CITTA' DI PALERMO
ASSESSORATO ALLA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

P.R.G. COMUNALE
DIRETTIVE GENERALI **2012**

OTTOBRE **2012**

ALLEGATO **"B"**

Analisi territoriali

Parte II - a *Quadro di riferimento territoriale e urbanistico di area vasta e locale*

Analisi Urbanistiche

IL SINDACO: ON.PROF. LEOLUCA ORLANDO

ASSESSORE: ING.TULLIO GIUFFRE'

DIRIGENTE DEL SERVIZIO: D.SSA PAOLA DI TRAPANI

CITTA' DI PALERMO
ASSESSORATO ALLA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

P.R.G. COMUNALE
DIRETTIVE GENERALI - OTTOBRE 2012

ALLEGATO "B"
Analisi territoriali

Parte II - a Quadro di riferimento territoriale e urbanistico di area vasta e locale Analisi Urbanistiche

IL SINDACO: ON. PROF. LEOLUCA ORLANDO

L'ASSESSORE: ING. TULLIO GIUFFRE'

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO: D.SSA PAOLA DI TRAPANI

Ufficio di Piano

Staff di Coordinamento: Arch. Giovanni Sarta, Ing. Graziella Pitrolo, Arch. Giuseppina Liuzzo, Funz.Tec.Prog. Ing. Vincenzo Collura; Arch. Maurizio Fucarino, Dott. Geol. Vincenzo Giambruno.

Progettisti: Arch. Giovanni Sarta, Ing. Graziella Pitrolo, Arch. Giuseppina Liuzzo, Funz.Tec.Prog. Ing. Vincenzo Collura; Esp. Geom. Alaimo Claudio, Esp. Geom. Amato Vincenzo, Esp. Geom. Andò Achille, Funz.Tec.Arch. Amodeo Lorella, Esp. Geom. Bellante Filippo Dott. Geol. Vincenzo Giambruno; Funz. Tecn. Arch. Tiziana Turrisi; Funz. Tecn. Geol. Gabriele Sapio, Esp. Geom. Buccheri Saverio, Esp. di prog. Cannella Benedetto, Esp. Geom. Cannioto Marco, Ing.re Progett. Cardella Sergio, Funz. Tec .Arch. Cascino Giovanni, Esp. di prog. Chiodo Francesca, Ing. Vincenzo Collura, Esp. Geom. Cusimano Antonino, Esp. Geom. Cusimano Giacomo, Funz.Tec.Arch. D'Agostino Davide, Funz.Tec.Arch. De Marines Filippo, Funz.Tec.Arch. Di Carlo Antonio, Ing.re Progett. Di Lorenzo Luigi, Funz.Tec.Arch. Di Martino Marcello, Coll.Prof.Amm. Dioguardi Giuseppe, Coll.Prof.Amm. Fallea Roberto, Esp. Geom. Favitta Rosario, Esp. di prog. Ferrante Gaetano, Funz.Tec.Arch. Ferrauto Rosalia, Funz.Tec.Arch. Fucarino Maurizio, Dott. Geol. Vincenzo Giambruno, Esp. Geom. Graffeo Giovanni, Ing.re Progett. Granata Fabio, Esp. di prog. Katsireas Dimitrios, Esp. Tec. Prog. Lauricella Giuseppe, Funz.Tec.Arch. Liuzzo, Funz.Tec.Arch. Martorana Antonino, B. Marchese, Esp. Geom. Nuccio Antonino, Funz.Tec.Arch. Orantelli Giuseppe**,** Arch. Pecoraino Maria Luisa, Ing. G. Pitrolo, Esp. di Prog. Plazza Liborio, Funz. Tec. Arch. Polizzi Lucrezia, Architetto Rizzo Ignazio, Esp. Geom. Salamone Antonino, Funz.Tec. Geol. Sapio Gabriele, Funz.Tec.Arch. G. Sarta, Funz.Tec.Arch. Schiera Giuseppa, Funz. Tec. Arch. Sinacori Antonella, Architetto Soldano Gloria, Istrutt. Geom. Spinnato Marianna, Funz.Tec.Arch. Turrisi Tiziana, Esp. di prog. Velletri Francesco, Funz. Tec. Arch. Virgadamo Marcantonio, Funz.Tec.Arch. Vitale Achille;

Collaboratori esperti: Arch. Daniela Faconti; Dott.ssa Giuseppa Todaro; Dott. Girolamo D'Anneo; Dott.ssa Caterina Negrini, Dott. Fabio Di Piazza, Dott. Geol. Aldo Carmelo Pisano, Arch. Ornella Amara, Arch. M. Giuliana Zichichi, Arch. Giovanni D'Anna; Arch. Caterina Francesca Greco, Ing. Giuseppe Letizia, Dott.ssa Patrizia Sampino, Ing. Nunzio Salfi, G. Meli, D'Alia, L. Di Gregorio, F. Grech, L. Onorato

Staff Amministrativo: Funz. Amm.vo Mangiapane Nicoletta; Coll.Prof.Amm. Aiello Brigida; Esp. Amm.vo Calderaro Elena, Istrutt. Amm. Carmisano Giuseppe; Coll.Prof.Amm. Corso Gina; Istrutt. Amm. Di Simone Domenica; Coll.Prof.Amm. Geraci Maria Ines; Istrutt. Amm. Vinciguerra Salvatore

Indice

B. QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE E URBANISTICO DI AREA VASTA E LOCALE 11

B1. Il Piano Urbanistico Regionale 11

B2. Piani per la portualità 15

Piano Regolatore Portuale 15

B3. La pianificazione dello sviluppo turistico regionale 25

B4. Pianificazione del demanio regionale per la conservazione e la valorizzazione del comparto forestale 26

B5. Pianificazione settoriale della mobilità e della trasportistica regionale: il piano direttore trasporti e i piani attuativi 28

B6. Piano cave 31

Le eventuali azioni fisiche generate o previste sul territorio comunale 32

B7. Finanziamenti extracomunitari per la trasformazione urbana e la mobilità 33

Stralcio del PRG vigente 35

B8. Programmi di sviluppo regionale attuale programmazione 40

B9. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale 44

B10. Piano Strategico Provinciale 46

B11. Il Piano Strategico del Comune di Palermo 49

La pianificazione strategica 49

Il Bando di affidamento dell'incarico 49

IL PIANO STRATEGICO PER PALERMO 51

B. QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE E URBANISTICO DI AREA VASTA E LOCALE

Arch. Giuseppina Liuzzo

I contenuti e le analisi riferite al quadro riguardano i piani e i programmi di sviluppo territoriale e socio-economico ossia il complesso degli strumenti di area vasta riferiti alla programmazione e alla pianificazione, capaci di orientare contenuti, obiettivi e vincoli per la redazione del nuovo Piano regolatore comunale, attiene a temi e settori riferiti sia al quadro di riferimento normativo e progettuale/procedurale tipicamente ascritto all'attività di pianificazione, sia al più generale aspetto della gestione del territorio, con riguardo ai temi e agli obiettivi di sviluppo e crescita e in ossequio agli obiettivi di tutela, salvaguardia, precauzione ambientale, qualità della vita e salute del cittadino.

L'analisi degli strumenti di programmazione e pianificazione tiene conto del contesto di riferimento sia regionale (a volte anche nazionale) sia provinciale, ma sconta la significativa criticità dell'assenza di una reale gerarchia o capacità di integrazione dei processi e degli strumenti con il livello locale, soprattutto determinata dall'incertezza generata dall'esiguità dei provvedimenti volti alla definitiva approvazione e adozione degli strumenti stessi. Purtuttavia è possibile fare riferimento a un sostenibile costrutto normativo e procedurale per attuare e gestire le relazioni e le gerarchie tra i vari livelli del quadro di riferimento programmatico.

In riferimento ai temi, ai settori, agli obiettivi e ai principi, gli strumenti e i processi di pianificazione e programmazione sovraordinata, preordinata o integrata, utili per l'analisi dell'ultimo decennio nonché per gli sviluppi e gli obiettivi del nuovo PRG vengono analizzati, al successivo paragrafo e secondo un raggruppamento settoriale e tematico.

