia al potenziamento della dotazione delle strutture a servizio delle imprese che alla valorizzazione del settore della ricerca e sviluppo e quindi del rafforzamento del legame tra esso ed il mondo produttivo.

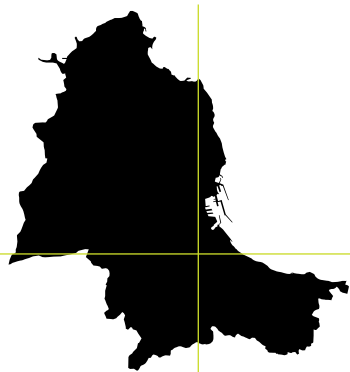
Risultati attesi

- Incremento delle attività commerciali legate al settore ittico e florovivaistico nell'area di Bonagia
- Incremento delle attività produttive nelle aree ASI
- Miglioramento dei collegamenti tra le aree produttive
- Riduzione dei tempi di consegna delle merci/prodotti
- Nascita di imprese innovative
- Progetti di ricerca in collaborazione tra i diversi Enti preposti
- Incremento occupazionale dei soggetti svantaggiati

SCHEDA PROGETTO 17

Programma Strategico Integrato:
Competitività, Impresa e Innovazione

Progetto Pilota Waterfront (Porto)



ATI

1

Localizzazione

Waterfront centrale – porto di Palermo

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa

Metropolitana

Internazionale

Produttiva

Creativa e Innovazione

Turismo

Cultura

Loisir

Integrazione

I 4 TEMI

Cultura

Ambiente

Infrastrutture (servizi persona e imprese)

Mobilità

Progetti attuativi

- Porto commerciale: potenziamento del sistema logistico e creazione della Piattaforma Portuale Tirreno Occidentale
- Porto crociere: potenziamento ed implementazione dei servizi città-porto
- Porto industriale: infrastrutture, servizi e politiche a supporto delle attività cantieristiche

Descrizione del Progetto

Il Progetto è specificatamente dedicato alla promozione dello sviluppo competitivo del porto della città di Palermo (ATI 1 – Waterfront centrale – Sampolo – Arenella) ed al potenziamento/razionalizzazione delle sue funzioni nonché della sua capacità di rispondere alla crescente e mutevole domanda di trasporto intermodale. D'altra parte, appare evidente la necessità e l'opportunità della definizione di un progetto di questo tipo per una città, Palermo, dotata di uno scalo di importanza nazionale, inglobato nell'ambito urbano ed integrato nel tessuto della città, la cui presenza influenza le trasformazioni subendone nel contempo gli effetti in modo più meno diretto.

Il porto palermitano è, infatti, uno dei principali scali passeggeri italiani e, per quanto sia caratterizzato da una spiccata vocazione al turismo da crociera ed al trasporto passeggeri in generale, al suo interno vengono svolte anche attività di tipo commerciale, diportistico e cantieristico. Un primo importante punto di partenza nel processo di superamento delle criticità riscontrate, è, sicuramente, la consapevolezza della necessità di sviluppo di una valutazione strategica complessiva, nella quale si proceda ad attività di pianificazione e gestione di ampio respiro, in grado di contribuire attivamente allo sviluppo delle economie territoriali. Da questa prospettiva, il Piano Strategico condivide ed integra, nel quadro complessivo della strategia delineata, la visione tracciata all'interno del Piano Regolatore Portuale che, recentemente approvato, rappresenta lo strumento attraverso il quale orientare il processo di valorizzazione e sviluppo competitivo delle aree portuali, mediante il riordino delle funzioni principali e la loro razionalizzazione e senza trascurare la ricostruzione ed il rafforzamento delle storiche relazioni esistenti, in gran parte dei casi, tra la città ed il suo porto.

Tenuto conto della volontà, espressa dall'Autorità Portuale di Palermo, di dare forma, nel complessivo processo di ridefinizione dell'assetto della Piattaforma della Sicilia Occidentale, al processo di specializzazione dello scalo palermitano nel turismo e nel trasporto passeggeri (in vista della rifunzionalizzazione del vicino porto di Termini Imerese per il traffico merci), particolarmente importante risulta l'attuazione del progetto di potenziamento del **“Porto crociere: potenziamento ed implementazione dei servizi città-porto”**. Le soluzioni devono essere in grado di rispondere all'incremento del traffico crocieristico (uno dei settori turistici in maggiore evoluzione), non solo attraverso il potenziamento delle strutture ad esso direttamente dedicate (aumento del numero di accosti e/o prolungamento di banchine destinate alle imbarcazioni da crociera, nuovo terminal crociera, collegamenti con le isole minori), ma offrendo ai crocieristi servizi di qualità che siano inglobati nell'ambito delle attività culturali e ricreative da sviluppare, per creare l'auspicata integrazione degli spazi urbano-portuali con la città. La realizzazione e/o il recupero di edifici polifunzionali, che siano utilizzabili anche come sale per spettacoli, convegni, esposizioni, auditorium, aree di ristoro e servizi vari destinati al turismo, associata ad un adeguato sistema di mobilità, che garantisca una accessibilità agevole e sostenibile alla zona portuale ed il suo efficiente collegamento con le zone maggiormente attrattive della città, è sicuramente un elemento dal quale non è possibile prescindere. Si tratta, infatti, di azioni che, se da un lato occorre sviluppare per soddisfare le esigenze e le aspettative dei turisti in transito dalla città, dall'altro contribuiscono a restituire a Palermo e ai suoi cittadini *“il mare, la sua cultura e le sue tradizioni”*, attraverso la riorganizzazione funzionale e morfologica del fronte mare e la sistemazione architettonica degli spazi aperti, nei quali inserire funzioni culturali e ricreative, spazi per il gioco, lo sport e il tempo libero.

Completa il quadro la riqualificazione di edifici e spazi nei quali insediare attività commerciali a supporto della crocieristica, della nautica e ad uso misto porto-città, quali quelle direzionali e rappresentative. Strettamente legata al tema delle tradizioni, preludio di competenza ed eccellenza, la necessità di potenziare le infrastrutture ed implementare i servizi e le politiche a supporto delle attività di quello che,

storicamente, è stato come uno dei più grandi complessi cantieristici del Mediterraneo. È la Palermo del **“Porto industriale: infrastrutture, servizi e politiche a supporto delle attività cantieristiche”**, delle attività industriali legate alla cantieristica, delle trasformazioni e riparazioni navali, della progettazione e costruzione di qualunque tipo di nave destinata tanto al trasporto delle merci quanto a quello dei passeggeri (dalle portacontainer ai traghetti, dalle petroliere alle navi da crociera, etc.); attività da mantenere, incentivare e supportare attraverso il miglioramento della loro efficienza, mediante la realizzazione di nuove strutture dedicate (spazi di manovra in banchina, spazi per la movimentazione delle imbarcazioni, edifici e spazi all'aperto destinati alle riparazioni e manutenzioni navali e al rimessaggio a secco delle imbarcazioni, attrezzature per l'alaggio e il varo delle imbarcazioni, bacini per il carenaggio delle imbarcazioni, uffici, magazzini, depositi, attrezzature, etc.). Particolare rilievo assume, poi, il potenziamento del sistema logistico del **“Porto commerciale: potenziamento del sistema logistico e creazione della piattaforma portuale Tirreno occidentale”**, anche nell'ottica della creazione della Piattaforma Portuale del Tirreno Occidentale, finalizzato alla promozione ed allo sviluppo competitivo del porto di Palermo, attraverso l'ampliamento delle superfici commerciali e la razionalizzazione delle aree funzionali degli edifici di servizio. Occorre intervenire dando forma a una visione strategica trans-scalare condivisa, i cui effetti siano rinvenibili sia alla scala vasta (mediterranea e regionale) che a quella locale (provinciale e comunale), che valorizzi il ruolo del porto attraverso la sua riprogettazione come terminale delle Autostrade del Mare (Progetto UE n. 21) e nel quale saranno consentiti (grazie alla predisposizione di piazzali, aree destinate all'edilizia portuale, uffici e servizi portuali operativi e commerciali contenuti in un nuovo terminal Ro-Ro e passeggeri) la movimentazione e lo stoccaggio di merci convenzionali in colli e pallettizzate, container, rinfuse secche e liquide non inquinanti (non saranno invece consentite movimentazioni di prodotti petroliferi, ad eccezione di quelli destinati al rifornimento delle imbarcazioni, e petrolchimici).

Imprescindibile è, a tal fine, il miglioramento ed il potenziamento dell'accessibilità al nodo portuale e della viabilità di connessione con la città e con la viabilità metropolitana, che deve garantire la separazione dei flussi commerciali in ingresso/egresso dall'area portuale, superando le attuali criticità (legate all'assenza di un collegamento diretto tra il porto e la circonvallazione e alla congestione causata dal traffico veicolare pesante, che si somma a quello della mobilità locale e di connessione interferendo con le altre funzioni urbane).

Risultati attesi

- Attuazione della riorganizzazione funzionale e del potenziamento dell'area portuale
- Incremento della competitività dello scalo palermitano nei settori crocieristico, commerciale ed industriale
- Incremento delle attività economiche e dei servizi offerti



SCHEDA PROGETTO 18

Programma Strategico Integrato:
Competitività, Impresa e Innovazione

Progetto Cardine Grande viabilità



ATI

3 - 5 - 10A - 10C - 12 (A,B,C,D,E)

Localizzazione

Area urbana Città di Palermo

LE NOVE CITTÀ DEL FUTURO

Interconnessa

Metropolitana

Internazionale

Produttiva

Creativa e Innovazione

Turismo

Cultura

Loisir

Integrazione

I 4 TEMI

Cultura

Ambiente

Infrastrutture (servizi persona e imprese)

Mobilità

Progetti attuativi

- Autostrada: potenziamento e realizzazione della terza corsia (ANAS)
- Realizzazione della nuova tangenziale interna
- Circonvallazione-nuovo viale urbano
- Realizzazione della strada sotterranea porto-circonvallazione
- Principale viabilità di connessione urbana: riqualificazione e integrazione dei tratti stradali
- Parcheggio di Interscambio Porta Sud - Roccella (bus extraurbani - auto - metro)

Descrizione del Progetto

Il Progetto affronta il problema della insufficiente accessibilità, urbana ed extraurbana, della città di Palermo attraverso il potenziamento e la razionalizzazione di infrastrutture stradali preesistenti e/o di nuova realizzazione (che si sviluppano, pressappoco, all'interno dell'intero territorio comunale nelle ATI 3 – Maredolce – Brancaccio, ATI 5 – Guadagna – Falsomiele – Bonagia, ATI 10a – Città consolidata, ATI 12a – Ciaculli, ATI 12b – Villagrazia – Falsomiele, ATI 12c – Mezzomonreale, ATI 12d – Boccadifalco – Altarello, ATI 12e – Borgo Nuovo – Uditore – Passo di Rigano), attuando interventi che siano in grado di determinare un sensibile miglioramento delle caratteristiche tecnico-funzionali-trasportistiche delle principali arterie della rete stradale a servizio del bacino metropolitano. L'elevata pressione esercitata dal traffico veicolare privato e la relativa continua aggressione cui è sottoposta la città con le sue risorse storiche, monumentali, culturali, ambientali, economiche e sociali richiede lo sviluppo di una visione strategica globale e l'adozione di un sistema integrato di interventi che garantisca il raggiungimento di adeguati livelli di servizio dell'intero sistema dei trasporti contribuendo al rafforzamento delle attività economiche e produttive locali ed innalzando il livello di competitività dell'intera area metropolitana nel contesto nazionale ed internazionale. Nel processo di miglioramento dell'accessibilità complessiva del territorio metropolitano occorre prestare particolare attenzione alla selezione di interventi che consentano anche il miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente urbano, la salvaguardia e tutela dell'ambiente, il risparmio energetico, il soddisfacimento del diritto alla mobilità di ciascuna categoria di utenza.

In tale ottica notevole rilievo assumono i Progetti Attuativi previsti all'interno del Progetto Cardine Grande Viabilità; fondamentale è, quindi, la riorganizzazione ed il complessivo riassetto della rete viaria principale che sarà sottoposta ad interventi di riqualificazione ed integrazione dei tratti stradali funzionali al ripristino ed al potenziamento delle connessioni urbane (**“Principale viabilità di connessione urbana: riqualificazione ed integrazione dei tratti stradali”**). In particolare, la Circonvallazione di Palermo, nata come asse di collegamento extraurbano veloce (garantisce la connessione tra le autostrade A19 Palermo – Catania ed A29 Palermo – Mazara del Vallo), è stata progressivamente inglobata nel tessuto cittadino divenendo, di fatto, un asse distributivo urbano di connessione tra quartieri e perdendo l'iniziale funzione di bypass della città. Lo sviluppo cittadino e l'incremento del traffico, oltre che accentuare il suo carattere urbano, hanno poi portato all'insorgenza di gravi e frequenti fenomeni di congestionamento. L'intervento di riconversione della Circonvallazione in viale urbano (**“Circonvallazione – nuovo viale urbano”**) si propone, quindi, di consentire all'arteria di svolgere funzioni trasportistiche adeguate alla nuova configurazione assunta incrementando la permeabilità veicolare e pedonale rispetto ai tessuti residenziali circostanti. Tale intervento, supportato dall'implementazione di azioni volte al ripristino delle caratteristiche urbane del viale e dalla realizzazione di nuove infrastrutture di bypass della città, consentirà la razionalizzazione ed il miglioramento delle caratteristiche di scorrimento, favorirà la riduzione dei flussi di traffico e della congestione stradale oltre che l'abbassamento delle velocità di percorrenza, con notevoli benefici ambientali (legati alla riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico anche grazie all'allontanamento dai flussi dei mezzi pesanti in attraversamento) ed il complessivo miglioramento della qualità urbana. Allo stesso tempo, sarà possibile migliorare e rafforzare le funzioni urbane delle due parti di città ubicate a valle e a monte dell'asse, abbattere i suoi livelli di incidentalità (legati soprattutto all'attraversamento pedonale), sfruttare nuove opportunità di ricucitura del tessuto urbano anche attraverso la localizzazione di nuove aree, dotate di adeguati servizi ed attrezzature, destinate alla sosta e all'integrazione tra sistemi di trasporto. Naturalmente, ai fini dell'alleggerimento della Circonvallazione e della sua trasformazione in viale urbano di connessione tra quartieri (in opposizione rispetto all'attuale configurazione di insormontabile elemento lineare di separazione), è fondamentale procedere alla realizzazione di infrastrutture alternative che consentano il superamento esterno dell'abitato. A partire da tale