B1. Il Piano Urbanistico Regionale

La Regione Siciliana non elabora strumenti di pianificazione urbanistica di area vasta da più di trent'anni e negli ultimi quindici anni ha esplorato modalità e strumenti per l'avvio della cosiddetta "copianificazione", attraverso l'emanazione di circolari operative. Tra i fattori che hanno determinato il "blocco pianificatorio" regionale, sicuramente spicca quello riferito alla complessa vicenda della proposta della nuova legge urbanistica regionale, discussa in Commissione ARS e mai esaminata in aula (*Disegno di legge: Norme per il governo del territorio*). Della "Nota introduttiva" della Relazione relativa al Disegno di Legge, riportiamo le motivazioni e gli obiettivi di un nuovo assetto normativo in materia di pianificazione:

"Nonostante la sua ampia autonomia in materia, la Regione Siciliana non ha mai posseduto una organica legislazione urbanistica e soprattutto, una legislazione che regoli un insieme di questioni e politiche coordinate che vanno sotto il nome di governo del territorio. La legge regionale n.71/78, tuttora principale riferimento normativo in materia è, infatti, una legge che fin dalle sue premesse è stata considerata provvisoria ed emergenziale. Provvisoria, perché rimanda ad una "organica disciplina urbanistica" sempre rinviata; emergenziale perché dettata dalle urgenze derivanti dalla necessità di adeguarsi al mutare, allora, del quadro legislativo nazionale. […]"

Le ragioni invocate, "*tutte importanti"* e che "*che spingono verso una legge organica in materia di governo del territorio*" attengono a:

- "le nuove condizioni, di crescente incertezza, in cui si trovano ad operare le amministrazioni pubbliche […] quali l'assottigliarsi delle risorse finanziarie pubbliche, l'aumento dei costi energetici, l'ampliarsi delle povertà urbane, il peggioramento della qualità ambientale".
- "un approccio alla pianificazione del territorio diverso dal passato, più strategico ed

aperto verso scenari ampi, nella consapevolezza che gli aspetti determinanti dello sviluppo e delle trasformazioni territoriali in genere, sono in gran parte influenzati da fattori esterni."

- la crescente "organizzazione in rete dei centri urbani, che si sviluppa per effetto della predisposizione di infrastrutture di trasporto e comunicazione avanzate e in seguito all'approfondimento di relazioni di 'complementarità' e di 'sinergià. Le politiche di rete implicano, necessariamente, una valorizzazione di strategie orizzontali di carattere cooperativo e negoziale, poiché devono privilegiare il "sistema" rispetto alle sue parti. Per questi motivi devono essere flessibili, dialogiche, incrementali e interattive";
- "la necessità di riconsiderare il rapporto fra la Regione gli altri Enti territoriali, Provincia regionale e Comune. La Regione ha fino ad ora costituito per l'ente locale un semplice "revisore" degli strumenti di pianificazione, ma è venuto il tempo di affidare efficacia di risultati e salvaguardia territoriale ad un insieme di strumenti espressi a tutti i livelli del sistema, da quello regionale a quello comunale, passando per il livello territoriale intermedio espresso dalla Provincia regionale.";
- "la valutazione previsionale degli effetti ambientali prodotti nel lungo periodo dalle scelte insediative […] (direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 sulla valutazione ambientale strategica VAS)" che inferisce "la necessità di introdurre, all'interno delle procedure di pianificazione e di programmazione, strumenti di partecipazione ai processi decisionali, orientati a garantire una piena considerazione degli effetti ambientali";
- *"Un altro provvedimento che ha messo in crisi l'attuale sistema della pianificazione è costituito dal testo unico sulla espropriazione per pubblica utilità, approvato con D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327; 'con tale atto normativo viene ridotta a cinque anni la validità temporale dei vincoli espropriativi e soprattutto viene recepito quello che era divenuto un orientamento giurisprudenziale consolidato, in base al quale la eventuale riapposizione nel PRG di vincoli espropriativi decaduti per il trascorso quinquennio di validità comporta la possibilità, per il proprietario, di richiedere il pagamento da parte dell'amministrazione comunale di un indennizzo aggiuntivo ed immediato."[..];*
- *"Infine, il crescente interesse dell'Unione Europea verso i temi del territorio, ha portato ad un ampio e complesso processo di elaborazione scientifica e politica, il cui più recente esito è L'agenda territoriale dell'Unione europea adottata a Lipsia nel maggio 2007, su iniziativa della Presidenza tedesca. Con tale documento viene definitivamente sancita una concezione di territorio più complessa rispetto alla cosiddetta fase fordista dell'economia e della organizzazione territoriale. In particolare, l'Agenda illustra i vantaggi di una politica integrata di sviluppo territoriale, raccomandando una maggiore cooperazione e un maggiore collegamento in rete sugli aspetti territoriali, in particolare su temi quali la crescita economica sostenibile e le politiche del mercato occupazionale, lo sviluppo di reti tra le aree urbane e una moderna concezione dello sviluppo urbano e territoriale, con la partecipazione di un ampio numero di attori locali e regionali. […]"*

In riferimento alla struttura, contenuti e alle relazioni tra i livelli e gli enti, si rimanda alla "Relazione"[i] e al testo di legge allegato (APPENDICE SEZIONE A, All.to n. 1). La proposta di legge, in sintesi, si articola secondo il seguente scenario e le seguenti modalità:

- *il governo del territorio è attività amministrativa che deve assumere i seguenti principi guida:*
    - ***sussidiarietà** […]*
    - ***sostenibilità:** di natura ambientale, sociale ed economica; ciò significa che il principio di sostenibilità in ogni atto pianificatorio deve essere riconosciuto nei contenuti.*

- ***partecipazione****: per ogni livello di pianificazione si deve garantire una procedura che consenta a tutti i cittadini, singoli o facenti parte di associazioni di interesse collettivo di partecipare al processo decisionale di piano con propri contributi. […] un preciso contenuto dello strumento stesso.*
- ***concertazione****: regola i rapporti fra gli enti territoriali e l'ente di pianificazione e i rapporti fra i diversi soggetti portatori di interessi propri e l'ente di pianificazione, dando priorità all'interesse collettivo.*
- ***semplificazione****: […] contenere i tempi del piano, […] snellimento della procedura, nonché la semplificazione del linguaggio normativo.*

- ***flessibilità del piano****: riguarda metodo e contenuto degli strumenti di pianificazione. Un piano è flessibile quando non si rende necessaria la procedura di variante in numerosi casi di adattamento, nel tempo e nello spazio, delle previsioni di piano.*
  - ***perequazione****: principio in ordine al quale gli interessi dei diversi soggetti coinvolti nel governo del territorio sono posti in condizione di equità. Uno dei modi per ottenere tale risultato è certamente quello del comparto edificatorio in cui i soggetti proprietari risultano indifferenti alle destinazioni pubbliche e/o private del suolo, godendo degli stessi diritti e doveri.*
- *Il* ***PTR*** *è redatto dal Dipartimento Regionale dell'Urbanistica dell'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente (ARTA), che ha il compito di formare, gestire e aggiornare il piano, operando in connessione con il SITR (Sistema informativo territoriale regionale) nonché con gli altri rami dell'amministrazione regionale interessati. Il Piano è formato attraverso un confronto continuo con gli enti locali, con gli altri rami dell'Amministrazione regionale, con gli altri Enti regionali, con le associazioni sociali, culturali, ambientaliste, professionali e sindacali e con i soggetti istituzionali responsabili e/o rappresentanti di iniziative di programmazione negoziata e di programmi complessi operanti nel territorio regionale. Il Piano definitivo è adottato dalla Giunta regionale e approvato dalla stessa Giunta previa concertazione con le parti economiche e sociali e le autonomie locali.*
- *L'articolo 29 definisce* ***il Piano Territoriale Provinciale (PTP), attraverso il quale la Provincia regionale assume un ruolo, inedito in Sicilia, di protagonista della pianificazione territoriale ed urbanistica.*** *Il Piano Territoriale Provinciale (PTP) è strumento di carattere essenzialmente strutturale e di coordinamento della pianificazione comunale, che definisce e precisa gli indirizzi e gli orientamenti strategici del Piano Territoriale Regionale (PTR), nonché le scelte e le indicazioni funzionali alle azioni concrete di trasformazione e di governo del territorio a scala provinciale. In quanto strumento di carattere strutturale, il PTP persegue l'obiettivo della costruzione di un quadro conoscitivo completo delle risorse, dei vincoli e del patrimonio pubblico e demaniale, che costituisce un riferimento vincolante per la pianificazione comunale. Il PTP costituisce il sistema di verifica delle coerenze e di riferimento strategico tra gli altri strumenti di pianificazione territoriale, generale o di settore, e urbanistica, generale operativa o attuativa, e quelli di programmazione dello sviluppo economico e sociale provinciale.*
- *Strumento principale della attività di pianificazione comunale è il* ***Piano Strutturale Comunale (PSC)*** *che, in conformità alle linee programmatiche, agli indirizzi ed alle prescrizioni dei* ***piani di livello organizzativo più ampio (PTR e PTP) delinea gli obiettivi di sviluppo sostenibile del territorio comunale.*** *Il PSC non attribuisce in nessun caso potestà edificatoria alle aree e non possiede efficacia conformativa del diritto di proprietà se non per i vincoli discendenti dalle leggi . Con ciò si è liberato il PSC da preoccupazioni di carattere operativo, come per esempio la necessità di una revisione legata alla validità quinquennale dei vincoli preordinati all'esproprio. Il*

carattere operativo viene invece assunto dal Piano operativo comunale (POC) che ha la funzione di componente operativa della pianificazione comunale, discendente dal quadro generale disegnato dal PSC e legata ad una precisa tempistica e ad una precisa programmazione delle risorse necessarie alle trasformazioni urbane previste per il quinquennio di sua validità.

Per disciplinare, a livello di dettaglio, parti del territorio comunale nelle quali si debba procedere alla realizzazione di interventi disposti dal POC per i quali il POC stesso non assuma contenuti attuativi, i Comuni o i privati possono avvalersi dei Piani Urbanistici attuativi (PUA) (articolo 33). ***I PUA, sia d'iniziativa pubblica che d'iniziativa privata, devono essere sempre economicamente fattibili ed avere attuazione certa.*** *I PUA impegnano il soggetto promotore e* ***decadono dopo un termine, non superiore a cinque anni dalla data di approvazione, prorogabile di altri cinque anni, stabilito nello stesso piano in relazione alla complessità degli interventi da realizzare ed alle risorse economiche da attivare****. I contenuti dei PUA variano in relazione alle diverse caratteristiche del territorio interessato ed ai diversi obiettivi che si prefiggono di raggiungere. Per la redazione degli strumenti urbanistici descritti, l'Amministrazione comunale si avvale di un Ufficio del piano appositamente costituito. Una tra le innovazioni più significative del progetto di riforma riguarda la possibilità offerta ai Comuni di fare a meno del PSC e di dotarsi in alternativa di un semplice regolamento urbanistico ed edilizio (articolo 40).*

Tale possibilità, che comunque riguarda esclusivamente i Comuni che dovranno essere specificatamente individuati nel PTP di concerto con la Regione, scaturisce dal ruolo strutturante assegnato dalla stessa legge al PTP, che consente di considerare già risolte a livello provinciale le questioni relativa alla tutela paesaggistica ed ambientale ed alla strutturazione funzionale complessiva del territorio.

Il Titolo V affronta il tema degli standard urbanistici, in termini aggiornati rispetto al quadro normativo vigente (articoli da 41 a 45). […]Il Titolo VI (articoli da 47 a 48) è interamente dedicato alla ***attuazione del piano urbanistico comunale****.*

L'articolato recepisce sostanzialmente disposizioni contenute in progetti di legge quadro nazionale, che a loro volta raccolgono, coordinandoli in un unico quadro normativo, vari istituti per la .attuazione dei piani urbanistici, alcuni dei quali di antica origine, come i ***comparti edificatori****, altri di recente introduzione, quali le* ***Società di Trasformazione Urbana****, riconducendo la loro utilizzazione al comune obiettivo di assicurare il rispetto di esigenze unitarie nella realizzazione degli interventi, nonché un'equa ripartizione degli oneri e dei benefici tra i proprietari interessati.*

B2. Piani per la portualità

Arch. Lorella Amodeo

Piano Regolatore Portuale

La proposta del nuovo Piano Regolatore per il Porto di Palermo presentata dall'Autorità Portuale, si inserisce nella prospettiva data dalla legge n. 84/94 secondo cui i piani regolatori dei porti non si pongono più come semplici programmi di opere marittime e infrastrutturali, ma vanno intesi come articolati e complessi processi di pianificazione e gestione per contribuire allo sviluppo delle economie portuali e territoriali.
In questa nuova visione il porto di Palermo non solo intende adeguarsi fisicamente alle nuove esigenze del ciclo trasportistico, con piazzali più ampi e funzionali, bacini più profondi e interconnessioni più efficienti, ma intende costantemente rispondere alle richieste del mercato e alle sue rapide trasformazioni. Di qui la necessità di disporre di spazi flessibili, da riorganizzare rapidamente, senza per questo proporsi come un sistema chiuso e separato dalla città.
L'obiettivo generale del nuovo Piano consiste, dunque, nel riordino delle funzioni principali e nella loro razionalizzazione al fine di consentire un migliore uso e una migliore funzionalità degli spazi portuali. Le azioni che il nuovo Piano mette in campo sono rivolte, inoltre, ad aprire maggiormente il porto alla città.
L'articolazione funzionale che il Piano propone lo configura come un "piano di razionalizzazione" e di "potenziamento delle funzioni", pur non potendo ampliare la superficie di pertinenza del porto per i limiti geografici e per la sua natura di porto urbano. Per quanto riguarda le funzioni portuali il nuovo PRP produce, infatti, un complessivo incremento delle superfici funzionali relative a tutte le attività portuali e riperimetra tutte le aree funzionali del porto garantendo ad ognuna di esse la massima funzionalità attraverso:

- una migliore distribuzione degli spazi per una loro maggiore efficienza;
- una articolazione delle superfici in aree per la movimentazione delle merci e dei passeggeri, in aree per lo stoccaggio e in aree per l'edilizia portuale e i servizi;
- il miglioramento della connessione nave-banchina-viabilità urbana, soprattutto con la grande viabilità;
- la ricollocazione delle cubature ammissibili per poter realizzare i servizi necessari alla migliore accoglienza delle merci e dei passeggeri.

Le principali strategie adottate dal nuovo PRP riguardano:

- il potenziamento del porto commerciale attraverso un ampliamento delle superfici e una migliore razionalizzazione delle aree funzionali degli edifici di servizio;
- l'individuazione di soluzioni per rispondere all'incremento del traffico crocieristico e potenziamento dei servizi di qualità;
- il potenziamento e il miglioramento della qualità delle attività per la nautica da diporto e per il tempo libero legato alla fruizione del mare, con progetti di qualità urbana e connessione con le attività per il tempo libero;
- il mantenimento delle attività industriali e il miglioramento della loro efficienza attraverso nuove banchine dedicate e un nuovo bacino di carenaggio;
- la creazione di un'area di interfaccia con attività ad uso misto porto-città, in cui potranno essere attuati progetti di architetture contemporanea che diventeranno i simboli del progetto di sviluppo e della nuova qualità del waterfront urbano;
- una forte integrazione degli spazi urbano-portuali con la città e la realizzazione di nuovi innesti città-porto anche attraverso la liberazione del fronte su via Crispi per consentire una maggiore relazione, anche visiva, tra la città e il mare. Tale integrazione sarà ulteriormente assicurata da progetti per la viabilità pedonale, anche in quota, che dal

porto di Sant'Erasmo condurrà al porto dell'Arenella, producendo una nuova continuità urbana tra la città e il suo porto;

- la innovazione del layout portuale attraverso la concentrazione degli edifici (servizi e terminal) lungo le banchine, consentendo contemporaneamente di "aprire" il fronte su via Crispi liberandolo alla vista del mare e di portare alcune funzioni miste urbano-portuali il più possibile vicino all'acqua. La realizzazione dei nuovi edifici portuali lungo le banchine avviene attraverso l'utilizzo di "crediti edilizi" prodotti da alcune demolizioni che consentiranno la concentrazione delle nuove cubature in senso trasversale rispetto al waterfront.