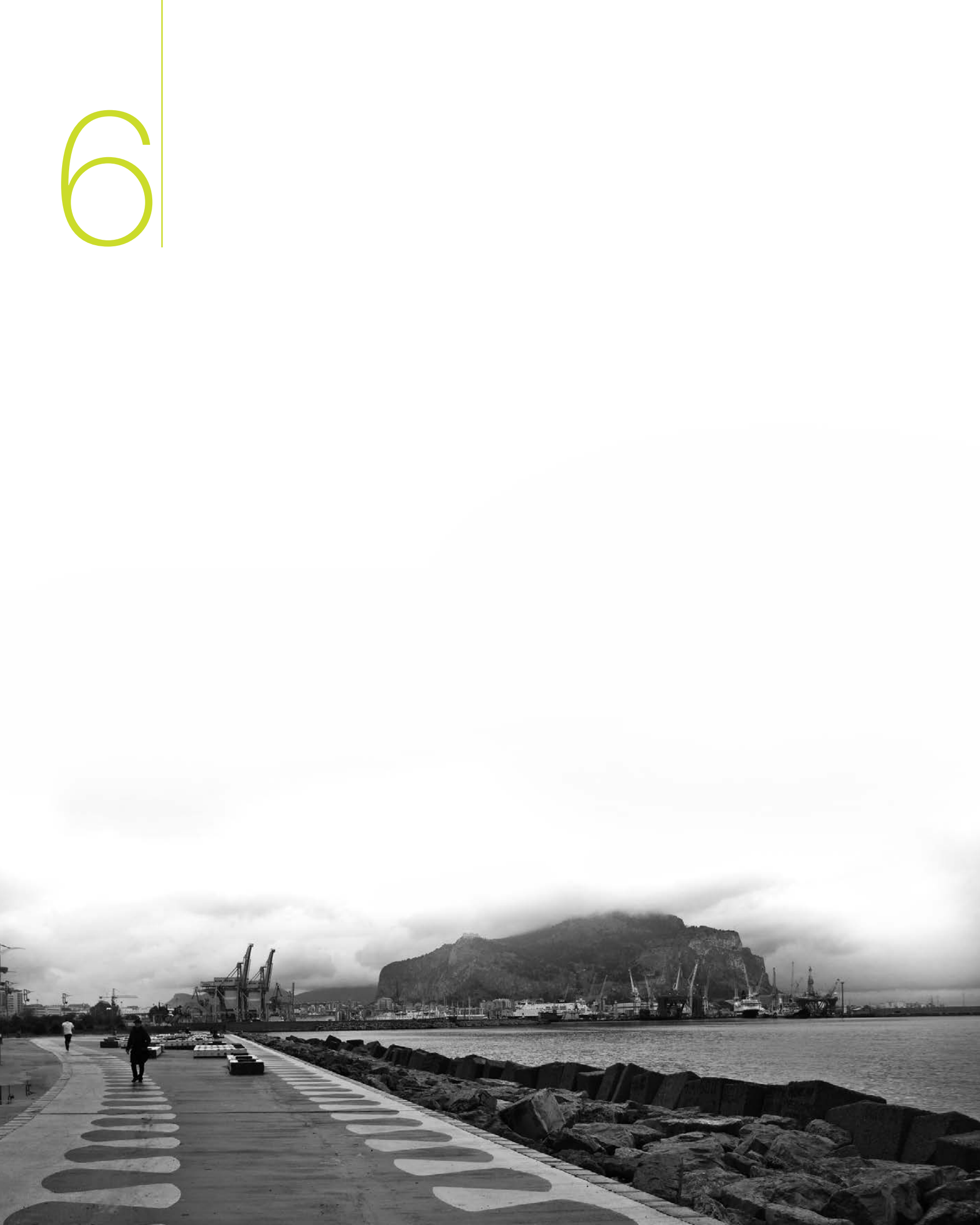
prospettiva, il Piano Strategico condivide ed integra nel quadro complessivo della strategia delineata la visione tracciata all'interno del Piano Strategico della Grande Viabilità della Provincia di Palermo per quanto attiene al Progetto Attuativo di **“Realizzazione della nuova tangenziale interna”** di Palermo. L'intervento permetterà di realizzare una valida alternativa alla Circonvallazione collegando le due autostrade A19 e A29 lungo un tracciato pedemontano di circa 18,5km (con parte di sviluppo in galleria) che velocizzerà il collegamento sulla dorsale tirrenica e consentirà di assorbire parte del traffico veicolare di attraversamento che attualmente impegna la Circonvallazione (si stima che si potrà ottenere una riduzione del 30% degli attuali flussi di traffico che impegnano l'arteria) facilitando i collegamenti extraurbani nell'area ed evitando l'attraversamento della città. La redistribuzione del traffico veicolare, con particolare riferimento a quello pesante in attraversamento della città, contribuirà al miglioramento della qualità ambientale, economica e sociale dell'intera area metropolitana consentendo l'abbattimento dei livelli di inquinamento, migliorando l'accessibilità extraurbana e realizzando un'importante opera complementare al nuovo sistema della mobilità che garantirà maggiore accessibilità ai servizi sviluppati nell'ambito urbano. La definizione del tracciato sarà tale da: rappresentare un buon compromesso tra il soddisfacimento delle esigenze della viabilità provinciale ed il necessario miglioramento della mobilità a Palermo; integrarsi nel nuovo quadro della mobilità previsto nel PGTU; garantire lo sviluppo di proficue sinergie con la nuova rete del trasporto pubblico locale; configurarsi come nuova dorsale metropolitana lungo la quale sviluppare innovative centralità urbane anche in relazione al suo ruolo di infrastruttura di ultimo miglio per il Corridoio Berlino-Palermo. Il sistema della grande viabilità sarà ulteriormente rafforzato dalla implementazione degli interventi di potenziamento delle infrastrutture autostradali A19 ed A29 attraverso la realizzazione della terza corsia di marcia (**“Autostrada: potenziamento e realizzazione della terza corsia (ANAS)”**). Tale progetto, determinando un importante miglioramento delle caratteristiche tecniche e trasportistiche di infrastrutture parte del Corridoio Berlino-Palermo, contribuisce significativamente alla riconnessione del sistema territoriale, imprenditoriale ed economico locale con quelli continentali ed europei. Tutto ciò, anche in virtù dell'incremento dell'accessibilità ai nodi aeroportuale e portuale favorito dalla realizzazione di una tangenziale esterna alla città (che, convogliando i flussi di traffico della provincia verso Trapani, eviti l'attraversamento della città di Palermo e faciliti i collegamenti con l'Aeroporto Internazionale Falcone Borsellino) e dal collegamento diretto con il porto, consente un aumento della competitività del bacino metropolitano e dei suoi sistemi produttivi. In tale quadro fondamentale risulta essere, ai fini del superamento delle situazioni di criticità rilevate e della vivacizzazione del sistema economico e produttivo locale, la **“Realizzazione della strada sotterranea porto-circonvallazione”**, infrastruttura viaria di collegamento diretto tra l'area portuale e la circonvallazione che si svilupperà completamente in galleria e sarà dotata di due carreggiate separate, ciascuna a due corsie. Il collegamento così realizzato garantirà un sensibile miglioramento dell'accessibilità del porto e della viabilità di connessione con la città e con l'area metropolitana, ed offrirà un importante contributo positivo allo sviluppo del processo di specializzazione funzionale del porto di Palermo che, al momento, non è direttamente connesso alla viabilità principale e risente degli effetti negativi della carenza di infrastrutture di trasporto pubblico e di nodi di interscambio per il traffico passeggeri oltre che della congestione della circolazione in parte causata dall'intenso traffico di mezzi pesanti. Una volta implementato il Progetto Attuativo sarà, quindi, disponibile un itinerario privilegiato per i tir diretti al porto che non dovranno più attraversare le aree centrali della città con notevoli benefici, diretti ed indiretti, di carattere ambientale, sociale ed economico per la città, la collettività e l'intero sistema economico dell'area. Completa il quadro l'intervento relativo al **“Parcheggio Sud – Roccella (bus extraurbani – auto – metro)”**.

L'aumento dell'accessibilità così ottenibile determina, evidentemente, un incremento di competitività dell'area portuale e dell'intero bacino metropolitano che potrà finalmente contare su una maggiore apertura non solo nel contesto regionale (con la realizzazione di nuovi accessi viari, infrastrutture ferroviarie, parcheggi e sistemi di trasporto intermodali) ma anche verso l'esterno dell'isola ed ambire a diventare una delle *“porte”* di accesso di merci, passeggeri e servizi contribuendo significativamente all'internazionalizzazione della città.

Risultati attesi

- Riduzione dei fenomeni di congestione stradale
- Riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico
- Riduzione dell'aliquota dei mezzi pesanti del traffico cittadino
- Aumento dell'accessibilità ai nodi portuale ed aeroportuale
- Aumento della competitività del sistema economico
- Velocizzazione dei percorsi extraurbani del bacino metropolitano

6



Attuazione del Piano Strategico

6.1. Modello di governance del Piano Strategico

Un piano strategico nasce dalla necessità di fornire una visione comune a un territorio, ponendo così le condizioni per indirizzare le attività e le risorse presenti in modo da rispondere ad esigenze complesse e comuni cui nessun soggetto/attore potrebbe dare da solo una risposta adeguata.

In tal senso, il Piano Strategico di Palermo, così come nella fase di elaborazione (ascolto del territorio, tavoli tematici, assemblea pubblica) anche in quella di attuazione, mira al coinvolgimento dei diversi attori – pubblici e privati – attivi sul territorio di riferimento, con l'obiettivo di creare sinergie tra di essi nella convinzione che il solo intervento pubblico non sia di per sé sufficiente a garantire adeguate ed efficaci modalità di sviluppo del territorio. Per l'Amministrazione, assumere un modello di *governance*, impone una nuova definizione della propria missione istituzionale, non più concentrata esclusivamente sull'azione amministrativa in senso stretto, ma orientata all'acquisizione di un ruolo di catalizzatore e gestore dello sviluppo di un sistema locale.

In altre parole *“la missione istituzionale dell'amministrazione locale viene ampliata e rinnovata, diminuendo l'enfasi su un ruolo di autorità politico-amministrativa, a favore della cooperazione con altri soggetti (con specializzazioni e obiettivi diversi) e dell'inclusività come base di legittimazione della democrazia.”*¹¹

In questo senso è inevitabile che la *mission* dell'Amministrazione divenga più ampia sia per quanto riguarda i compiti e le attività di cui si fa carico – non ultima l'acquisizione di una forte capacità di coordinamento dei diversi portatori d'interesse – sia rispetto al territorio di riferimento. Tutto ciò, comporta anche cambiamenti significativi all'interno della stessa.

Una *governance* di Piano efficace deve essere in grado di generare e consolidare sinergie tra forze, risorse disponibili, iniziative non tanto attraverso il ricorso alla regolazione normativa, quanto attraverso l'attuazione di una rappresentazione comune, una *“visione del futuro condivisa e ritenuta auspicabile”*¹².

In tale contesto l'obiettivo, per l'Amministrazione Comunale di Palermo, è basare l'attivazione delle collaborazioni e delle sinergie non sulle relazioni tradizionali, legate agli strumenti tipici dell'autorità amministrativa o della contrattualistica, ma su rapporti fondati sulla ricerca di complementarità tra gli attori con un'attenzione particolare però alla definizione chiara dei ruoli e delle responsabilità di ogni soggetto al fine di garantire un maggiore efficacia del processo ed in ragione del mantenimento dell'irrinunciabile ruolo di regia e di governo dell'attore pubblico, che è comunque chiamato a rendere conto per il suo ruolo istituzionale.

Considerati questi profili, il modello di *governance* adottato dal presente Piano si rifà alla suddivisione delle forme di governo funzionali in due categorie: i **governi di progetto** (o *governance* di scopo) e la **governance di funzioni**¹³.

Il primo modello fa riferimento alla creazione di strutture organizzative funzionali alla realizzazione di un risultato specifico, la cui caratteristica fondamentale è la temporaneità: una volta raggiunto l'obiettivo prefissato, il governo di progetto cessa la sua funzione e si scioglie.

Il secondo modello, la *governance* di funzioni, è di matrice europea e si fonda sulla volontarietà: in questo caso, a differenza dei governi di progetto, i raccordi non agiscono in funzione di un singolo risultato da raggiungere, ma in forme tendenzialmente durature e stabili.

11. B. Dente e E. Melloni, Il Piano Strategico come Strumento di Governance Locale, Dicembre 2004.

12. Fornez - Pubblicamente, Progetto Governance, Significati di governance.

13. Cfr. P. Urbani, Modelli di governo per le piattaforme territoriali. Governi strutturali, governi di progetto, governance di funzioni, in Ministero delle Infrastrutture (a cura di SIU – Società Italiana degli Urbanisti), Materiali per una visione. Reti e territori al futuro, febbraio 2007.

Uno degli aspetti di fondamentale differenziazione tra i due modelli citati, consiste nell'orizzonte temporale di riferimento (breve termine nel primo caso, medio-lungo termine nel secondo) e, d'altro canto, si può affermare che il governo della dimensione temporale nell'ambito dei processi decisionali inclusivi costituisce un fattore di fondamentale importanza per la buona riuscita delle iniziative intraprese.

Se, infatti, un'eccessiva enfasi intorno al raggiungimento di obiettivi a breve termine può "banalizzarne" il partenariato e limitare le capacità propositive e progettuali focalizzando l'attenzione su iniziative di ridotto cabotaggio, un approccio troppo sbilanciato sul medio-lungo periodo rischia di apparire eccessivamente utopistico e di "sfiancare" il partenariato.

Il modello di *governance* adottato dal Piano Strategico di Palermo punta ad una contaminazione dei due modelli citati, ovvero intende dare vita ad una struttura localizzata all'interno dell'Amministrazione (Cabina di Regia, Ufficio del Piano Strategico, etc.), caratterizzata da un forte orientamento strategico e dall'ambizione di indirizzare lo sviluppo del territorio di riferimento su un arco di tempo medio-lungo, la quale produca, in ragione del raggiungimento di specifici obiettivi e/o opportunità a breve termine, aree decisionali più mirate e circoscritte, intese come applicazioni operative del quadro strategico programmato, in grado di evidenziare l'efficacia dell'iniziativa intrapresa, aumentando il consenso e rafforzando di volta in volta la vitalità del partenariato. Ispirato dalle esperienze sinora condotte e dalle buone pratiche il modello di *governance* adottato per il Piano Strategico prevede, inoltre, un forte presidio amministrativo oltre che politico. Tale impostazione è dovuta principalmente a due fattori:

- nell'ambito del processo di pianificazione strategica la struttura amministrativa veicola interessi e valori i quali non possono non essere allineati con gli indirizzi politici. Le previsioni contenute nel Piano incidono sulla programmazione operativa dell'ente orientandone e, in certi casi, vincolandone alcune scelte e, pertanto, richiedendo un coinvolgimento degli organi amministrativi e di governo. *"Un processo di pianificazione strategica e la sua attuazione, quindi, inevitabilmente creano nuove relazioni tra amministrazione e vertice politico"*¹⁴;
- la necessità di correlare alla *governance* un forte *government*, ovvero l'attività di governo formalmente intesa dalla normativa ed esercitata nei modi da essa previsti, ovvero l'agire amministrativo come pratica tesa a massimizzare il perseguimento degli interessi pubblici nell'ambito delle trasformazioni urbane che vedono il coinvolgimento a vario titolo di privati.

La scelta di una struttura di *governance*, molto radicata all'interno della macchina amministrativa, è rappresentativa di una volontà di imprimere un indirizzo ed un coordinamento forte delle attività correlate alla attuazione del Piano dovuta alle ragioni sopra espresse e in parte anche a quanto maturato "sul campo" dall'Amministrazione, in termini di esperienze sui programmi urbani e sulla programmazione complessa con la partecipazione di soggetti pubblici e privati.