Poiché il PRP è contemporaneamente un piano "funzionale" per le attività portuali e "strutturale" per le interazioni urbane, le Norme Tecniche di Attuazione hanno sia un carattere "prescrittivo" per le componenti funzionali che un carattere di "indirizzo" per quelle relative alla configurazione plano-volumetrica e per le aree di interfaccia città porto. Le Norme Tecniche di Attuazione indicano le finalità degli ambiti del Piano ed i criteri cui gli interventi dovranno essere uniformati. Alla luce della necessaria flessibilità che un Piano di questa natura deve avere, ad esso potranno essere apportate modifiche di differente natura in funzione dell'entità e dell'importanza delle stesse.
Le indicazioni planivolumetriche previste nel Piano non hanno valore obbligatorio ma di indirizzo; sarà carico dell'Autorità Portuale verificare che, ogni qual volta un intervento edilizio o infrastrutturale si discosti dall'assetto planivolumetrico del Piano, che queste variazioni siano compatibili con gli obiettivi generali condivisi e posti alla base del PRP approvato.
L'ambito del Piano è definito dai limiti giurisdizionali dell'Autorità Portuale del Porto di Palermo. L'ambito si distingue in due sotto-ambiti portuali: quello definito "Porto operativo" e quello definito "Interazione Città-Porto". Ciascun sotto ambito è poi a sua volta rispettivamente suddiviso in Aree e Sub-aree funzionali. Nella fattispecie il PRP di Palermo è articolato in 4 diverse Aree funzionali, all'interno delle quali vengono identificate le destinazioni d'uso delle singole sub-aree e le funzioni principali, secondarie e compatibili. Le sub-aree funzionali sono a loro volta articolate in aree e attività specifiche identificate attraverso l'individuazione dei Sotto-zone le quali vengono riportate come indicazioni relative all'organizzazione funzionale del porto.
L'attuazione del PRP avverrà attraverso la progettazione di interventi coerenti con le norme di attuazione e le prescrizioni esecutive; le scelte di dettaglio dovranno essere corredate di norma da studi di fattibilità. Alcune aree dovranno essere sottoposte a Progetti Integrati di Trasformazione Portuale estesi almeno ad un'intera Sub-area funzionale, che hanno l'obiettivo di garantire una configurazione architettonica e urbana unitaria alle diverse aree funzionali, perseguendo un progetto di qualità per la nuova città-porto.
Relativamente all'area del porto, la proposta di PRP allegata costituisce l'evoluzione di un percorso, condiviso anche attraverso il P.I.A.U., che ha visto negli ultimi anni forti trasformazioni del porto di Palermo.
Il recente ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Palermo al porto di Termini Imprese ha determinato le condizioni per sviluppare attività di sistema dei due porti nel campo delle merci e della logistica. In tal senso assume grande importanza il progetto della strada sotterranea di collegamento tra il porto e la circonvallazione, struttura, questa, idonea a consentire un rapido deflusso di merci e passeggeri, in attraversamento della città per raggiungere le grandi arterie di comunicazione.
Per quanto attiene alla procedura amministrativa, con la deliberazione n. 633 del 23/10/2011, il PRP ha ottenuto l'"intesa" con il Comune, finalizzata a porre in coerenza le previsioni del PRP in formazione con la pianificazione urbanistica comunale (coerenza richiesta esplicitamente dalla Legge n. 84/1994 - art. 5 - comma 2: "le previsioni del PRP non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti).
La deliberazione n. 633 del 23/10/2011, però, con successiva deliberazione di iniziativa consiliare n. 355 del 19/06/2012 è stata revocata in autotutela; sarà il Consiglio Comunale, in occasione dell'imminente revisione del PRG o nell'ambito di una nuova "intesa" con l'Autorità Portuale, ad esprimersi in particolare in merito ai confini della circoscrizione portuale.

Piano portualità turistica

Il “Piano Strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia”, approvato con D.A. n. 69 del 26/5/2006, è uno strumento strategico per il potenziamento del turismo siciliano nel quale la nautica riveste una posizione determinante di rilievo.

Tale “Piano” si inserisce nell’ambito degli atti di pianificazione del Settore Trasporti e costituisce l’aggiornamento, alla luce delle nuove esigenze del comparto, del Piano di Sviluppo della nautica da diporto della Regione Siciliana, approvato con Decreto dell’Assessore Regionale al Turismo del 16/11/2001, fornendo nel contempo azioni e strumenti per l’evoluzione del sistema siciliano della portualità turistica, sia in merito alla qualità dei servizi dei porti, sia in ordine alle connessioni che andrà a realizzare con il sistema nazionale e con il sistema mediterraneo.

Il “Piano” attribuisce al sistema siciliano un ruolo baricentrico in un ampio scenario attraverso una gestione dei posti turistici e di applicazione in essi delle nuove e più avanzate tecnologie e della qualità dei vari servizi indispensabili per l’accoglienza dei diportisti.

La priorità del “Piano” è la tutela del patrimonio ambientale della Sicilia, conseguentemente tutte le azioni tendono al miglioramento della qualità paesaggistica e ambientale della fascia costiera, favorendo le iniziative capaci di destare effetti sinergici tali da contribuire alla crescita economica della regione.

Nel dettaglio le finalità del “Piano” si possono riassumere nei seguenti quattro punti perfettamente inquadrabili nella sintesi di una politica turistica tesa alla destagionalizzazione dell’offerta e alla diversificazione del prodotto:

- tutela dell’ambiente naturale costiero nell’ottica della sua integrazione con quello interno per lo sviluppo di un turismo sostenibile diffuso su tutto il territorio;
- recupero dell’immagine del paesaggio costiero nelle componenti naturali e antropiche;
- incremento e diversificazione delle occasioni di fruizione del mare
- riorganizzazione e qualificazione del sistema dell’offerta turistica costiera creando nuove opportunità per un turismo sostenibile.

Il “Piano per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia” è stato definito dalle risultanze di due studi di settore:

- Studio economico finanziario e paesaggistico relativo al comparto della nautica da diporto in Sicilia” del prof. Loy Puddu;
- Studio di rilievo delle infrastrutture per la nautica da diporto della Regione Sicilia del prof. Ing. Mallandrino;

e dagli approfondimenti sugli “Aspetti di sostenibilità e compatibilità connessi allo sviluppo della nautica da diporto” stilati dal Dipartimento Turismo Servizio Portualità Turistica.

<u>Censimento e rilievo delle infrastrutture</u>

Sulla base delle risultanze degli studi di settore della portualità turistica, sono stati individuati le infrastrutture portuali esistenti nell’isola

Il perimetro della Sicilia è stato suddiviso in sei distretti nautici, individuati da punti significativi di riferimento geografico:

- Da Capo Peloro a Capo Cefalù
- Da Capo Cefalù a Capo Gallo
- Da Capo Gallo a Punta Barone
- Da Punta Barone a Capo Rossello
- Da Capo Rossello a Capo Passero
- Da Capo Passero a Capo Peloro

Sono stati poi individuati 139 approdi, comprese le antistanti isole minori, così distribuiti:

- 70 da Capo Peloro a Capo Lilibeo
- 37 da Capo Lilibeo a Capo Passero
- 32 da Capo Passero a Capo Peloro

Sulla base della verifica del possesso di uno strumento di pianificazione portuale, della verifica tipologica, della verifica della rispondenza ai parametri turistico-ricettivi, tra i 139 siti censiti, ne sono stati individuati 42, di cui 3 prioritariamente valutati extraregionali e definite “hub”, mentre

per le restanti 39 è valutato il possesso potenziale di una vocazione extraregionale.
Tra le 42 infrastrutture individuate, rientrano, per quel che riguarda il Comune di Palermo e, in particolare il Sistema Porto:

- S. Erasmo (porto)
- Cala (darsena)
- Acquasanta (porto)
- Arenella (porto)

Palermo – Cala (darsena)

INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI			
1ª famiglia	Fondali	m	>6
	Posti barca	N°	200÷300
	Lunghezza massima del natante	m	30÷40
2ª famiglia	Rapporto posti auto / posti barca	%	
	Officine	N°	3
PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
3ª famiglia	Strutture ricettive	N°	40÷50
	Ambiente (parchi, riserve)	km	10
	Archeologia	km	1
	Monumenti	N°	>10
	Musei	N°	> 4
	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	0
	Sport	N°	
4ª famiglia	Autostrada	km	<10
	Aeroporto	km	10÷30
	Sanità (presidi ospedalieri)	km	3

PRP: approvato
Percorsi naturalistici: 1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorita,
Musei: Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pitrè; Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas, ecc...
Siti archeologici: Piazza della Vittoria

Palermo Acquasanta (porto)

INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI			
1ª famiglia	Fondali	m	>6
	Posti barca	N°	300÷500
	Lunghezza massima del natante	m	> 40
2ª famiglia	Rapporto posti auto / posti barca	%	25
	Officine	N°	4
PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
3ª famiglia	Strutture ricettive	N°	40÷50
	Ambiente (parchi, riserve)	km	5
	Archeologia	km	1
	Monumenti	N°	>10
	Musei	N°	>4
	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	0
	Sport	N°	0
4ª famiglia	Autostrada	km	<10
	Aeroporto	km	10÷30
	Sanità (presidi ospedalieri)	km	2

PRP: approvato
Percorsi naturalistici: 1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorita, 3. Capo Gallo, 4. Area marina protetta Capo Gallo – Isola delle Femmine
Musei: Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pitrè; Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas, ecc...
Siti archeologici: Piazza della Vittoria

Sant'Erasmo (porto)

INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI			
1ª famiglia	Fondali	m	2÷4
	Posti barca	N°	200÷300
	Lunghezza massima del natante	m	10÷20
2ª famiglia	Rapporto posti auto / posti barca	%	75
	Officine	N°	1
PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
3ª famiglia	Strutture ricettive	N°	40÷50
	Ambiente (parchi, riserve)	km	10
	Archeologia	km	1
	Monumenti	N°	>10
	Musei	N°	> 4
	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	0
	Sport	N°	0
4ª famiglia	Autostrada	km	<10
	Aeroporto	km	10÷30
	Sanità (presidi ospedalieri)	km	2

PRP: approvato
Percorsi naturalistici: 1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorita,
Musei: Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pitrè; Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas, ecc...
Siti archeologici: Piazza della Vittoria

Palermo Arenella (porto)

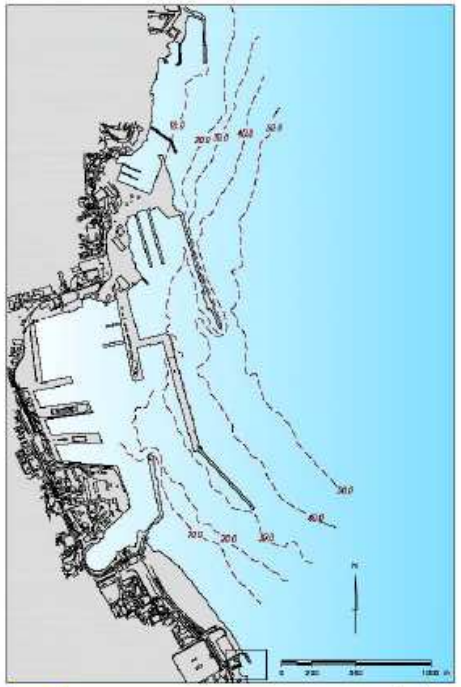
INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI			
1ª famiglia	Fondali	m	4÷6
	Posti barca	N°	50÷200
	Lunghezza massima del natante	m	10÷20
2ª famiglia	Rapporto posti auto / posti barca	%	
	Officine	N°	4
PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
3ª famiglia	Strutture ricettive	N°	40÷50
	Ambiente (parchi, riserve)	km	5
	Archeologia	km	1
	Monumenti	N°	>10
	Musei	N°	>4
	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	0
	Sport	N°	0
4ª famiglia	Autostrada	km	<10
	Aeroporto	km	10÷30
	Sanità (presidi ospedalieri)	km	2

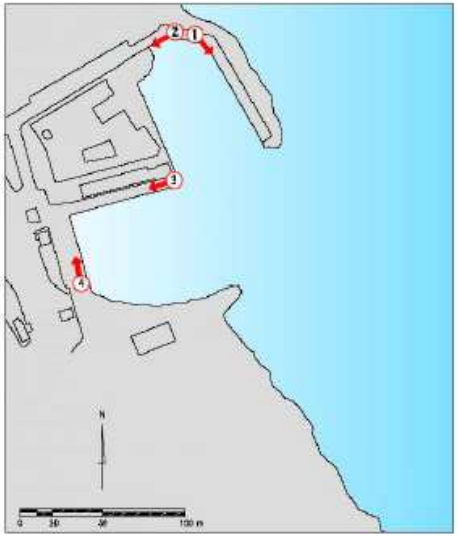
PRP: approvato
Percorsi naturalistici: 1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorita, 3. Capo Gallo, 4. Area marina protetta Capo Gallo – Isola delle Femmine
Musei: Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pitrè; Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas, ecc...
Siti archeologici: Piazza della Vittoria

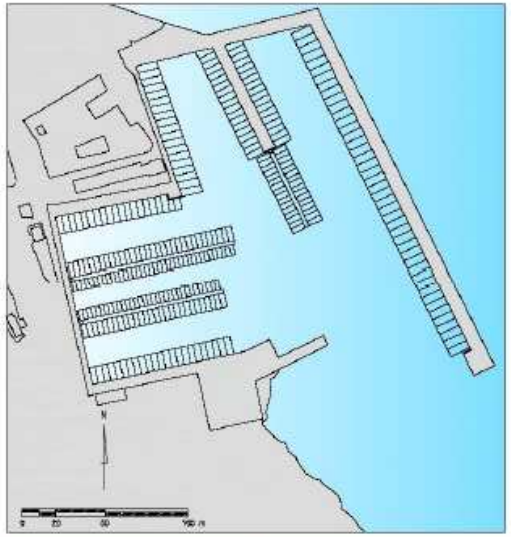
Riferimenti normativi e procedure urbanistiche

La realizzazione della struttura portuale turistica comporta delle refluenze sul territorio comunale territorialmente interessato. Infatti, è necessario che:

- il sito su cui insiste sia interessato da un “Piano Regolatore Portuale” che ne individui la destinazione “turistica” e ne definisca l’attuazione;
- nell’ipotesi in cui non esista un piano regolatore, o l’opera sia in difformità alle previsioni di Piano, è possibile attivare la procedura prevista dal D.P.R. 509/97 (cosiddetto Burlando), coordinata con l’art. 75 della L.R. 4/2003.
- nell’ipotesi in cui sussistano le condizioni di “inadeguata sicurezza” delle strutture portuali, è possibile attivare la procedura prevista dall’art. 5 della L.R. 21/98 di completamento delle stesse, autorizzata dall’Assessorato Regionale Territorio e Ambiente ai sensi dell’art. 7 della L.R. 65/81 e della successiva circolare esplicativa dell’ARTA n. 46345 del 07/08/2003.







Per la planimetria d'insieme di P.R.P. vedi tavola n° 209

Previsione di Piano Regolatore Portuale

Emergenze	
Percorsi naturalistici	1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorita, 3.Capo Gallo, 4.Area Marina Protetta "Capo Gallo - Isola delle Femmine".
Musei	Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pitrè; Complesso Monumentale dell'Olivella; Castello della Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas; ecc.
Siti archeologici	Sito archeologico di Piazza della Vittoria.

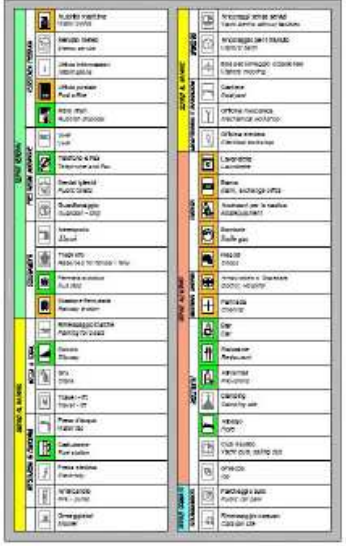
FOTO 1

FOTO 2

FOTO 3

FOTO 4

SERVIZI PRESENTI PER IL DIPORTO



INDICATORI DENOTATIVI			
1° famiglia	Fondali	m	2÷4
	Posti barca	n°	500÷300
	Lunghezza massima del natante	m	10÷20
2° famiglia	Rapporto posti auto \ posti barca	%	75
	Officine	n°	1

PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
3° famiglia	Strutture ricettive	n°	40÷50
	Ambiente (parchi, riserve)	Km	10
	Archeologia	Km	1
	Monumenti	n°	>10
	Musei	n°	>4
	Attività (eventi, manifestazioni)	n°	0
	Sport	n°	0
4° famiglia	Autostrada	Km	<10
	Aeroporto	Km	10÷30
	Sanità (presidi ospedalieri)	Km	2

Scheda informativa dello stato attuale	
Posizione	08°06',76 N; 13°22,76 E Comune di Palermo
Profilo	Il porticciolo è costituito da un piccolo molo di sopraflutto parzialmente banchinato.
Geometria	Superficie specchio liquido: 4.000 m² Superficie a terra: 1.250 m² Sviluppo banchine: 50 m Sviluppo dighe foranee: 100 m Sviluppo pontili: - m Quota banchina: 1,60 m Profondità media: 2,50 m
Avvertenze	Modesto ridosso per mareggi da Tramontana e Maestrale; è inaccessibile con mare dal II quadrante, bassi fondali.