La realtà palermitana, come emerso durante la fase del processo inclusivo condotta nell'ambito dell'elaborazione del Piano, presenta uno scenario particolarmente articolato con una molteplicità di attori (si pensi solo all'elevato numero delle associazioni) attivi e pro attivi rispetto ai temi strategici (ambiente, mobilità, servizi e infrastrutture) e portatori di interessi differenziati e di visioni alternative sui temi di maggiore interesse.

Ciò determina una necessità di raccogliere gli spunti, le idee, le istanze; metterle a sistema e massimizzare i potenziali contributi provenienti dal territorio. Questa azione di raccordo e di ottimizzazione reclama una struttura capace di organizzare, di dialogare costruttivamente e creare partnership solide su basi progettuali. Tale ruolo non può non essere ricondotto all'Amministrazione Comunale in virtù di proponente il Piano e della forza contrattuale connessa con la sua *mission* istituzionale.

6.1.1 Organizzazione e gestione

Il Piano Strategico è un progetto di particolare complessità attuativa in quanto include numerosi progetti che coinvolgono sia il funzionamento e l'organizzazione amministrativa dell'Ente promotore sia un numero elevato di attori pubblici e privati con interessi differenti; ciò richiede un elevato coordinamento interno ed esterno nella gestione della fase di implementazione delle azioni previste.

In proposito, la volontà di creare una struttura interna all'Amministrazione Comunale in grado di coinvolgere da un lato gli organismi politici e di indirizzo e dall'altro le competenze tecnico operative dei diversi settori della stessa, garantisce:

- una efficace azione di indirizzo e coordinamento nell'attuazione del Piano e nella gestione del partenariato;
- un controllo dei processi di progettazione, attuazione, monitoraggio e valutazione che coinvolgono attori diversi su tematiche differenti e sui quali è necessario un coinvolgimento del personale interno con competenze specialistiche di natura diversa;
- che il Piano incida in modo significativo sulla programmazione delle attività dell'Ente attraverso un rapporto di coordinamento tra struttura di Piano e struttura organizzativa dell'Ente.

L'attuazione del Piano prevede in primo luogo la definizione, in un quadro organico, dei ruoli e delle responsabilità dei soggetti coinvolti, delle procedure e delle modalità operative, dei criteri di monitoraggio, controllo e valutazione. In tal senso, una corretta pianificazione strategica implica una precisa programmazione degli interventi ed una precisa strategia attuativa degli stessi. Tali aspetti garantiscono la governabilità del Piano nel lungo periodo e consentono, attraverso un periodico monitoraggio, di individuare eventuali problemi e di intervenire in tempi utili con soluzioni idonee.

Il modello organizzativo gestionale del Piano Strategico di Palermo si articola in:

- A. un'Area di indirizzo e coordinamento;**
- B. un'Area operativa e gestionale;**
- C. strutture di partecipazione e costruzione del partenariato.**

La struttura permanente è incardinata nell'Amministrazione Comunale ed interagisce con i portatori d'interesse, ai diversi livelli, attraverso appositi tavoli di concertazione funzionali alla attivazione di un costante dialogo e raccordo con il partenariato:

- Tavolo Interistituzionale,
- Tavolo di copianificazione economico – sociale,
- Tavolo della concertazione e della Cittadinanza attiva.

A. Area di indirizzo e coordinamento, nella quale si colloca una Cabina di Regia (CdR) che ha la funzione di indirizzo politico e di coordinamento delle attività previste nel Piano svolgendo un ruolo centrale di costruzione progressiva dei partenariati pubblico – pubblico e pubblico – privato in riferimento ai singoli progetti; inoltre essa, al fine di mantenere costantemente vivo il dialogo con la comunità palermitana e dell'area metropolitana, coordina il **Tavolo della concertazione e della Cittadinanza attiva**.

La Cabina di Regia è costituita da:

- Sindaco del Comune di Palermo (S);
- Assessore al Piano Strategico del Comune di Palermo (APS);
- Direttore Generale del Comune di Palermo (DG).

La CdR, nell'ambito della propria attività di coordinamento e in riferimento ai singoli progetti da attivare, di volta in volta interagisce e si raccorda con i diversi Assessorati del Comune di Palermo direttamente interessati dai progetti. La CdR ha nel Comitato Scientifico e nel Comitato Tecnico di Controllo figure di supporto e di orientamento tecnico-scientifico, in particolare essi si configurano nel modo seguente:

- **Comitato Scientifico (CS):** struttura formata da esperti di diversi settori, ha un ruolo consultivo finalizzato al supporto scientifico, metodologico e tecnico per una più efficiente attuazione e gestione dei progetti e per un efficace conseguimento degli obiettivi prefissati;
- **Comitato Tecnico di Controllo (CTC):** già struttura di supporto settoriale e di verifica tecnica nella fase di elaborazione del Piano, nella fase attuativa il Comitato, composto dai Dirigenti di settore del Comune di Palermo, fornirà il necessario supporto per una più efficace realizzazione e gestione dei progetti previsti.

B. Area operativa e gestionale, costituita da:

- **Ufficio del Piano Strategico (UPS),** già attivo in fase di elaborazione del Piano¹⁵ cura l'organizzazione tecnica, amministrativa e il coordinamento della fase di attuazione del Piano. In tal senso all'UPS è affidato il compito da un lato di collaborare con il partenariato avendo quale luogo di raccordo e dialogo il **Tavolo Interistituzionale**, il **Tavolo di copianificazione economico-sociale** ed il **Tavolo della concertazione e della Cittadinanza attiva**, dall'altro – parallelamente alla progressiva definizione dei partenariati sui progetti – di organizzare e supportare i **Gruppi operativi di progetto**, formati da uffici competenti della struttura comunale e dagli altri partner pubblici e privati coinvolti sui singoli interventi da attuare. Nello svolgimento di tale attività l'UPS si coordinerà con l'URIFE. All'UPS, inoltre, è demandato il compito di coordinare le attività di comunicazione e informazione correlate al Piano Strategico (di concerto con gli Uffici competenti, si veda il paragrafo "*Comunicazione e diffusione dei risultati*"). Esso, infine, è deputato, di concerto con l'Ufficio Statistica del Comune di Palermo allo svolgimento delle attività di monitoraggio e valutazione delle performance di Piano (si veda il paragrafo "*Sistema di monitoraggio*").
- **Ufficio Relazioni Internazionali e Politiche Europee (URIFE),** ha il compito – in coordinamento con l'UPS – di fornire supporto tecnico per l'attuazione degli interventi previsti nel Piano Strategico, di realizzare un'attività di *fund raising* e di monitorare le fasi di realizzazione dei singoli progetti attuativi. L'URIFE svolge tali attività raccordandosi con i **Gruppi operativi di progetto** ed i **Responsabili di progetto** e, per quanto concerne il monitoraggio, con l'Ufficio Statistica del Comune di Palermo.
- **Gruppi operativi di Progetto (GOP)** sono unità operative con il compito di indagare e approfondire gli aspetti di fattibilità del singolo Progetto Attuativo sotto i diversi profili (tecnico, economico, amministrativo) una volta che si sia strutturato un partenariato effettivo (codificato in forme giuridiche quali convenzioni, protocolli d'intesa, accordi di programma, etc.). In particolare si tratta di strutture tecniche in cui, oltre agli uffici comunali competenti e a rappresentanti dei partner pubblici e/o privati di progetto, potranno di volta in volta e, a seconda delle necessità emerse sul campo, partecipare: specialisti di settore, associazioni, altri enti, etc.
- **Responsabili di progetto (RdP)** incaricati di sovrintendere alla realizzazione di ogni singolo progetto del Piano Strategico, quindi, i soggetti espressione dell'Amministrazione precedente, che hanno il compito di gestire il processo di attuazione del progetto, nonché di fornire i dati relativi al monitoraggio dei singoli interventi per alimentare il sistema di controllo e valutazione periodica delle performance di Piano.

C. Strutture di partecipazione e costruzione del partenariato:

- **Tavolo Interistituzionale (TINT)** mirato all'attivazione di un confronto e di un dialogo permanente tra soggetti pubblici coinvolti nelle iniziative di Piano (Regione Siciliana, Provincia Regionale di Palermo, Comuni dell'Area Metropolitana, Autorità Portuale, Università, etc.) con la finalità di istituire partenariati, finalizzati all'attuazione del Piano Strategico, attraverso la definizione di accordi, intese, convenzioni, etc.
- **Tavolo di Copianificazione Economico-Sociale (TCES)** finalizzato alla definizione di partenariati pubblico privati per l'attuazione dei progetti previsti dal Piano; intende dunque essere il riferimento ed il luogo d'elezione per il dialogo e per la strutturazione di tali rapporti. I soggetti chiamati a partecipare al TCES sono i partner espressione del tessuto produttivo, culturale, sociale, della ricerca, etc. (Grandi Imprese, PMI, Associazioni di categoria, Fondazioni, etc.) che più di altri possono, insieme all'Amministrazione Comunale, rappresentare catalizzatori di risorse per la realizzazione di progetti di rango urbano e metropolitano.
- **Tavolo della Concertazione e della Cittadinanza Attiva (TCCA)** che intende essere il luogo della informazione, del dialogo costruttivo e della concertazione con i cittadini di Palermo e dell'area metropolitana interessati dalle iniziative e dalle azioni correlate alla pianificazione strategica della Città; in tale ambito si potranno inoltre raccogliere proposte, idee, istanze, organizzare forum o attivare gruppi di ascolto dedicati a singole iniziative del Piano, coinvolgere i comitati di quartiere interessati, etc.

6.1.2 Integrazione tra Piano Strategico ed altri strumenti di programmazione

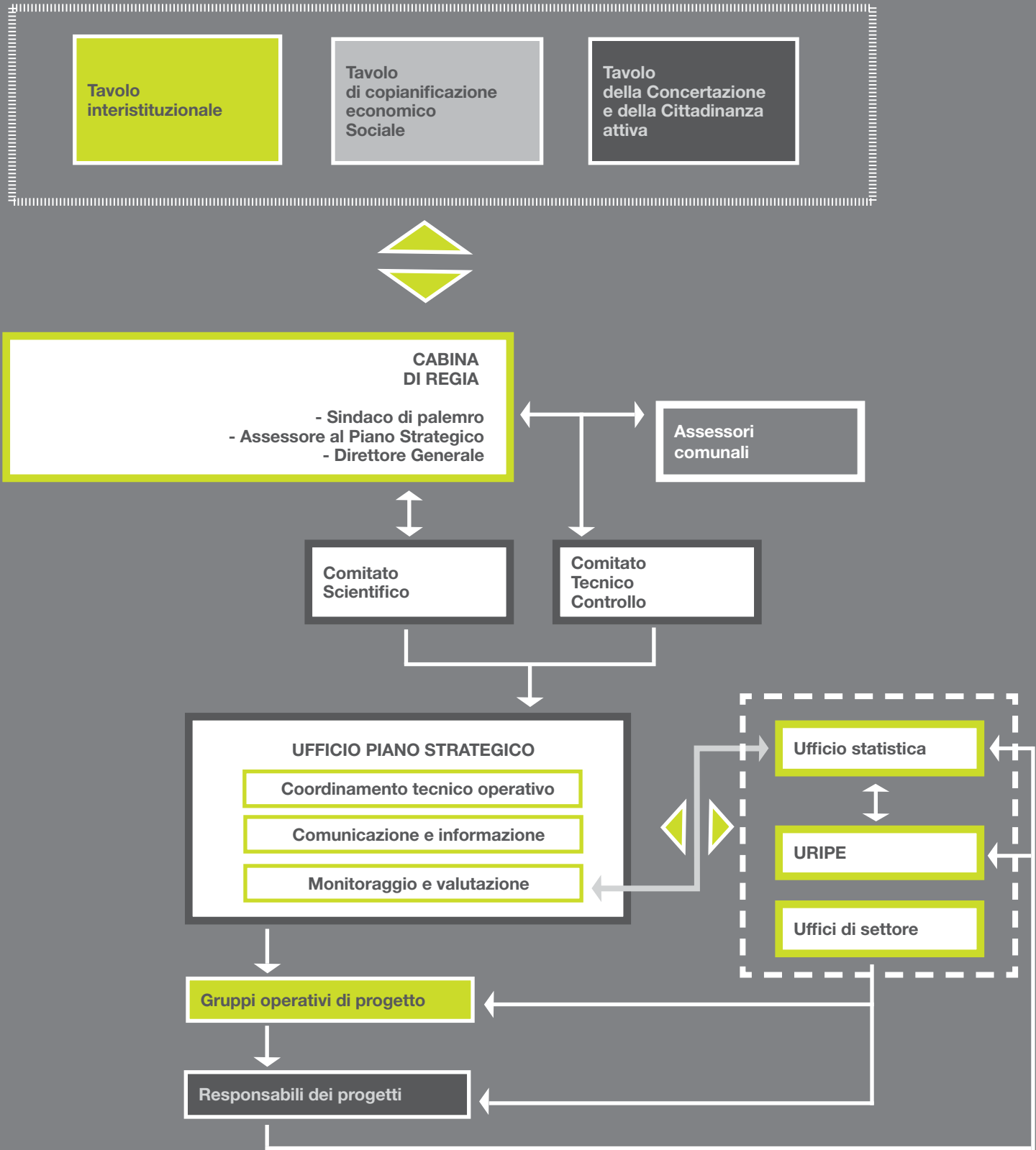
Il modello di governance proposto, come detto in precedenza, implica un forte allineamento delle attività dell'Amministrazione con le finalità e gli obiettivi delineati con la definizione del Piano Strategico, nonché con l'impegno ad attuare lo stesso tramite la realizzazione dei progetti individuati.

Al fine di gestire al meglio la fase di attuazione, il modello organizzativo e gestionale proposto considera la possibilità di individuare una modalità per integrare le previsioni strategiche del Piano ai normali strumenti di programmazione e pianificazione dell'Ente sia per quanto riguarda gli aspetti progettuali che per quelli finanziari. Ad esempio, un primo livello di integrazione è certamente possibile con riguardo ai principali strumenti di programmazione come:

- la Relazione Previsionale e Programmatica (RPP);
- il Piano Esecutivo di Gestione (PEG);
- il Programma generale di sviluppo (Pgs).

Il livello di integrazione tra gli strumenti individuati e il Piano deve riguardare almeno la coerenza degli indirizzi e delle attività. Molto importante, inoltre, sarà trovare una coincidenza o un collegamento per ciò che concerne i sistemi di verifica e controllo (soprattutto finanziario) in itinere dell'attuazione del Piano.

Governance del Piano Strategico: organizzazione e gestione



6.2. Comunicazione e diffusione dei risultati

6.2.1 Fase di elaborazione del Piano Strategico

Il percorso di pianificazione strategica contempla, come previsto dall'apposito Piano di comunicazione (vedasi l'Appendice 1 – Piano di comunicazione e Manuale di identità visiva del Quadro Conoscitivo), la implementazione di attività volte alla informazione, comunicazione e diffusione dei risultati, volte principalmente a:

1. informare costantemente e coinvolgere gli stakeholder interni (Amministrazione Comunale: assessori, dirigenti, funzionari) ed esterni (partner pubblici e privati), più direttamente interessati nei processi di programmazione e attuazione dei progetti, sulle attività in corso, in modo da renderne la partecipazione più efficace e costante;
2. informare i cittadini sul processo in corso al fine di coinvolgerli e renderli partecipi e consapevoli;
3. informare i portatori d'interesse esterni alla Città di Palermo sulle innovazioni e i processi in corso.

Tra le attività di informazione e comunicazione svolte a partire dalla fase di avvio del Piano, si ricordano tra le altre:

- la realizzazione di un **Forum** aperto alla cittadinanza per la presentazione del Piano Strategico;
- la realizzazione di **tavoli tematici** con partecipazione diretta degli stakeholder¹ ;
- la creazione e l'attivazione di un sito web istituzionale, **www.pianostrategico.comune.palermo.it**, avente l'obiettivo principale non solo di informare i cittadini e tutti gli *stakeholder* riguardo le attività del Piano Strategico ma, soprattutto, di condividere tutto ciò che è stato già prodotto favorendo la conoscenza da parte della cittadinanza. Su di esso sono presenti tutti i documenti ufficiali elaborati durante il processo di pianificazione in un'ottica di piena trasparenza e accessibilità alle informazioni;
- la partecipazione all'evento **URBANPROMO 2009**.

A tali attività si aggiungono le iniziative previste per la diffusione dei risultati in seguito alla presentazione del Documento Finale del Piano Strategico; in particolare:

- l'organizzazione di un Forum aperto alla cittadinanza finalizzato alla presentazione del Documento Finale del Piano Strategico nell'ambito del quale, dunque, informare, comunicare, diffondere e condividere i risultati della fase di elaborazione del Piano alla Città di Palermo;
- la pubblicazione del Piano Strategico; finalizzato alla comunicazione delle strategie di Piano sia verso l'esterno (*stakeholder*, cittadinanza) che verso l'interno (gli organi politici ed amministrativi del Comune); ai temi e fattori strategici: Palermo città-nodo del contesto regionale e del Mezzogiorno (Corridoio Meridiano, Piattaforme, etc.);

6.2.2 Fase di attuazione del Piano Strategico

Durante la fase di attuazione del Piano Strategico l'Amministrazione potrà fare ricorso a mezzi di comunicazione e diffusione dei risultati atti ad instaurare, per l'arco di tempo necessario, un canale informativo continuativo e aggiornato con i portatori d'interesse e con la comunità. In tal senso sono due gli strumenti individuati:

16. In proposito si veda si l'allegato "Processo inclusivo" e, nel presente documento, il paragrafo "Percorso di concertazione".

- A. il sito internet istituzionale del Piano Strategico;
- B. il bilancio sociale del Comune di Palermo.

A. Il sito internet **www.pianostrategico.comune.palermo.it** potrà essere utilizzato quale principale piattaforma di comunicazione con i cittadini, con gli stakeholder e internamente all'Amministrazione Comunale tra i diversi settori. Il portale, implementato nella fase di elaborazione del Piano, così come precedentemente illustrato, è un ambiente dinamico già predisposto a future espansioni e aggiornamenti e potrà, dunque, essere arricchito di ulteriori funzioni, finalizzate a rendere tale strumento il principale punto di riferimento per chi vuol conoscere il Piano Strategico e avere informazioni sulle singole iniziative ad esso inerenti.

In particolare, la piattaforma web, con le sue caratteristiche comunicative e di flessibilità, rappresenta lo strumento ideale in termini di costi e benefici per l'Amministrazione Comunale per dare una risposta efficace all'esigenza di interazione determinata dalla progressiva attuazione del Piano divenendo, in tal senso, un canale privilegiato informativo e di scambio da utilizzare in modo pratico e veloce da parte dell'Amministrazione e degli utenti cui si rivolge. Ciò premesso, in fase di attuazione del Piano Strategico, lo strumento web potrebbe essere utilizzato per le seguenti finalità:

1. Supporto alla gestione interna del Piano e dei relativi progetti, attraverso:

- la gestione di un archivio dati relativo ai singoli progetti, accessibile in modo differenziato in base al ruolo e al profilo dell'utente, tramite un'interfaccia chiara, accessibile e facilmente navigabile;
- la creazione di un ambiente strutturato ad accesso protetto per la collaborazione all'interno dello spazio web e la condivisione di informazioni tra Amministrazione Comunale e partner di progetto consentendo ai team di lavoro (interni ed esterni all'AC) di lavorare a distanza;
- la restituzione di alcuni dati in merito allo stato di attuazione dei progetti (monitoraggio).

2. Comunicazione, informazione e diffusione dei risultati verso gli stakeholder e la comunità, tramite:

- l'attivazione di un forum come luogo virtuale per lo scambio di informazioni utili sui singoli Progetti, per la risposta a quesiti posti dagli stakeholder e/o dalla cittadinanza;
- la rappresentazione del Piano tramite una mappa interattiva in cui localizzare e descrivere, attraverso dati georeferenziati, i singoli Programmi Strategici Integrati e i relativi Progetti Cardine e Attuativi al fine di poter consentire agli utenti di visionare e conoscere il quadro complessivo degli interventi;
- informazioni procedurali relative all'attuazione dei Progetti (bandi, convenzioni, soggetti coinvolti) in linea con le esigenze di trasparenza amministrativa;
- attivazione di una newsletter periodica al fine di informare sulle principali attività ed eventi collegati all'attuazione del Piano Strategico nonché sui principali aggiornamenti del sito web.

B. Il bilancio sociale si configura quale documento adottato dalle PP.AA. per rendicontare – e quindi comunicare - la propria attività ai cittadini, nei diversi settori d'azione, con una cadenza periodica (annuale).

Il bilancio sociale, ad oggi, pur rimanendo uno strumento ad adozione volontaria, è uno degli strumenti di comunicazione/informazione istituzionale più diffusi in quanto, per le sue caratteristiche peculiari, rappresenta un canale informativo costante tra l'Amministrazione e la cittadinanza ed i portatori d'interesse. Il Comune di Palermo già utilizza lo strumento del bilancio sociale e, dunque, si ritiene possa essere particolarmente utile inserirvi nelle prossime edizioni, per l'arco di tempo di attuazione del Piano Strategico, un capitolo ad esso dedicato. Ciò al fine di informare e condividere con la comunità il percorso di implementazione delle strategie e dei progetti individuati dal Piano attraverso la rendicontazione delle attività svolte, degli accordi o intese partenariali stipulati, dei progetti attivati e/o realizzati, dei dati sul monitoraggio degli interventi, etc.

Alle attività sopra esposte, che garantiranno, come detto, un flusso informativo costante dall'Amministrazione verso la cittadinanza ed i portatori d'interesse ai diversi livelli, se ne potranno associare altre da adottare a seconda delle esigenze che emergeranno in corso di implementazione del Piano. Di seguito alcuni esempi.

- **Partecipazione ad eventi:** al fine di promuovere il Piano Strategico di Palermo in contesti di rilievo nazionale e internazionale è necessario attivare forme di cooperazione fra le città e fra i soggetti economici e sociali, pubblici e privati. La partecipazione ad eventi e manifestazioni di livello nazionale e internazionale è inoltre utile per favorire la nascita di nuovi rapporti interistituzionali in ambito sovralocale, il consolidamento delle relazioni con altre città italiane ed europee che adottano soluzioni innovative di programmazione quali la pianificazione strategica.
- **Incontri istituzionali:** al fine di condividere e garantire una effettiva attenzione e partecipazione nell'ambito del percorso di attuazione del Piano Strategico, così come avvenuto in fase di elaborazione, potranno essere organizzati ulteriori incontri istituzionali – anche per settore – volti a coinvolgere tutti i possibili interlocutori rispetto alle iniziative di Piano.
- **Forum:** l'organizzazione di forum (metropolitani, urbani, circoscrizionali, di quartiere, assemblee cittadine, etc.) è finalizzata alla costituzione di una linea di comunicazione e scambio costante con i cittadini favorendo il dialogo e l'interazione con la cittadinanza attiva e gli attori del territorio al fine di contribuire al processo di partecipazione, alla governance di Piano.
- **Media:** l'attività di comunicazione prevede l'uso integrato di mezzi diversi per raggiungere molteplici pubblici di riferimento. Potrà essere implementata una campagna di comunicazione istituzionale, principalmente a mezzo stampa e web (newsletter), a livello sia locale sia nazionale (ad esempio per pubblicizzare la partecipazione ad eventi di particolare rilievo nazionale e internazionale e per informare sull'andamento della fase di attuazione del Piano Strategico o in merito alla realizzazione di interventi di particolare rilievo).

Il coordinamento delle attività di comunicazione e diffusione dei risultati nella fase attuativa del Piano Strategico secondo lo schema di governance (vedi sopra) potrà essere affidato all' Ufficio del Piano Strategico (UPS).

6.3. Monitoraggio del Piano Strategico

Il processo di pianificazione strategica del Comune di Palermo, fin dalle prime fasi, ha previsto di accompagnare la costruzione del Piano con la progettazione e l'attivazione di un sistema di monitoraggio e di valutazione degli effetti che il medesimo può determinare sul territorio di riferimento, coerentemente con quanto previsto dal nuovo sistema di monitoraggio "unificato" nell'ambito della programmazione 2007-2013.

Le numerose esperienze di pianificazione strategica sviluppatesi a livello italiano ed europeo, dimostrano che l'attività di monitoraggio è assai complessa ed assume una rilevanza assoluta a fini dell'intero processo.

Il monitoraggio, infatti, deve essere concepito non solo come "istantanea" dello stato attuale, capace di restituire una visione critica del contesto di riferimento secondo lo schema classico obiettivi-risultati-indici, ma anche e soprattutto come strumento per verificare la performance delle azioni messe in campo, valutare i risultati raggiunti, orientare atteggiamenti e facilitare le relazioni degli attori locali rispetto all'idea di città individuata e condivisa nel Piano Strategico. Un elevato livello di partecipazione da parte dei partner locali e la massima condivisione di obiettivi tra stakeholder costituiscono, infatti, un elemento fondamentale per garantire il positivo sviluppo del processo.

Di conseguenza, oltre ad analizzare il grado di realizzazione delle azioni che il Piano prevede, occorre verificarne esiti ed impatti, diretti ed indiretti, finalizzati ad accertare il mix di effetti economici ed urbanistici dell'intervento e la loro interazione.

Il sistema di monitoraggio adottato per il Piano Strategico di Palermo consente:

- il monitoraggio del contesto generale del territorio palermitano attraverso appositi indicatori (**indicatori di contesto**), in grado di restituire lo stato di partenza precedente all'attuazione del Piano e di cogliere in itinere le ricadute generali dello stesso sul territorio;
- il monitoraggio delle performance di Piano collegate alla attuazione dei Progetti Cardine e Cardine/Pilota da esso previsti. (**indicatori di realizzazione, risultato e impatto**).

Il processo di monitoraggio, inoltre, costituisce l'occasione per un'eventuale rimodulazione del Piano nei casi in cui si verificassero scostamenti rilevanti tra risultati attesi e risultati conseguiti. L'attività di monitoraggio e valutazione del Piano Strategico sarà condotta, come evidenziato nel modello di governance esposto nel paragrafo precedente, dall'Ufficio del Piano Strategico di concerto con l'Ufficio Statistica. Quest'ultimo, nello svolgimento dei propri compiti nell'ambito del monitoraggio degli interventi di Piano, si raccorderà con l'Ufficio Relazioni Internazionali e Politiche Europee (URIFE).



6.3.1 Indicatori di contesto: analisi dello stato attuale

Tra le tipologie di indicatori proposti una particolare categoria è rappresentata dagli indicatori "di contesto" (riportati nelle tabelle successive come variabili ed indici di contesto), il cui appellativo è dovuto al fatto che descrivono il contesto territoriale di riferimento in cui il Piano Strategico si colloca, avendo come obiettivo prioritario quello di migliorarlo.

Questi indicatori si applicano all'insieme di un territorio, di una popolazione, o di una categoria definita, mentre riguardano solo indirettamente le ricadute derivante dall'attuazione del Piano.

La base dati è attualmente composta da 65 indicatori suddivisi in 5 aree:

- Popolazione
- Ambiente
- Mobilità
- Cultura
- Economia

Il numero degli indicatori a regime, tuttavia, è destinato a crescere, a seguito ad una progressiva implementazione del database (in allegato su supporto informatico). Si prevede, in particolare, un'integrazione degli indici di contesto afferenti agli ambiti "Cultura" ed "Economia", ambiti per i quali, a titolo esemplifi-

cativo, si elencano alcuni indicatori statistici sui quali l'Ufficio Statistica del Comune di Palermo sta lavorando al fine di verificarne la popolabilità, l'ufficialità della fonte e la possibilità di aggiornamento dei dati:

Cultura:

- numero di sale cinematografiche;
- numero di posti nelle sale cinematografiche;
- numero di teatri;
- numero di posti nei teatri;
- numero di biblioteche;
- numero di libri e altri supporti dati a prestito dalle biblioteche.

Economia:

- unità locali delle imprese per settore di attività;
- addetti alle unità locali delle imprese per settore di attività;
- imprese registrate per forma giuridica;
- imprese registrate per settore di attività.

L'analisi fino ad ora condotta attraverso le serie storiche degli indicatori di contesto consente di fotografare lo stato della città sotto diversi profili (popolazione, ambiente, mobilità, cultura, economia) e di valutarne l'evoluzione nel tempo. Il confronto tra i valori degli indicatori di Palermo e quelli registrati in 11 "grandi comuni" (Torino, Milano, Verona, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Catania) e nei 111 capoluoghi di provincia italiani, permette inoltre di effettuare un *benchmark* utile ad inquadrare la città in un contesto più ampio come quello nazionale.

Il quadro che emerge dall'analisi degli indicatori presenta Palermo come una città in trasformazione: da un lato si registra una diminuzione della popolazione di quasi 30.000 unità in dieci anni; dall'altro, si osserva un aumento considerevole della presenza di cittadini stranieri provenienti principalmente da paesi al di fuori della Unione Europea. Emergono alcune criticità, legate soprattutto alla produzione ed alla differenziazione dei rifiuti, ma non mancano note positive, tra tutte la disponibilità di verde pubblico procapite e l'aumento del numero di imprese sul territorio.

Gli indicatori demografici registrano una regolare diminuzione della popolazione residente nel corso degli anni, mitigata solo in parte da una differenza positiva tra tasso di natalità e tasso di mortalità che tende ad assottigliarsi sempre di più col passare degli anni. Si tratta di una ulteriore conferma di un fenomeno già in atto da tempo su tutto il territorio nazionale, con la popolazione che tende a diminuire nel capoluogo e ad aumentare nei comuni limitrofi. Al di là dei singoli tassi di natalità, influiscono in modo consistente sul fenomeno l'abbandono della città da parte delle famiglie, specialmente di quelle più giovani, il tentativo di sfuggire al caro prezzi delle abitazioni e la ricerca di contesti abitativi più tranquilli. Sicuramente un fattore importante che ha contribuito ad alimentare il *trend* è da ricercare nel generale miglioramento del sistema dei trasporti: ciò consente a molte famiglie di poter acquistare casa a prezzi minori nei comuni limitrofi, pur mantenendo all'interno del capoluogo il proprio centro di interessi, accentuando il fenomeno del pendolarismo da e verso la città. Conseguenza di ciò è che anche a Palermo si osserva un processo di graduale invecchiamento della popolazione: negli ultimi dieci anni il numero dei residenti di età inferiore ai 14 anni è costantemente diminuito, a fronte di un aumento della popolazione al di sopra dei 65 anni; nel 2006, quest'ultima ha numericamente superato la prima.