REGIONE SICILIANA
ASSESSORATO TURISMO COMUNICAZIONI E TRASPORTI
DIPARTIMENTO TURISMO, SPORT E SPETTACOLO
POR SICILIA 2000 - 2006 MISURA 7.01

PIANO DI SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO DELLA REGIONE SICILIA
AGGIORNAMENTO 2006

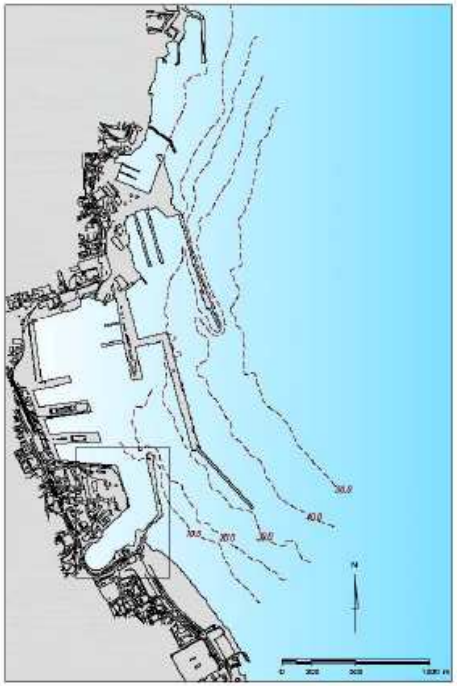
CONSULENTE PROF. ING. G. BALLANARO

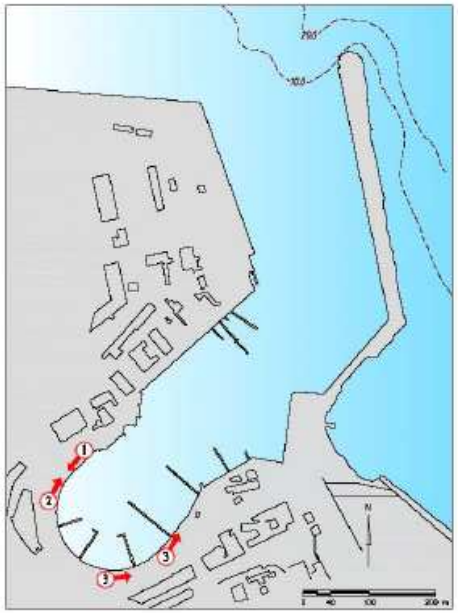
CONSULENTE PROF. G. LOY PODDI

208

57/158

Palermo – S. Erasmo





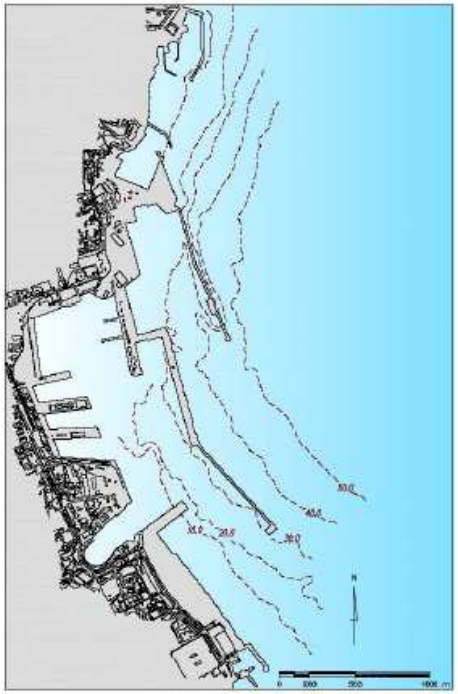


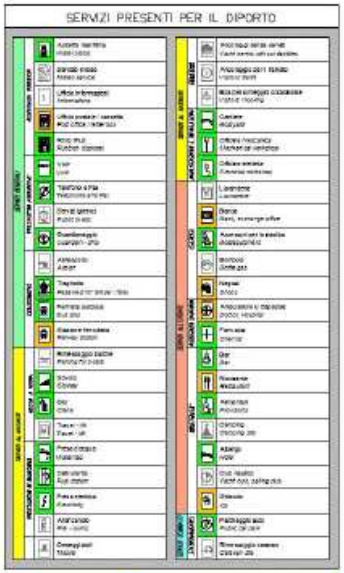
FOTO 1

FOTO 2

FOTO 3

FOTO 4

SERVIZI PRESENTI PER IL DIPORTO



Previsione di Piano Regolatore Portuale

	INDICATORI DENOTATIVI		
1° famiglia	Fondali	m	>6
	Posti barca	n°	200÷300
	Lunghezza massima del natante	m	30÷40
2° famiglia	Rapporto posti auto \ posti barca	%	-
	Officine	n°	3

	PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI		
3° famiglia	Strutture ricettive	n°	40÷50
	Ambiente (parchi, riserve)	Km	10
	Archeologia	Km	1
	Monumenti	n°	>10
	Musei	n°	>4
	Attività (eventi, manifestazioni)	n°	0
	Sport	n°	>4
4° famiglia	Autostrada	Km	<10
	Aeroporto	Km	10÷30
	Sanità (presidi ospedalieri)	Km	3

	Emergenze
Percorsi naturalistici	1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorita, 3.Capo Gallo, 4.Area Marina Protetta "Capo Gallo - Isola delle Femmine".
Musei	Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pitrè; Complesso Monumentale dell'Olivella; Castello della Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas, ecc.
Siti archeologici	Sito archeologico di Piazza della Vittoria.

	Scheda informativa dello stato attuale
Posizione	38°07',32 N; 13°22',09 E Comune di Palermo
Profilo	Ampia area riservata al diporto, si trova all'interno del porto di Palermo, nella zona meridionale della zona commerciale; questa è costituita da una lunga banchina curvilinea, protetta da una diga a due bracci banchinata internamente, al suo interno vi sono numerosi pontili galleggianti in concessione a privati; offre assistenza in banchina ed è dotato di tutti i servizi.
Geometria	Superficie specchio liquido: 75.000 m² Superficie arena: 25.000 m² Sviluppo banchine: 700 m Sviluppo dighe foranee: - m Sviluppo pontili: 450 m Quota banchina: 1,20 m Profondità media: 7,00 m
Avvertenze	Buona protezione settore.

REGIONE SICILIANA
ASSESSORATO TURISMO COMUNICAZIONI E TRASPORTI
DIPARTIMENTO TURISMO, SPORT E SPETTACOLO
POR SICILIA 2000 - 2006 MISURA 7.01

PIANO DI SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO DELLA REGIONE SICILIA
AGGIORNAMENTO 2006

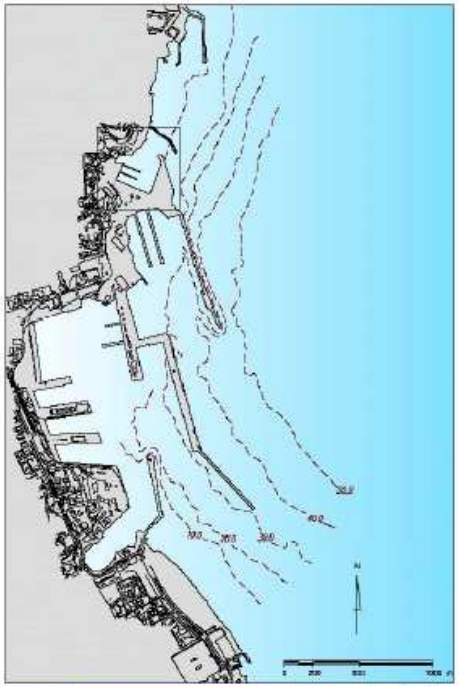
CONSULENTE PROF. ING. G. MALLAMBRINO

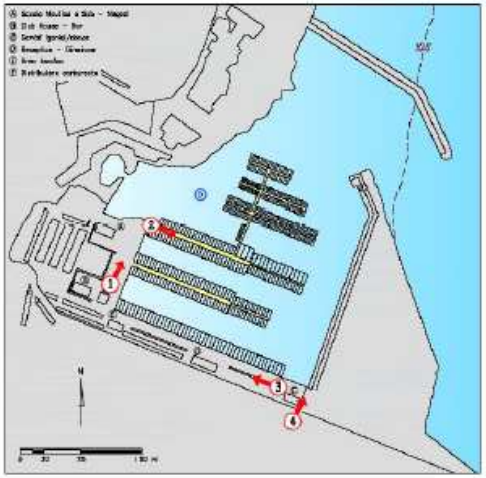
CONSULENTE PROF. ING. L. LOY PODDU

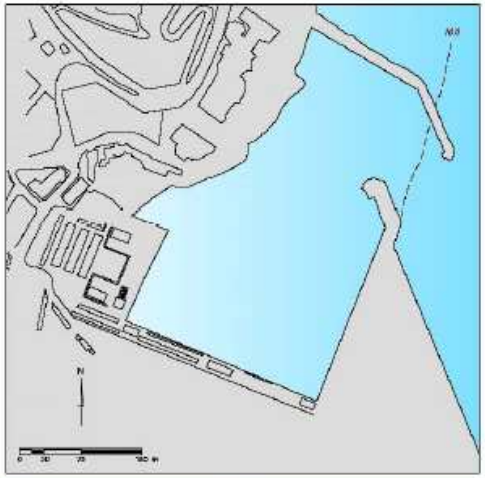
209

58/156

Palermo – Cala







Per la planimetria d'insieme di P.R.P. vedi tavola n° 208

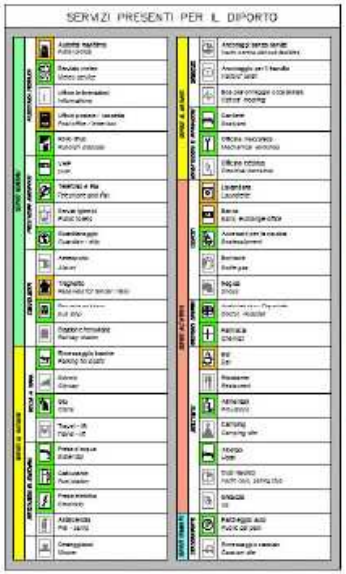
Previsione di Piano Regolatore Portuale

FOTO 1

FOTO 2

FOTO 3

FOTO 4



	INDICATORI DENOTATIVI		
1ª famiglia	Fondali	m	>6
	Posti barca	n°	300÷500
	Lunghezza massima del natante	m	>40
2ª famiglia	Rapporto posti auto\posti barca	%	25
	Officine	n°	4

	PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI		
3ª famiglia	Strutture ricettive	n°	40÷50
	Ambiente (parchi, riserve)	Km	5
	Archeologia	Km	1
	Monumenti	n°	>10
	Musei	n°	>4
	Attività (eventi, manifestazioni)	n°	0
	Sport	n°	0
4ª famiglia	Autostrada	Km	<10
	Aeroporto	Km	10÷30
	Sanità (presidi ospedalieri)	Km	2

Emergenze	
Percorsi naturalistici	1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorita, 3.Capo Gallo, 4.Area Marina Protetta "Capo Gallo - Isola delle Femmine".
Musei	Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pitrè; Complesso Monumentale dell'Olivella; Castello della Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas, ecc.
Siti archeologici	Sito archeologico di Piazza della Vittoria.

Scheda informativa dello stato attuale	
Posizione	38°08',62 N; 13°22',37 E Comune di Palermo
Profilo	Importante porto turistico, è protetto a N da una diga di sopraffutto e ad E da una diga di sottoflutto, al suo interno sono presenti pontili fissi e galleggianti, offre assistenza in banchina ed è dotato di tutti i servizi.
Geometria	Superficie specchio liquido: 90.000 m² Superficie altera: 35.000 m² Sviluppo banchine: 600 m Sviluppo dighe foranee: 500 m Sviluppo pontili: 680 m Quota banchina: 1,30 m Profondità media: 6,00 m
Avvertenze	Buona protezione per azioni provenienti dal II e IV quadrante; il Grecale è di traversia; secche con fondali minimi di 2m.

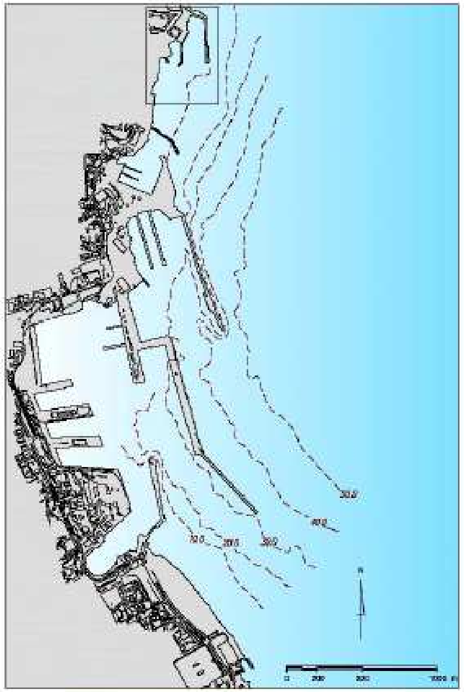
REGIONE SICILIANA
ASSESSORATO TURISMO COMUNICAZIONI E TRASPORTI
DIPARTIMENTO TURISMO, SPORT E SPETTACOLO
POR SICILIA 2006 – 2008 MISURA 7.01

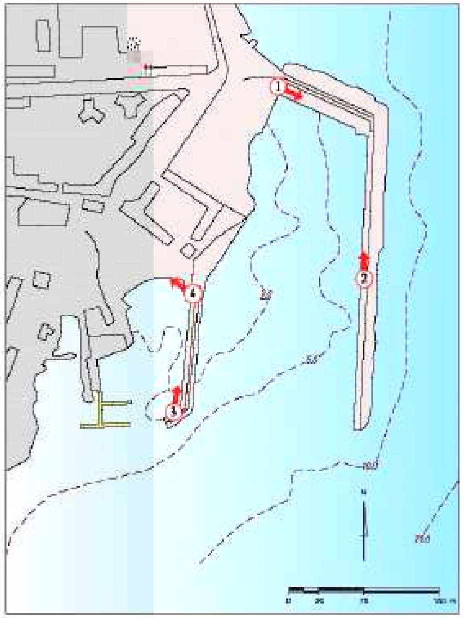
PIANO DI SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO DELLA REGIONE SICILIA
AGGIORNAMENTO 2008

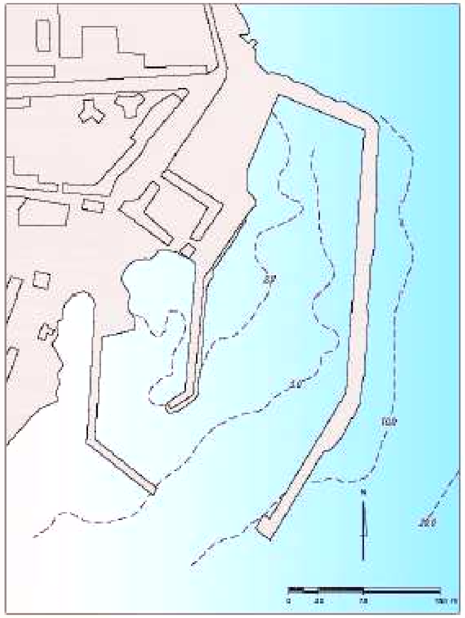
[illegible]	[illegible]
CONSULENTE PROF. ING. G. MALINGRINO	CONSULENTE PROF. G. LOY RUGGI

210
59/158

Palermo – Acquasanta







Per la planimetria d'insieme di P.R.P. vedi tavola n° 209

Previsione di Piano Regolatore Portuale

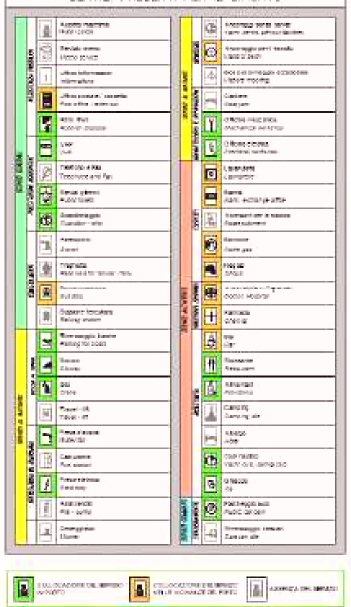
FOTO 1

FOTO 2

FOTO 3

FOTO 4

SERVIZI PRESENTI PER IL DIPORTO



	INDICATORI DENOTATIVI		
1° famiglia	Fondali	m	4÷6
	Posti barca	n°	50÷200
	Lunghezza massima del natante	m	10÷20
2° famiglia	Rapporto posti auto \posti barca	%	-
	Officine	n°	4

	PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI		
3° famiglia	Strutture ricettive	n°	40÷50
	Ambiente (parchi, riserve)	Km	5
	Archeologia	Km	1
	Monumenti	n°	>10
	Musei	n°	>4
	Attività (eventi, manifestazioni)	n°	0
	Sport	n°	0
4° famiglia	Autostrada	Km	<10
	Aeroporto	Km	10÷30
	Sanità (presidi ospedalieri)	Km	2

Emergenze	
Percorsi naturalistici	1. Monte Pellegrino, 2. Parco della Favorita, 3.Capo Gallo, 4.Area Marina Protetta "Capo Gallo - Isola delle Femmine"
Musei	Palazzo Abatellis; Museo Etnografico Siciliano Pitrè; Complesso Monumentale dell'Olivella, Castello della Zisa e Museo Islamico; Museo Regionale Antonio Salinas, ecc.
Siti archeologici	Sito archeologico di Piazza della Vittoria