Per ciò che concerne la dimensione ambientale, Palermo risulta la città italiana (tra quelle oggetto di confronto in questa sede) con la percentuale più alta di verde urbano procapite: con il 32% della superficie comunale occupata da aree verdi, Palermo presenta un valore quasi quattro volte superiore rispetto alla media nazionale. Se nei consumi di acqua per uso domestico e gas metano si registra un certo virtuosismo, lo stesso non si può dire per la produzione di rifiuti ed i processi legati alla raccolta differenziata che, probabilmente, negli ultimi anni hanno risentito negativamente delle controversie legate alla gestione del servizio. Per quanto riguarda l'inquinamento da PM10 (particolato fine), i valori medi, dopo aver toccato un picco negativo nel 2006, negli ultimi due anni sono tornati a scendere, stabilendosi su valori medi nazionali.

Gli indicatori relativi alla mobilità urbana di Palermo descrivono una città che fatica a sostituire i mezzi di trasporto pubblici a quelli privati nelle preferenze dei cittadini: la domanda di trasporto pubblico, dapprima in crescita, ha infatti registrato una frenata negli ultimi tempi. Per contro, il numero di autovetture e quello di motocicli ogni mille abitanti è in continuo aumento, con quest'ultimo che cresce più velocemente di quanto accade a livello nazionale.

Per ciò che riguarda i dati sull'istruzione, la progressiva diminuzione della natalità spiega in gran parte la diminuzione del numero degli alunni; appare tuttavia in costante crescita il numero di studenti extracomunitari. Nell'università si verifica invece un effetto opposto rispetto a quanto osservato nelle scuole: il numero di studenti comunitari si mantiene pressochè stabile, mentre la quota di extracomunitari scende in maniera sensibile. Palermo come sede universitaria continua ad essere frequentata principalmente da cittadini residenti, in quanto il numero di studenti fuori sede è pari a poco più di un terzo del totale. Si notano grandi passi in avanti nell'informatizzazione delle scuole, poichè diminuisce pressochè ovunque il numero di studenti per computer; ciò avviene in misura più marcata nella scuola primaria e secondaria di primo grado.

Gli indicatori di natura economica evidenziano una certa vivacità del tessuto imprenditoriale ed economico palermitano, per alcuni tratti in controtendenza con quanto accade nel resto del paese. Il rapporto tra nascita di nuove imprese e cessazioni nel 2008 si è rivelato positivo, con 128 attività in più presenti sul territorio; il dato è migliore di quanto registrato nell'intero territorio nazionale, al sud Italia e in Sicilia. La presenza di sportelli bancari è in costante aumento ed il deposito bancario medio per abitante si mantiene stabile nel tempo. Il reddito imponibile nel 2006 ha registrato un incremento rispetto all'anno precedente, ma rapportandolo rispettivamente al numero dei contribuenti, alla popolazione residente e alla popolazione in età da lavoro, la performance di Palermo si attesta in penultima posizione nel primo caso e in terzultima posizione negli altri due, registrando tuttavia un buon risultato se si considerano esclusivamente i grandi comuni del sud.

Per ciò che concerne i flussi turistici, gli arrivi negli ultimi due anni hanno subito un lieve passo indietro, coerentemente alle dinamiche nazionali, conseguenza della difficile situazione economica internazionale; la diminuzione riguarda in misura maggiore gli arrivi italiani, mentre scendono con minore intensità gli arrivi stranieri. Nel 2008 le presenze straniere hanno superato per la prima volta le presenze italiane, quest'ultime attestatesi su valori più bassi di quelli registrati nel 1998.

Di seguito si riportano le tabelle inerenti gli indicatori di contesto. I valori con l'asterisco si riferiscono al valore mediano dell'indicatore (e non medio) tra le 103 città capoluogo di provincia, non essendo rintracciabile tra i dati a disposizione il valore medio.

VARIABILI ED INDICI DI CONTESTO

Dimensione	Definizione	Valore	Unità di misura	Anno	Trend (3-5 anni)	Media Italia	Scostamento dalla media (Italia = 100)	
POPOLAZIONE	P1	Popolazione residente	abitanti	2009	↓			
	P2	Tasso di variazione annuale popolazione residente	%	2009	↑	0,5%	-100,0	
	P3	Tasso di natalità	x 1000	2009	↑	9,5	110,5	
	P4	Tasso di mortalità	x 1000	2009	↑	9,8	100,0	
	P5	indice di dipendenza strutturale		2008	↑	52,0	93,5	
	P6	Densità della popolazione	4.129,4	ab. x Km ²	2008	↓	199,3	2.071,9
	P7	% popolazione in età 0-14 anni	15,7%	%	2008	↓	14,1%	111,3
	P8	% popolazione in età 15-64 anni	67,3%	%	2008	↑	65,8%	102,3
	P9	% popolazione in età 65 anni e più	17,0%	%	2008	↑	20,1%	84,6
	P10	% stranieri residenti	3,5%	%	2008	↑	6,5%	53,8
	P11	% stranieri extracomunitari (su totale stranieri)	84,3%	%	2008	↓	46,4%	181,7

Nonostante nel Comune si registri un valore di densità abitativa tra i più alti in Italia, anche a Palermo, in linea con i fenomeni demografici nazionali, la popolazione appare in costante diminuzione e, allo stesso tempo, si assiste ad un progressivo invecchiamento. L'indice di natalità, in costante diminuzione nella prima parte del decennio in corso, ora sembra essersi stabilizzato, attestandosi comunque su valori più alti rispetto alla media.

Valutazione complessiva (trend + scostamento)

VARIABILI ED INDICI DI CONTESTO

Dimensione	Definizione	Valore	Unità di misura	Anno	Trend (3-5 anni)	Media Italia	Scostamento dalla media (Italia = 100)
AMBIENTE	A1 Verde urbano su totale superficie comunale	31,6%	%	2008	↑	8,3%	380,7
	A2 Verde urbano per abitante	76,0	m ² x ab.	2008	↑	93,6	81,2
	A3 Rifiuti solidi urbani per abitante	595,1	Kg x ab.	2008	↑	615,8	96,6
	A4 % raccolta differenziata	4,6%	%	2008	↑	28,5%	16,1
	A5 Acqua per uso domestico per abitante	58,8	m ³ x ab.	2008	↑	68,4	85,9
	A6 % popolazione servita da impianti di depurazione	35,0%	%	2008	↑	87,7%	39,9
	A7 Inquinamento dell'aria - Numero massimo di superamenti del limite previsto per il PM10	69	n. superamenti	2008	↓	61	113,1
	A8 Gas metano per uso domestico e per riscaldamento per abitante	72,7	m ³ x ab.	2008	↑	398,0	18,3
	A9 Energia elettrica per uso domestico per abitante	1.253,8	kWh x ab.	2008	↑	1.209,2	103,7

In ordine alle tematiche ambientali si evidenziano luci ed ombre. Se il Comune può vantare il valore più alto, tra le città italiane, riguardo alla presenza di verde urbano, altri indicatori segnalano dei deficit significativi. Ancora troppo scarsa, ad esempio, è la diffusione di raccolta differenziata dei rifiuti, così come la copertura territoriale degli impianti di depurazione. I consumi di acqua procapite sono tra i più bassi, tuttavia il valore è in crescita, in controtendenza alla media italiana.

Valutazione complessiva (trend + scostamento)

VARIABILI ED INDICI DI CONTESTO

Dimensione	Definizione	Valore	Unità di misura	Anno	Trend (3-5 anni)	Media Italia	Scostamento dalla media (Italia = 100)	
MOBILITÀ	M1	Lunghezza rete autobus	Km	2008				
	M2	Lunghezza rete autobus in sede protetta	Km	2008				
	M3	Numero di fermate autobus	unità	2008				
	M4	Numero autobus in servizio	unità	2008				
	M5	Lunghezza rete ferroviaria in ambito urbano	Km	2008				
	M6	Lunghezza piste ciclabili	Km	2008				
	M7	Indice di ciclabilità	0,95	m.equivalenti x 100 ab.	2008	↑	4,07*	23,3
	M8	Domanda di trasporto pubblico per abitante	109,6	passengeri x ab.	2008	↑	234,5	46,7
	M9	Tasso di motorizzazione - auto	597,5	auto x 1.000 ab.	2008	↑	616,7	96,9
	M10	Tasso di motorizzazione - moto	172,1	moto x 1.000 ab.	2008	↑	124,7	138,0
	M11	Qualità ambientale parco auto E3 e E4	49,0%	%	2008	↑	50,0%*	98,0
	M12	isole pedonali - m ² per abitante	0,07	m ² x ab.	2008	↑	0,21*	33,3
	M13	ZTL - m ² per abitante	0,01	m ² x ab.	2008	↓	0,86*	1,2
	M14	ZTL (altre tipologie) - m ² per abitante	11,7	m ² x ab.	2008			

La mobilità presenta attualmente evidenti criticità, già intuibili in precedenza dall'analisi dell'indicatore sulla presenza di PM10. Il territorio è deficitario in termini di superfici ciclabili, isole pedonali e ZTL. La domanda di trasporto pubblico presenta uno dei valori più bassi tra i grandi comuni italiani, mentre il tasso di motorizzazione è inferiore alla media per le auto, superiore per le moto; entrambi, comunque, sono in crescita.

Valutazione complessiva (trend + scostamento)

VARIABILI ED INDICI DI CONTESTO

Dimensione	Definizione	Valore	Unità di misura	Anno	Trend (3-5 anni)	Media Italia	Scostamento dalla media (Italia = 100)
CULTURA	C1 Alunni scuola primaria	33.266	unità	2007/2008	↘		
	C2 Alunni scuola primaria per classe	19,4	alunni x classe	2007/2008	↔		
	C3 Alunni scuola primaria per PC	24,5	alunni x PC	2007/2008	↘		
	C4 % Alunni scuola primaria extracomunitari	3,0%	%	2007/2008	↔		
	C5 Alunni scuola secondaria primo grado	24.898	unità	2007/2008	↘		
	C6 Alunni scuola secondaria primo grado per classe	20,2	alunni x classe	2007/2008	↔		
	C7 Alunni scuola secondaria primo grado per PC	18,6	alunni x PC	2007/2008	↘		
	C8 % Alunni scuola secondaria primo grado extracomunitari	2,4%	%	2007/2008	↔		
	C9 Alunni scuola secondaria secondo grado	43.384	unità	2007/2008	↔		
	C10 Alunni scuola secondaria secondo grado per classe	21,7	alunni x classe	2007/2008	↔		
	C11 Alunni scuola secondaria secondo grado per PC	13,1	alunni x PC	2007/2008	↔		
	C12 % Alunni scuola secondaria secondo grado extracomunitari	1,2	%	2007/2008	↔		
	C13 Studenti universitari	57.565	unità	2007/2008	↔		
	C14 % Studenti universitari fuorisede	36,2%	%	2007/2008	↘		
	C15 % Studenti universitari stranieri	1,1%	%	2007/2008	↘	2,9%	37,9

Gli indicatori legati all'attività scolastica evidenziano una popolazione studentesca che decresce negli istituti primari, ovvia conseguenza del calo della natalità, mentre appare in lieve crescita tra quelli secondari e nelle università, anche in virtù di un crescente tasso di scolarizzazione della popolazione. In crescita la dotazione di pc nelle scuole.

Valutazione complessiva (trend + scostamento)

VARIABILI ED INDICI DI CONTESTO

Dimensione	Definizione	Valore	Unità di misura	Anno	Trend (3-5 anni)	Media Italia	Scostamento dalla media (Italia = 100)
E1	Imprese registrate	52.705	unità	2008			
E2	Tasso di variazione annuale imprese registrate	0,2%	%	2008		-0,3%	-66,7
E3	Imprese registrate per 1000 abitanti	79,9	imprese x 1.000 ab.	2008		101,7	78,6
E4	Turismo - arrivi	594.372	unità	2008	↓		
E5	Arrivi di turisti stranieri (%)	48,9%	%	2008	↓	43,7%	111,9
E6	Turismo - presenze	1.157.385	unità	2008	↓		
E7	presenze di turisti stranieri (%)	50,4%	%	2008	↓	43,3%	116,3
E8	N. sportelli bancari	242	unità	2008	↑		
E9	N. sportelli bancari per 10000 abitanti	3,7	sportelli x 10.000 ab.	2008	↑	5,7	64,2
E10	Depositi bancari	7.353.616	migliaia di €	2008	↑		
E11	Depositi bancari per abitante	11,1	migliaia di € x ab.	2008	↑	13,9	80,0
E12	Impieghi bancari	7.807.423	migliaia di €	2008	↓		
E13	Impieghi bancari per abitante	11,8	migliaia di € x ab.	2008	↓		
E14	Reddito imponibile per contribuente	24.725	€	2007		18.661	132,5
E15	Reddito imponibile per abitante	9.743	€	2007		12.953	75,2
E16	Indice dei prezzi al consumo	0,5%	%	dic-09			

ECONOMIA

Valutazione complessiva (trend + scostamento)

L'analisi del sistema economico produce dei dati in chiaroscuro. In una fase recessiva come quella degli ultimi anni, si registra un valore positivo di natalità delle imprese, in controtendenza alle dinamiche generali. La base imprenditoriale, tuttavia, è assai meno consistente in termini numerici rispetto alla media. Il turismo, dal canto suo, mostra le difficoltà legate alla sfavorevole congiuntura economica, con una contrazione in particolare della componente straniera. Dal lato del credito, una "particolare" situazione emerge in ordine al reddito imponibile: se si confronta il reddito "per contribuente", quello di Palermo appare ben superiore alla media nazionale, mentre quello "per abitante" è inferiore, in linea con i valori regionali. L'anomalia è dovuta al fatto che a Palermo i dati fiscali del Ministero delle Finanze rilevano un totale di contribuenti pari solitamente al 40% della popolazione, laddove negli altri territori tale percentuale oscilla attorno al 65%. I depositi bancari appaiono stabili negli ultimi anni, mentre per gli impieghi, nell'ultimo anno analizzato, il 2008, si è registrata una brusca inversione di tendenza.

6.3.2 Indicatori di realizzazione, risultato e impatto

Per quanto concerne la fase di attuazione del Piano Strategico, e quindi la misurazione delle performance dello stesso durante il percorso realizzativo degli interventi e la valutazione delle relative ricadute sul territorio, la scelta degli indicatori ha dovuto tenere conto della necessità di rispettare alcuni requisiti: disponibilità territoriale del dato; possibilità di aggiornamento periodico; significatività rispetto alle peculiarità del territorio ed ai potenziali impatti del Piano Strategico.

L'attività di monitoraggio muoverà dall'avvio della fase attuativa dei progetti e ne seguirà lo svolgimento durante il loro il "ciclo di vita", misurandone la realizzazione con opportuni indicatori. In seconda battuta, l'attenzione si focalizzerà sugli indicatori finalizzati a far emergere gli impatti sociali, economici, infrastrutturali, ambientali, culturali, turistici che le azioni del Piano saranno capaci di sviluppare.

La griglia di valutazione, per quanto riguarda la fase attuativa del Piano, comprende una serie di indicatori: di realizzazione¹⁷, di risultato¹⁸ e di impatto¹⁹. In particolare, le prime due categorie sono riferite a ciascuno dei **Progetti Cardine** previsti dal Piano, mentre gli indicatori di impatto sono riferiti ai quattro temi strategici (cultura, ambiente, infrastrutture e mobilità) ricollegandosi agli indicatori di contesto individuati in precedenza in quanto la misurazione degli impatti è mirata a verificare il raggiungimento degli obiettivi strategici generali.

Si osserva che per quanto riguarda i **Progetti Cardine classificati dal Piano come Pilota**, si è proceduto attribuendo singoli indicatori di realizzazione e risultato per ogni tipologia individuata a ciascun Progetto Attuativo. La scelta è stata determinata dalla importanza riconosciuta ai Progetti Pilota nell'ambito della vision complessiva di Piano.

Nell'individuare gli indicatori di realizzazione e di risultato, i principi seguiti hanno riguardato innanzitutto la coerenza con l'ambito di azione del progetto; altri criteri selettivi sono stati la disponibilità del dato a livello locale e la sua aggiornabilità.

Gli indicatori di realizzazione e di risultato segnalati, in virtù della loro natura legata agli effetti immediati di un programma, determinano l'esigenza di rilevazioni ad hoc, che in parte sono effettuabili all'interno dei processi attuativi, in parte sono invece oggetto di una specifica attività d'indagine, che dovrà essere adeguatamente perseguita, mentre, per quanto riguarda gli indicatori di impatto, si tratta di informazioni di frequente utilizzo che rimandano principalmente a fonti di pubblico accesso (ad eccezione degli indicatori legati a dati di dominio esclusivo degli uffici comunali).

Nelle tabelle riportate in seguito, in riferimento agli indicatori d'impatto, si è voluto segnalare un valore di partenza quale riferimento per le verifiche successive. Si segnala, inoltre, che gli indicatori di realizzazione, di risultato e d'impatto potranno essere meglio definiti e maggiormente diversificati, in ragione delle caratteristiche specifiche degli interventi, una volta raggiunto un elevato livello di definizione dei progetti in fase attuativa.

I Responsabili dei Progetti (RdP) – come già evidenziato nel paragrafo dedicato al modello di governance – avranno il compito di alimentare il sistema di monitoraggio del Piano Strategico, fornendo all'Ufficio Statistica del Comune di Palermo ed all'URIBE i dati relativi agli indicatori di realizzazione e di risultato tramite procedura che sarà definita in fase di implementazione del Piano.

Le tabelle seguenti riportano i set di indicatori proposti.

16. Gli indicatori di realizzazione misurano l'output dei programmi, il livello al quale sono espressi gli obiettivi della programmazione.

17. Misurano gli effetti diretti e immediati dell'intervento e forniscono informazioni sui cambiamenti riguardanti, ad esempio, il comportamento, la capacità o il rendimento dei diretti beneficiari. Esempio: numero lordo di posti di lavoro creati, esiti positivi delle attività di formazione, etc.

18. Si riferiscono ai benefici del programma nel medio-lungo periodo, al di là degli effetti immediati sui diretti beneficiari, a livello dell'intervento ma anche, più in generale, nella zona interessata dal programma, sono legati agli obiettivi più generali del programma stesso e prendono in considerazione gli effetti indiretti (dislocazione ed effetti moltiplicatori). Esempio: aumento dell'occupazione nelle zone rurali, aumento della produttività del settore agricolo, aumento della produzione di energia rinnovabile.

	PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	STATO AVANZAMENTO PROGETTI ATTUATIVI	INDICATORI DI REALIZZAZIONE	INDICATORI DI RISULTATO
Valorizzazione Risorse Culturali	ATI 2 - Città internazionale della cultura (Progetto Pilota)	Lolli - Notarbartolo: nuova centralità, parco urbano e centro municipalità	INIZIALE	Superficie area trasformata/riqualificata	Tasso di riqualificazione area (superficie trasformata o riqualificata su superficie totale area)
		Cantieri culturali alla Zisa: valorizzazione e potenziamento delle attività culturali	INTERMEDIO	Realizzazione/recupero strutture/spazi per attività culturali/ turistiche	Variazione del numero di visitatori nei siti recuperati/valorizzati/creati
		Riconnessione e ricucitura del sistema dei parchi urbani centrali	INIZIALE	Opere realizzate nei parchi urbani centrali	Nuovi percorsi turistici creati
	Centro storico (Progetto Pilota)	Riqualificazione e valorizzazione del Centro Storico attraverso politiche di rigenerazione, interventi di restauro e la redazione del nuovo PPE	INIZIALE	Superficie area trasformata/riqualificata	Variazione delle attività commerciali ed artigianali nel Centro Storico
		Realizzazione del Distretto Culturale	INIZIALE	Numero di Programmi di valorizzazione e promozione del territorio	Capacità di attrazione dei consumi turistici (giornate di presenza negli esercizi ricettivi/abitanti)
		Azioni di rigenerazione dei tessuti e degli spazi pubblici nel Centro Storico	INTERMEDIO	Superfici spazi pubblici riqualificati	Nuovi percorsi turistici creati
		Implementazione e miglioramento della Mobilità slow	INIZIALE	Superficie di piste ciclabili costruita	Incremento % della superficie di piste ciclabili
	Museo Diffuso - Città centrale - Piana dei Colli - Mondello	Attivazione di politiche per la realizzazione del Museo diffuso	INTERMEDIO	Numero interventi di recupero/restauro	Tasso di recupero urbano (superficie edifici culturali recuperati su superficie totale edifici culturali)
		Azioni per la promozione delle risorse culturali esistenti, la strutturazione di itinerari storico-monumentali e l'implementazione dei servizi e dell'offerta culturale	INTERMEDIO	Numero di interventi di promozione delle risorse culturali	Incremento dei siti culturali e musei inseriti nei percorsi culturali/museali

	PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	STATO AVANZAMENTO PROGETTI ATTUATIVI	INDICATORI DI REALIZZAZIONE	INDICATORI DI RISULTATO
Valorizzazione delle Risorse Ecologiche e Ambientali	Waterfront liquido (Progetto Pilota)	Azioni di recupero della costa per la balneazione	INIZIALE	Superficie aree litoranee bonificate	Incremento lunghezza del litorale balneabile
		Azioni per la difesa e il recupero dei litorali marini costieri	INIZIALE	Numero di interventi di protezione/recupero del litorale	Incremento della superficie di litorale fruibile
		Porti turistici: potenziamento e incremento dei servizi alla nautica	INIZIALE	Numero di nuovi servizi alla nautica attivati	Numero di soggetti (imprese, associazioni, etc.) beneficiari dei nuovi servizi attivati
		Porti pescherecci: incremento e sostegno delle attività di pesca e pescaturismo	INIZIALE	Imprese beneficiarie di azioni a sostegno del settore	Saldo demografico imprese nel settore Pesca, piscicoltura e servizi connessi
		Riqualificazione delle borgate marinare	INIZIALE	Imprese beneficiarie di interventi di riqualificazione	Incremento del numero di iniziative culturali nelle aree interessate
		Azioni per l'integrazione delle relazioni porto - città	INIZIALE	Numero di nuovi servizi attivati per l'integrazione porto-città	Rapporto visitatori fuori stagione/alta stagione
	Parco territoriale del fiume Oreto	Corridoio ecologico del Parco dell'Oreto – Azioni per la realizzazione del parco territoriale, per la messa a sistema delle aree verdi e per la realizzazione delle strutture di servizio del parco	INIZIALE	Numero di interventi di riqualificazione del bacino fluviale	Superficie riqualificata e riconvertita a Parco
			INIZIALE	Nuovi servizi attivati per la fruibilità dell'area	Superficie riqualificata e riconvertita a Parco

	PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	STATO AVANZAMENTO PROGETTI ATTUATIVI	INDICATORI DI REALIZZAZIONE	INDICATORI DI RISULTATO
Valorizzazione delle Risorse Ecologiche e Ambientali	Sistema ambientale e rete ecologica urbana	Corridoi ecologici: azioni per la continuità e la messa a sistema delle aree verdi esistenti, e realizzazione di una rete materiale di connessione tra le risorse naturalistiche	INIZIALE	Interventi finalizzati alla connessione e la messa a sistema delle aree verdi	Nuovi percorsi turistici creati
		Azioni per la realizzazione di un sistema di continuità delle aree verdi urbane esistenti (Parchi urbani, Ville e giardini storici, viali alberati, etc.)	INIZIALE		
		Azioni per la tutela, il recupero e la salvaguardia del patrimonio naturale esistente (Monti di Palermo, Monte Pellegrino, Capo Gallo)	INIZIALE		
		Implementazione e miglioramento della Mobilità slow	INIZIALE	Interventi atti a favorire la diffusione della mobilità sostenibile	Variazione del livello di inquinamento atmosferico
		Attuazione della Certificazione ambientale EMAS nell'intero territorio comunale	INIZIALE		
		Politiche attuative per la redazione di un Piano di raccolta differenziata dei rifiuti	INIZIALE		
	Sistema agricolo - produttivo	Azioni per la realizzazione di una rete delle risorse ecologiche esistenti, finalizzata ad innescare economie di scala e meccanismi di sviluppo connessi alla produzione locale	INTERMEDIO	Numero di interventi a sostegno del comparto agricolo	Incremento aziende agricole presenti nelle aree interessate da interventi
			INTERMEDIO	Aziende agricole fruitrici degli interventi a sostegno del settore	Saldo demografico aziende agricole

	PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	STATO AVANZAMENTO PROGETTI ATTUATIVI	INDICATORI DI REALIZZAZIONE	INDICATORI DI RISULTATO
Attrattività, Qualità Urbana e Coesione Sociale	ATI 1 - Città degli scambi e dell'innovazione (Progetto Pilota)	Area Fiera e Caserma Cascino: Polo Congressuale ed espositivo	INIZIALE	Nuove superfici costruite	Tasso di riqualificazione area (superficie trasformata o riqualificata su superficie totale area)
		Riqualificazione dell'area dell'ex Chimica Arenella: nuova centralità urbana con servizi culturali, ricettivi e per il tempo libero	INIZIALE	Realizzazione/recupero strutture/spazi per attività culturali/ turistiche	Nuove imprese/servizi attivate a carattere ricettivo/turistico
		Area Sampolo - ortofrutticolo-Ucciardone: servizi culturali, ricettivi, ricreativi e congressuali	INIZIALE	Realizzazione/recupero strutture/spazi per attività culturali/ turistiche	Nuove imprese/servizi attivate a carattere ricettivo/turistico
	Direzionalità	Centro Direzionale Regionale	INIZIALE	Nuove superfici costruite	Tasso di riqualificazione area (superficie trasformata o riqualificata su superficie totale area)
		Cittadella della Polizia	INIZIALE		
		Area dell'aeroporto di Boccadifalco	INIZIALE	Numero di interventi per la sistemazione della mobilità	Nuovi servizi di mobilità pubblica attivati
		Area di Fondo Uditore	INIZIALE		
	Formazione e Ricerca	Corridoio ecologico del Parco dell'Oreto – Azioni per la realizzazione del parco territoriale, per la messa a sistema delle aree verdi e per la realizzazione delle strutture di servizio del parco	INIZIALE	Realizzazione/recupero strutture/spazi per attività finalizzate alla formazione e alla ricerca	Variazione degli addetti nei settori di R&S
				Numero interventi a sostegno della R&S	Variazione del numero di imprese coinvolte in progetti di ricerca

	PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	STATO AVANZAMENTO PROGETTI ATTUATIVI	INDICATORI DI REALIZZAZIONE	INDICATORI DI RISULTATO
Attrattività, Qualità Urbana e Coesione Sociale	Poli Sanitari	Azienda Ospedaliera Cervello: specializzazione pediatrica	INIZIALE	Numero di interventi per la specializzazione pediatrica	Incremento di posti letto nei reparti pediatrici
		Azienda Ospedaliera Villa Sofia – CTO: specializzazione in emergenza	INIZIALE		
		Polo sanitario Ospedale Civico, Policlinico, Ismett: potenziamento del polo ed implementazione della ricerca scientifica	INIZIALE	Numero di interventi di potenziamento delle strutture sanitarie	Incremento posti letto ordinari
		Potenziamento e miglioramento della qualità delle altre strutture sanitarie esistenti	INIZIALE		
	Nuovo sistema sportivo	Realizzazione del nuovo stadio (area Velodromo)	INIZIALE	Nuovi impianti realizzati per attività sportive/ricreative	Numero fruitori delle nuove strutture
		Potenziamento del polo sportivo di Viale del Fante	INIZIALE		
		Realizzazione del Polo sportivo Città degli sport acquatici alla Bandita	INIZIALE	Numero di interventi di potenziamento delle infrastrutture sportive/ricreative	Tasso di implementazione delle strutture (superficie ristrutturata e potenziata/ superficie totale)
		Potenziamento dei servizi sportivi esistenti	INIZIALE		

	PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	STATO AVANZAMENTO PROGETTI ATTUATIVI	INDICATORI DI REALIZZAZIONE	INDICATORI DI RISULTATO
Attrattività, Qualità Urbana e Coesione Sociale	Periferie	Attivazione di politiche per l'housing sociale ed individuazione di nuove aree per l'edilizia sperimentale pubblica ed integrata	INIZIALE	Numero di interventi di manutenzione/riqualificazione di edifici dei quartieri ERP	% edifici interessati dagli interventi di manutenzione su edifici totali dei quartieri ERP
		Azioni per la rigenerazione dei quartieri di ERP	INIZIALE		
		Azioni volte a migliorare la mobilità pubblica nelle periferie (autobus a chiamata)	INIZIALE		
		Riqualificazione degli spazi pubblici	INIZIALE	Azioni attivate per l'inserimento lavorativo delle fasce svantaggiate	Nuovi posti di lavoro per soggetti appartenenti alle fasce svantaggiate
		Decentramento amministrativo	INIZIALE		
		Occupazione sostenibile a favore delle fasce svantaggiate	INIZIALE		
	Grande viabilità	Circonvallazione - nuovo viale urbano	INIZIALE	Km di strada costruiti	Incremento della rete viaria in km
		Realizzazione della strada sotterranea porto -circonvallazione	INIZIALE		
		Nodi di scambio erogatori di servizi	INIZIALE	Numero di interventi di infrastrutturazione stradale	Percentuale di rete stradale che ha beneficiato di interventi di miglioramento
		Principale viabilità di connessione urbana: riqualificazione e integrazione dei tratti stradali	INIZIALE		
		Parcheggio di Interscambio Porta Sud - Roccella (bus extraurbani - auto - metro)	INIZIALE		
	Mobilità sostenibile	Attuazione del PTGU (Piano Generale del Trasporto Urbano)	INIZIALE	Numero di interventi per l'implementazione dei servizi di trasporto pubblico locale	Variazione dl numero di passeggeri del trasporto pubblico urbano
		Attuazione del PSMS (Metropolitana, metropolitana leggera, linee tranviarie, parcheggi di interscambio)	INIZIALE		
		Implementazione e miglioramento della Mobilità slow	INIZIALE	Nuove linee di trasporto pubblico attivate	Incremento delle linee di trasporto pubblico
		Infomobilità e competitività del trasporto pubblico	INIZIALE		

	PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	STATO AVANZAMENTO PROGETTI ATTUATIVI	INDICATORI DI REALIZZAZIONE	INDICATORI DI RISULTATO
Competitività, Impresa e Innovazione	Incubatore creativo di impresa (Progetto Pilota)	Creazione dei nuovi mercati generali (Bonagia)	INIZIALE	Superficie aree recuperate/riqualificate	Incremento di superficie comunale adibita alle attività di mercato
		Potenziamento delle attività produttive delle aree ASI - Brancaccio	INIZIALE	Imprese beneficiarie di azioni a sostegno/servizio delle attività produttive	Incremento del numero di attività produttive presenti nell'area oggetto di potenziamento
		Pianificazione e razionalizzazione del sistema GDO	INTERMEDIO	Imprese della GDO interessate dalle azioni di razionalizzazione del sistema	% imprese della GDO sul totale imprese commerciali
		Riassetto del sistema dell'accessibilità alle aree commerciali e produttive	INIZIALE	Interventi di carattere infrastrutturale per il miglioramento dell'accessibilità	Numero di soggetti beneficiari degli interventi
		Politiche per lo sviluppo della ricerca e l'avvio di imprese innovative	INIZIALE	Soggetti beneficiari di azioni a sostegno del terziario avanzato	Nuove imprese avviate nel settore della R&S
		Creazione di sistemi integrati per la ricerca e l'innovazione	INIZIALE	Realizzazione/recupero strutture/spazi per attività finalizzate alla formazione e alla ricerca	Nuove imprese avviate nel settore della R&S
		Azioni per il potenziamento delle reti della conoscenza per la formazione, la ricerca (Università, Archirafi, Uni-NetLab)	INIZIALE	Corsi di educazione/formazione attivati	Numero di beneficiari dei corsi attivati sugli aventi diritto
		Policlinico: realizzazione di strutture e servizi per le imprese nel settore biomedico	INIZIALE	Imprese nel settore biomedico beneficiarie delle strutture/servizi realizzati	Variazione delle strutture per le imprese biomediche per impresa operante nel settore
		Fiera: realizzazione di un centro espositivo e di un incubatore d'impresa	INIZIALE	Nuove superfici costruite per attività fieristiche	Numero annuale delle imprese fruitrici dei nuovi servizi
		Area ex Chimica Arenella: realizzazione di un centro espositivo per le imprese (Fiera delle Idee)	INIZIALE	Nuove superfici costruite per attività fieristiche	Numero annuale delle imprese fruitrici dei nuovi servizi
Occupazione sostenibile a favore delle fasce svantaggiate	INTERMEDIO	Numero di posti lavoro creati	Tasso di inserimento occupazionale lordo dei destinatari		

	PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI	STATO AVANZAMENTO PROGETTI ATTUATIVI	INDICATORI DI REALIZZAZIONE	INDICATORI DI RISULTATO
Competitività, Impresa e Innovazione	Waterfront (Porto) (Progetto Pilota)	Porto commerciale: potenziamento del sistema logistico e creazione della piattaforma portuale Tirreno occidentale	INIZIALE	Nuove attività avviate a servizio delle attività logistiche	Percentuale di tonnellate di merci movimentate sul totale regionale
		Porto crociere: potenziamento ed implementazione dei servizi città-porto	INIZIALE	Numero di nuovi servizi attivati per l'integrazione porto-città	Incremento di passeggeri croceristi
		Porto industriale: infrastrutture, servizi e politiche a supporto delle attività cantieristiche	INIZIALE	Nuove attività avviate a servizio delle attività cantieristiche	Operatori privati coinvolti nelle opere di potenziamento e infrastrutturazione
	Grande viabilità	Autostrada: potenziamento e realizzazione della terza corsia (ANAS)	INIZIALE	Km di strada costruiti	Incremento della rete viaria in km
		Realizzazione della nuova tangenziale interna	INIZIALE		
		Circonvallazione – nuovo viale urbano	INIZIALE	Numero di interventi di infrastrutturazione stradale	Variazione del numero di incidenti nelle strade oggetto di intervento
		Realizzazione della strada sotterranea porto -circonvallazione	INIZIALE		
		Principale viabilità di connessione urbana: riqualificazione e integrazione dei tratti stradali	INIZIALE		
	Parcheggio di Interscambio Porta Sud - Roccella (bus extraurbani - auto - metro)	INIZIALE			

LEGENDA STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

INIZIALE	La realizzazione del progetto deve essere ancora avviata
INTERMEDIO	La realizzazione del progetto è in itinere
AVANZATO	La realizzazione del progetto è in fase avanzato o di completamento,

PSI	INDICATORI DI IMPATTO			
	Indicatore	Valore	Anno	Fonte
CULTURA	Offerta ricettiva (posti letto negli esercizi ricettivi ogni 100.000 abitanti)	1.619,16	2008	Istat, Capacità e movimento degli esercizi ricettivi
	Tasso di turisticità (numero di presenze turistiche ogni 100.000 abitanti)	176.408,9	2008	Azienda Soggiorno e Turismo Palermo - Monreale
	Indice di offerta culturale (musei e istituti similari non statali per 100 km2 di superficie comunale)	15,7	2006	Istat, Indagine sugli istituti di antichità e d'arte e i luoghi della cultura non statali
AMBIENTE	Balneabilità delle acque marine (% di coste balneabili sul totale di coste controllate)	97,9%	2008	Elaborazioni Istat, dati Ministero della Salute
	Densità di verde urbano (% verde urbano su superficie totale)	31,6%	2008	Istat, Dati ambientali nelle città
	Inquinamento dell'aria - Numero massimo di superamenti del limite previsto per il PM10	69	2008	Istat, Dati ambientali nelle città
INFRASTRUTTURE (servizi alla persona e alle imprese)	Imprese registrate per 1000 abitanti	79,9	2008	Elaborazioni su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese
	Movimento merci in navigazione di cabotaggio (tonnellate di merci movimentate)	6.803.726	2008	Dati Assoport e Autorità portuale
	Studenti universitari fuori sede (%)	36,2%	2008	Università degli Studi di Palermo
MOBILITA'	Densità di piste ciclabili (km di piste per 100 km di superficie comunale)	11,7	2008	Istat, Dati ambientali nelle città
	Domanda di trasporto pubblico (passeggeri annui trasportati dai mezzi di trasporto pubblico per abitante)	109,6	2008	Istat, Dati ambientali nelle città
	Densità della rete stradale (Km su Km2 di superficie)	4,60	2007	Dati del Ministero dell'Interno



TAVOLE SINTETICHE DELL'INQUADRAMENTO
DELLA COERENZA TRA PROGRAMMI
STRATEGICI INTEGRATI E LINEE D'AZIONE



VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE CULTURALI									PSI	
MUSEO DIFFUSO CITTÀ CENTRALE PIANA DEI COLLI MONDELLO		CENTRO STORICO (PROGETTO PILOTA)				AT12 CITTÀ INTERNAZIONALE DELLA CULTURA (PROGETTO PILOTA)			PROGETTI CARDINE	
Azioni per la promozione delle risorse culturali esistenti, la strutturazione di itinerari storici monumentali e l'implementazione dei servizi e dell'offerta culturale	Attivazione di politiche per la realizzazione del Museo Diffuso	Implementazione e miglioramento della Mobilità slow	Azioni di rigenerazione dei tessuti e degli spazi pubblici nel Centro Storico	Realizzazione del Distretto Culturale	Riqualificazione e valorizzazione del Centro Storico attraverso politiche di rigenerazione, interventi di restauro e la redazione del nuovo PPE	Ricommissione e ricucitura del sistema dei parchi urbani centrali	Cantieri Culturali alla Zisa: valorizzazione e potenziamento delle attività culturali	Lolli - Notarbartolo: nuova centralità, parco urbano e centro di municipalità	PROGETTI ATTUATIVI	
									Salvaguardia attiva del patrimonio naturale e paesaggistico	AMBIENTE
									Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano	
									Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili	
									Rifiuti: tra razionalizzazione, educazione e valorizzazione - Metabolismo urbano	
									Uso razionale delle risorse idriche e disinquinamento	
									Recupero e valorizzazione dell'armatura culturale - Turismo culturale	CULTURA
									Valorizzazione e sviluppo delle risorse immateriali - Comunicazione e identità	
									Attrattività, internazionalizzazione, nuove frontiere culturali	
									Pianificazione sovralocale delle infrastrutture della mobilità	MOBILITÀ
									Strategia a sostegno dell'intermodalità	
									Delocalizzazione di servizi e di funzioni nelle periferie e nell'hinterland	
									Promozione dell'infomobilità	
									Efficienza del trasporto pubblico	
									Mobilità slow	
									Potenziamento del sistema portuale	
									Attuazione del PSMS	INFRASTRUTTURE
									Qualità della vita sociale	
									Qualità e competitività delle attività produttive	
									Inclusione sociale e integrazione	
									Politiche abitative	
									Ricerca e sviluppo	
									Identità del territorio e turismo relazionale	

VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE ECOLOGICHE E AMBIENTALI							PSI	
PARCO TERRITORIALE DEL FIUME ORETO	WATERFRONT LIQUIDO (PROGETTO PILOTA)						PRO-GETTI CARDINE	
Corridoio ecologico del Parco dell'Oreto - Azioni per la realizzazione del parco territoriale, per la messa a sistema delle aree verdi e per la realizzazione delle strutture a servizio del parco	Azioni per l'integrazione delle relazioni waterfront-città	Riqualificazione delle borgate marine	Porti pescherecci: incremento e sostegno delle attività di pesca e pesca-turismo	Porti turistici: potenziamento e incremento dei servizi alla nautica	Azioni per la difesa e il recupero dei litorali marini costieri	Azioni di recupero della costa per la balneazione	PROGETTI ATTUATIVI	
							Salvaguardia attiva del patrimonio naturale e paesaggistico	AMBIENTE
							Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano	
							Risparmio energetico e utilizzo di fonti e nergetiche rinnovabili	
							Rifiuti: tra razionalizzazione, educazione e valorizzazione - Metabolismo urbano	
							Uso razionale delle risorse idriche e disinquinamento	
							Recupero e valorizzazione dell'armatura culturale - Turismo culturale	CULTURA
							Valorizzazione e sviluppo delle risorse immateriali - Comunicazione e identità	
							Attrattività, internazionalizzazione, nuove frontiere culturali	
							Pianificazione sovralocale delle infrastrutture della mobilità	MOBILITÀ
							Strategia a sostegno dell'intermodalità	
							Delocalizzazione di servizi e di funzioni nelle periferie e nell'hinterland	
							Promozione dell'infomobilità	
							Efficienza del trasporto pubblico	
							Mobilità slow	
							Potenziamento del sistema portuale	
							Attuazione del PSMS	INFRASTRUTTURE
							Qualità della vita sociale	
							Qualità e competitività delle attività produttive	
							Inclusione sociale e integrazione	
							Politiche abitative	
							Ricerca e sviluppo	
							Identità del territorio e turismo relazionale	

VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE ECOLOGICHE E AMBIENTALI						PSI
SISTEMA AMBIENTALE E RETE ECOLOGICA URBANA						PROGETTI CARDINE
Politiche attuative per la redazione di un Piano di raccolta differenziata dei rifiuti	Attuazione della Certificazione ambientale EMAS nell'intero territorio comunale	Implementazione e miglioramento della Mobilità slow	Azioni per la tutela, il recupero e la salvaguardia del patrimonio naturale esistente (Monti di Palermo, Monte Pellegrino, Capo Gallo)	Azioni per la realizzazione di un sistema di continuità delle aree verdi urbane esistenti (Parchi urbani, Ville e giardini storici, viali alberati, ect.)	Corridoi ecologici: azioni per la continuità e la messa a sistema delle aree verdi esistenti e realizzazione di una rete materiale di connessione tra le risorse naturalistiche	PROGETTI ATTUATIVI
						Salvaguardia attiva del patrimonio naturale e paesaggistico
						Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano
						Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili
						Rifiuti: tra razionalizzazione, educazione e valorizzazione - Metabolismo urbano
						Uso razionale delle risorse idriche e disinquinamento
						Recupero e valorizzazione dell'armatura culturale - Turismo culturale
						Valorizzazione e sviluppo delle risorse immateriali - Comunicazione e identità
						Attrattività, internazionalizzazione, nuove frontiere culturali
						Pianificazione sovralocale delle infrastrutture della mobilità
						Strategia a sostegno dell'intermodalità
						Delocalizzazione di servizi e di funzioni nelle periferie e nell'hinterland
						Promozione dell'infomobilità
						Efficienza del trasporto pubblico
						Mobilità slow
						Potenziamento del sistema portuale
						Attuazione del PSMS
						Qualità della vita sociale
						Qualità e competitività delle attività produttive
						Inclusione sociale e integrazione
						Politiche abitative
						Ricerca e sviluppo
						Identità del territorio e turismo relazionale

AMBIENTE

CULTURA

MOBILITÀ

INFRASTRUTTURE

ATTRATTIVITÀ, QUALITÀ URBANA E COESIONE SOCIALE											PSI	
POLI SANITARI		FORMAZIONE E RICERCA	DIREZIONALITÀ				ATI 1 - CITTÀ DEGLI SCAMBI E DELL'INNOVAZIONE (PROGETTO PILOTA)			SISTEMA AGRICOLA - PRODUTTIVO	PROGETTI CARDINE	
Azienda Ospedaliera Villa Sofia - CTO: specializzazione in emergenza	Azienda Ospedaliera Cervello: specializzazione pediatrica	Potenziamento delle reti della conoscenza, della formazione e della ricerca (Università, Centri di Ricerca)	Area di Fondo Uditore	Area dell'aeroporto di Boccadifalco	Cittadella della Polizia	Centro Direzionale Regionale	Riqualificazione dell'area dell'ex Chimica Arenella: nuova centralità urbana con servizi culturali, ricettivi e per il tempo libero	Area Sempolo - Ortofrutticolo - Ucciardone: servizi culturali, ricettivi, ricreativi e congressuali	Area Fiera e Caserma Cascino: Polo Congressuale ed Espositivo	Azioni per la realizzazione di una rete delle risorse ecologiche esistenti, finalizzata ad innescare economie di scala e meccanismi di sviluppo connessi alla produzione locale ed al turismo	PROGETTI ATTUATIVI	
											Salvaguardia attiva del patrimonio naturale e paesaggistico	AMBIENTE
											Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano	
											Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili	
											Rifiuti: tra razionalizzazione, educazione e valorizzazione - Metabolismo urbano	
											Uso razionale delle risorse idriche e disinquinamento	
											Recupero e valorizzazione dell'armatura culturale - Turismo culturale	CULTURA
											Valorizzazione e sviluppo delle risorse immateriali - Comunicazione e identità	
											Attrattività, internazionalizzazione, nuove frontiere culturali	
											Pianificazione sovralocale delle infrastrutture della mobilità	MOBILITÀ
											Strategia a sostegno dell'intermodalità	
											Delocalizzazione di servizi e di funzioni nelle periferie e nell'hinterland	
											Promozione dell'infomobilità	
											Efficienza del trasporto pubblico	
											Mobilità slow	
											Potenziamento del sistema portuale	
											Attuazione del PSMS	INFRASTRUTTURE
											Qualità della vita sociale	
											Qualità e competitività delle attività produttive	
											Inclusione sociale e integrazione	
											Politiche abitative	
											Ricerca e sviluppo	
											Identità del territorio e turismo relazionale	

ATTRATTIVITÀ, QUALITÀ URBANA E COESIONE SOCIALE										PSI	
PERIFERIE				NUOVO SISTEMA SPORTIVO				POLI SANITARI			PROGETTI CARDINE
Riqualificazione degli spazi pubblici	Azioni volte a migliorare la mobilità pubblica nelle periferie (autobus a chiamata)	Azioni per la rigenerazione dei quartieri di ERP	Attivazione di politiche per l'housing sociale ed individuazione di nuove aree per l'edilizia sperimentale pubblica ed integrata	Potenziamento dei servizi sportivi esistenti	Realizzazione del Polo sportivo Città degli sport acquatici alla Bandita	Potenziamento del polo sportivo di viale Del Fante	Realizzazione del nuovo stadio (area Velodromo)	Potenziamento e miglioramento della qualità delle altre strutture sanitarie esistenti	Polo sanitario Ospedale Civico, Policlinico, Ismett: potenziamento del polo ed implementazione della ricerca scientifica	PROGETTI ATTUATIVI	
										Salvaguardia attiva del patrimonio naturale e paesaggistico	AMBIENTE
										Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano	
										Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili	
										Rifiuti: tra razionalizzazione, educazione e valorizzazione - Metabolismo urbano	
										Uso razionale delle risorse idriche e disinquinamento	
										Recupero e valorizzazione dell'armatura culturale - Turismo culturale	CULTURA
										Valorizzazione e sviluppo delle risorse immateriali - Comunicazione e identità	
										Attrattività, internazionalizzazione, nuove frontiere culturali	
										Pianificazione sovralocale delle infrastrutture della mobilità	MOBILITÀ
										Strategia a sostegno dell'intermodalità	
										Delocalizzazione di servizi e di funzioni nelle periferie e nell'hinterland	
										Promozione dell'infomobilità	
										Efficienza del trasporto pubblico	
										Mobilità slow	
										Potenziamento del sistema portuale	
										Attuazione del PSMS	
										Qualità della vita sociale	INFRASTRUTTURE
										Qualità e competitività delle attività produttive	
										Inclusione sociale e integrazione	
										Politiche abitative	
										Ricerca e sviluppo	
										Identità del territorio e turismo relazionale	

ATTRATTIVITÀ, QUALITÀ URBANA E COESIONE SOCIALE											PSI	
MOBILITÀ SOSTENIBILE				GRANDE VIABILITÀ					PERIFERIE		PROGETTI CARDINE	
Infomobilità e competitività del trasporto pubblico	Implementazione e miglioramento della mobilità Slow	Attuazione del PSMS (Metropolitana, metropolitana leggera, linee tranviarie, parcheggi di interscambio)	Attuazione del PGTU (Piano Generale del Trasporto Urbano)	Parcheggio di interscambio Porta Sud - Roccella (bus extraurbani - auto - metro)	Principale viabilità di connessione urbana: ricificazione e integrazione dei tratti stradali	Nodi di scambio erogatori di servizi	Realizzazione della strada sotterranea porto - circonvallazione	Circonvallazione - nuovo viale urbano	Occupazione sostenibile a favore delle fasce svantaggiate	Decentramento amministrativo	PROGETTI ATTUATIVI	
											Salvaguardia attiva del patrimonio naturale e paesaggistico	AMBIENTE
											Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano	
											Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili	
											Rifiuti: tra razionalizzazione, educazione e valorizzazione - Metabolismo urbano	
											Uso razionale delle risorse idriche e disinquinamento	
											Recupero e valorizzazione dell'armatura culturale - Turismo culturale	CULTURA
											Valorizzazione e sviluppo delle risorse immateriali - Comunicazione e identità	
											Attrattività, internazionalizzazione, nuove frontiere culturali	
											Pianificazione sovralocale delle infrastrutture della mobilità	MOBILITÀ
											Strategia a sostegno dell'intermodalità	
											Delocalizzazione di servizi e di funzioni nelle periferie e nell'hinterland	
											Promozione dell'infomobilità	
											Efficienza del trasporto pubblico	
											Mobilità slow	
											Potenziamento del sistema portuale	
											Attuazione del PSMS	
											Qualità della vita sociale	
											Qualità e competitività delle attività produttive	
											Inclusione sociale e integrazione	
											Politiche abitative	
											Ricerca e sviluppo	
											Identità del territorio e turismo relazionale	

COMPETITIVITÀ, IMPRESA, E INNOVAZIONE											PSI	
INCUBATORE D'IMPRESA - CENTRI ESPOSITIVI (PROGETTO PILOTA)											PROGETTI CARDINE	
Occupazione sostenibile a favore delle fasce svantaggiate	Area ex Chimica Arenella: realizzazione di un centro espositivo per le imprese (Fiera delle Idee)	Fiera: realizzazione di un centro espositivo e di un incubatore d'impresa	Polclinico: realizzazione di strutture e servizi per le imprese nel settore biomedico	Azioni per il potenziamento delle reti della conoscenza per la formazione, la ricerca (Università, Archirafi, UniNetLab)	Creazione di sistemi integrati per la ricerca e l'innovazione	Politiche per lo sviluppo della ricerca e l'avvio di imprese innovative	Riassetto del sistema dell'accessibilità alle aree commerciali e produttive	Pianificazione e razionalizzazione del sistema GDO	Potenziamento delle attività produttive delle aree ASI - Brancaccio	Creazione dei nuovi mercati generali (Bonaglia)	PROGETTI ATTUATIVI	
											Salvaguardia attiva del patrimonio naturale e paesaggistico	AMBIENTE
											Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano	
											Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili	
											Rifiuti: tra razionalizzazione, educazione e valorizzazione - Metabolismo urbano	
											Uso razionale delle risorse idriche e disinquinamento	
											Recupero e valorizzazione dell'armatura culturale - Turismo culturale	CULTURA
											Valorizzazione e sviluppo delle risorse immateriali - Comunicazione e identità	
											Attrattività, internazionalizzazione, nuove frontiere culturali	
											Pianificazione sovralocale delle infrastrutture della mobilità	MOBILITÀ
											Strategia a sostegno dell'intermodalità	
											Delocalizzazione di servizi e di funzioni nelle periferie e nell'hinterland	
											Promozione dell'infomobilità	
											Efficienza del trasporto pubblico	
											Mobilità slow	
											Potenziamento del sistema portuale	
											Attuazione del PSMS	INFRASTRUTTURE
											Qualità della vita sociale	
											Qualità e competitività delle attività produttive	
											Inclusione sociale e integrazione	
											Politiche abitative	
											Ricerca e sviluppo	
											Identità del territorio e turismo relazionale	

COMPETITIVITÀ, IMPRESA E INNOVAZIONE									PSI	
GRANDE VIABILITÀ						WATERFRONT (PORTO) (PROGETTO PILOTA)			PROGETTI CARDINE	
Parcheggio di interscambio Porta Sud - Roccella (bus extraurbani - auto - metro)	Principale viabilità di connes- sione urbana: riqualificazione e integrazione dei tratti stradali	Realizzazione della strada sotterranea porto - circonval- lazione	Circonvallazione - nuovo viale urbano	Realizzazione della nuova tangenziale interna	Autostrada: potenziamento e realizzazione della terza corsia (ANAS)	Porto Industriale: infrastrutture, servizi e politiche a supporto delle attività cantieristiche	Porto crociere: potenziamento ed implementazione dei servizi città - porto	Porto commerciale: potenzia- mento del sistema logistico e creazione della piattaforma portuale Tirreno occidentale	PROGETTI ATTUATIVI	
									Salvaguardia attiva del patrimonio naturale e paesaggistico	AMBIENTE
									Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano	
									Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili	
									Rifiuti: tra razionalizzazione, educazione e valorizzazione - Metabolismo urbano	
									Uso razionale delle risorse idriche e disinquinamento	
									Recupero e valorizzazione dell'armatura culturale - Turismo culturale	CULTURA
									Valorizzazione e sviluppo delle risorse immateriali - Comunicazione e identità	
									Attrattività, internazionalizzazione, nuove frontiere culturali	
									Pianificazione sovralocale delle infrastrutture della mobilità	MOBILITÀ
									Strategia a sostegno dell'intermodalità	
									Delocalizzazione di servizi e di funzioni nelle periferie e nell'hinterland	
									Promozione dell'infomobilità	
									Efficienza del trasporto pubblico	
									Mobilità slow	
									Potenziamento del sistema portuale	
									Attuazione del PSMS	
									Qualità della vita sociale	INFRASTRUTTURE
									Qualità e competitività delle attività produttive	
									Inclusione sociale e integrazione	
									Politiche abitative	
									Ricerca e sviluppo	
									Identità del territorio e turismo relazionale	



TAVOLE SINTETICHE DI COERENZA CON GLI OBIETTIVI DELLA CARTA DI LIPSIA



PSI		PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI									
VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE CULTURALI	ATI 2 - CITTÀ INTERNAZIONALE DELLA CULTURA (PROGETTO PILOTA)	Lolli - Notarbartolo: nuova centralità, parco urbano e centro di municipalità										
		Cantieri Culturali alla Zisa: valorizzazione e potenziamento delle attività culturali										
		Riconnessione e ricucitura del sistema dei parchi urbani centrali										
	CENTRO STORICO (PROGETTO PILOTA)	Riqualificazione e valorizzazione del Centro Storico attraverso politiche di rigenerazione, interventi di restauro e la redazione del nuovo PPE										
		Realizzazione del Distretto Culturale										
		Azioni di rigenerazione dei tessuti e degli spazi pubblici nel Centro Storico										
	MUSEO DIFFUSO - CITTÀ CENTRALE - PIANA DEI COLLI - MONDELLO	Implementazione e miglioramento della Mobilità slow										
		Attivazione di politiche per la realizzazione del Museo Diffuso										
	VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE ECOLOGICHE E AMBIENTALI	WATERFRONT LIQUIDO (PROGETTO PILOTA)	Azioni per la promozione delle risorse culturali esistenti, la strutturazione di itinerari storico monumentali e l'implementazione dei servizi e dell'offerta culturale									
			Azioni di recupero della costa per la balneazione									
Azioni per la difesa e il recupero dei litorali marini costieri												
Porti turistici: potenziamento e incremento dei servizi alla nautica												
Porti pescherecci: incremento e sostegno delle attività di pesca e pesca-turismo												
PARCO TERRITORIALE DEL FIUME ORETO	Corridoio ecologico del Parco dell'Oreto - Azioni per la realizzazione del parco territoriale, per la messa a sistema delle aree verdi e per la realizzazione delle strutture a servizio del parco											

Creare ed assicurare spazi pubblici di qualità

Modernizzare le reti infrastrutturali e migliorare l'efficienza energetica

Innovazione pro-attiva e politiche di formazione

Perseguire strategie per migliorare l'ambiente fisico

Potenziare l'economia locale e il mercato del lavoro locale

Istruzione pro-attiva e politiche di Formazione per bambini e giovani

Promozione di un trasporto urbano efficiente ed accessibile

			Creare ed assicurare spazi pubblici di qualità	Modernizzare le reti infrastrutturali e migliorare l'efficienza energetica	Innovazione pro-attiva e politiche di formazione	Perseguire strategie per migliorare l'ambiente fisico	Potenziare l'economia locale e il mercato del lavoro locale	Istruzione pro-attiva e politiche di Formazione per bambini e giovani	Promozione di un trasporto urbano efficiente ed accessibile
PSI	PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI							
	POLI SANITARI	Azienda Ospedaliera Cervello: specializzazione pediatrica							
		Azienda Ospedaliera Villa Sofia - CTO: specializzazione in emergenza							
		Polo sanitario Ospedale Civico, Policlinico, Ismett: potenziamento del polo ed implementazione della ricerca scientifica							
		Potenziamento e miglioramento della qualità delle altre strutture sanitarie esistenti							
VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE CULTURALI	NUOVO SISTEMA SPORTIVO	Realizzazione del nuovo stadio (area Velodromo)							
		Potenziamento del polo sportivo di viale Del Fante							
		Realizzazione del Polo sportivo Città degli sport acquatici alla Bandita							
		Potenziamento dei servizi sportivi esistenti							
	PERIFERIE	Attivazione di politiche per l'housing sociale ed individuazione di nuove aree per l'edilizia sperimentale pubblica ed integrata							
		Azioni per la rigenerazione dei quartieri di ERP							
		Azioni volte a migliorare la mobilità pubblica nelle periferie (autobus a chiamata)							
		Riqualificazione degli spazi pubblici							

		PSI	PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI							
ATTRATTIVITÀ, QUALITÀ URBANA E COESIONE SOCIALE	PERIFERIE	Decentramento amministrativo									
		Occupazione sostenibile a favore delle fasce svantaggiate									
	GRANDE VIABILITÀ	Circonvallazione - nuovo viale urbano									
		Realizzazione della strada sotterranea porto - circonvallazione									
		Nodi di scambio erogatori di servizi									
		Principale viabilità di connessione urbana: riqualificazione e integrazione dei tratti stradali									
		Parcheggio di interscambio Porta Sud - Roccella (bus extraurbani - auto - metro)									
	MOBILITÀ SOSTENIBILE	Attuazione del PGTU (Piano Generale del Trasporto Urbano)									
		Attuazione del PSMS (Metropolitana, metropolitana leggera, linee tranviarie, parcheggi di interscambio)									
		Implementazione e miglioramento della mobilità Slow									
Infomobilità e competitività del trasporto pubblico											
					Creare ed assicurare spazi pubblici di qualità	Modernizzare le reti infrastrutturali e migliorare l'efficienza energetica	Innovazione pro-attiva e politiche di formazione	Perseguire strategie per migliorare l'ambiente fisico	Potenziare l'economia locale e il mercato del lavoro locale	Istruzione pro-attiva e politiche di Formazione per bambini e giovani	Promozione di un trasporto urbano efficiente ed accessibile

PSI		PROGETTI CARDINE	PROGETTI ATTUATIVI										
COMPETITIVITÀ, IMPRESA, E INNOVAZIONE	INCUBATORE D'IMPRESA - CENTRI ESPOSITIVI (PROGETTO PILOTA) MUSEO DIFFUSOCITTÀ CENTRALE PIANA DEI COLLI MONDELLO	Creazione dei nuovi mercati generali (Bonagia)											
		Potenziamento delle attività produttive delle aree ASI - Brancaccio											
		Pianificazione e razionalizzazione del sistema GDO											
		Riassetto del sistema dell'accessibilità alle aree commerciali e produttive											
		Politiche per lo sviluppo della ricerca e l'avvio di imprese innovative											
		Creazione di sistemi integrati per la ricerca e l'innovazione											
		Azioni per il potenziamento delle reti della conoscenza per la formazione, la ricerca (Università, Archirafi, UniNetLab)											
		Policlinico: realizzazione di strutture e servizi per le imprese nel settore biomedico											
		Fiera: realizzazione di un centro espositivo e di un incubatore d'impresa											
		Area ex Chimica Arenella: realizzazione di un centro espositivo per le imprese (Fiera delle Idee)											
		Occupazione sostenibile a favore delle fasce svantaggiate											

Creare ed assicurare spazi pubblici di qualità

Modernizzare le reti infrastrutturali e migliorare l'efficienza energetica

Innovazione pro-attiva e politiche di formazione

Perseguire strategie per migliorare l'ambiente fisico

Potenziare l'economia locale e il mercato del lavoro locale

Istruzione pro-attiva e politiche di Formazione per bambini e giovani

Promozione di un trasporto urbano efficiente ed accessibile

Finito di stampare il XX MAGGIO 2013
Tipografia