Scheda informativa dello stato attuale	
Posizione	38°08',91 N; 13°22,52 E Comune di Palermo
Profilo	Il porto è costituito da due bacini: a levante il bacino nuovo, protetto ad E da una diga di sopraflutto e ad W dal molo di sottoflutto; e il bacino vecchio, separato dal bacino nuovo dal precitato molo, è dotato di tutti i servizi di supporto ed assistenza
Geometria	Superficie specchio liquido: 50.000 m^2 Superficie a terra: 27.000 m^2 Sviluppo banchine: 400 m Sviluppo dighe foranee: 400 m Sviluppo pontili: 70 m Quota banchina: 1,50 m Profondità media: 2,00 m
Avvertenze	Protezione modesta per azioni da Maestrale; bassi fondali; pescaggio massimo consentito pari a 2m

REGIONE SICILIANA
ASSESSORATO TURISMO COMUNICAZIONI E TRASPORTI
DIPARTIMENTO TURISMO, SPORT E SPETTACOLO
POR SICILIA 2000 - 2006 MISURA 7.01

PIANO DI SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO DELLA REGIONE SICILIA

211
60/158

Palermo – Arenella

B3. La pianificazione dello sviluppo turistico regionale

Arch. Giuseppina Liuzzo

La Regione non ha varato un proprio Piano organico di sviluppo turistico. Richiamandosi ai contenuti e alle strategie della pianificazione nazionale ha prodotto, nel 2006, un Piano triennale con valenza 2007-2009 e, nel 2011, il Piano di propaganda turistica, che contiene strategie e azioni volte all'attrattività turistica. Per quanto attiene alle competenze in materia di azioni e processi volti al sistema turismo, si fa riferimento alla normativa:

- R.D.L.vo n. 455/1946 "Approvazione dello statuto della Regione Siciliana" L.c.n. 2/1948 art.14 "legislazione esclusiva" lett. n) "Turismo, vigilanza alberghiera e tutela del paesaggio; conservazione delle antichità e delle opere artistiche");
- L.r. n. 49/1949 "Attribuzioni Assessorato del turismo e dello spettacolo"
- L.r. n. 28/62 "Ordinamento del Governo e dell'Amministrazione centrale della Regione Siciliana" (modificata dalla)
- L.r. n. 19/2008 "Norme per la riorganizzazione dei dipartimenti regionali. Ordinamento del Governo e dell'Amministrazione della Regione. D.P. 5 dicembre 2009, n. 12. Regolamento di attuazione del Titolo II della legge regionale 16/12/08, n. 19, recante norme per la riorganizzazione dei Dipartimenti regionali. Ordinamento del Governo e dell'Amministrazione della Regione.
- L.r. n. 10/05. "Norme per lo sviluppo turistico della Sicilia e norme finanziarie urgenti".

In questa legge, all'art. 6, sono definiti i "Distretti turistici", le modalità di promozione, riconoscimento ed eventuale revoca da parte dell'Assessorato regionale, gli scopi e le forme di finanziamento.

"*Si definiscono distretti turistici i contesti omogenei o integrati comprendenti ambiti territoriali appartenenti anche a più province e caratterizzati da offerte qualificate di attrazioni turistiche e/o di beni culturali, ambientali, ivi compresi i prodotti tipici dell'agricoltura e/o dell'artigianato locale. I distretti turistici possono essere promossi da enti pubblici, enti territoriali e/o soggetti privati la Regione definisce, con decreto dell'Assessore regionale per il turismo, le comunicazioni ed i trasporti, le modalità e la misura del finanziamento dei distretti* turistici". Il Distretto dovrà e potrà:

a) sostenere attività e processi di aggregazione e di integrazione tra le imprese turistiche,
b) attuare interventi necessari alla qualificazione dell'offerta turistica urbana e territoriale delle località ad alta densità di insediamenti turistico-ricettivi;
c) istituire punti di informazione e di accoglienza,
d) sostenere lo sviluppo di marchi di qualità, di certificazione ecologica nonché la riqualificazione delle imprese turistiche con priorità alla standardizzazione dei servizi turistici;
e) promuovere il marketing telematico del proprio distretto turistico per l'ottimizzazione della relativa commercializzazione in Italia e all'estero;
f) promuovere le strutture ricettive, i servizi e le infrastrutture volte al miglioramento dell'offerta turistica;
g) individuare e proporre particolari tipologie di architettura rurale realizzate tra il XII ed il XX secolo, a prescindere da qualsiasi ipotesi di utilizzazione di natura ricettiva, ristorativa e sportivo-ricreativa, secondo quanto previsto dalla legge 24 dicembre 2003, n. 378, al fine della loro tutela e valorizzazione.

Con riguardo alle ricadute locali, la normativa ha generato i primi effetti con la proposta di un Distretto Turistico del palermitano.

B4. Pianificazione del demanio regionale per la conservazione e la valorizzazione del comparto forestale

Arch. Giuseppina Liuzzo

I “Criteri generali di intervento” perseguiti dal Piano sono quelli indicati nel decreto del Ministero dell’Ambiente DM 16/06/2005: e che sono esposti nel documento:
mantenimento e appropriato sviluppo delle risorse forestali e loro contributo al ciclo globale del carbonio;

- mantenimento della salute e vitalità dell’ecosistema forestale;
- mantenimento e promozione delle funzioni produttive delle foreste (prodotti legnosi e non);
- mantenimento, conservazione e adeguato sviluppo della diversità biologica negli ecosistemi forestali;
- mantenimento e adeguato sviluppo delle funzioni protettive nella gestione forestale (in particolare suolo e acqua);
- mantenimento di altre funzioni e condizioni socio-economiche.

“Il piano è un atto che si basa sui principi della gestione forestale sostenibile, che identifica tutte quelle forme di gestione che hanno come obiettivo sia la tutela della qualità dell’ambiente, sia la salvaguardia dei beni ambientali. (...)La selvicoltura rappresenta il mezzo per conseguire tale risultato. Essa nel tempo ha spostato sempre più avanti i suoi confini: dalla selvicoltura finanziaria, si è passati a quella fitogeografica su basi ecologiche, poi a quella naturalistica, quindi a quella su basi naturali. (…) La selvicoltura sistemica è una “selvicoltura estensiva”, in armonia con la natura. (...)
Le sue finalità sono:

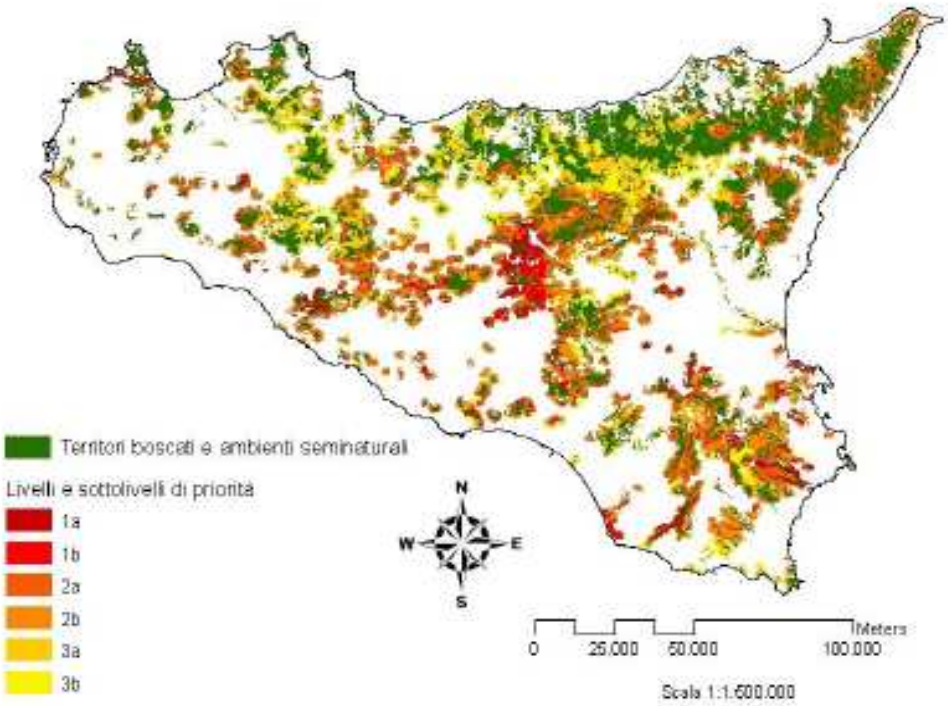
a) il mantenimento del sistema bosco in equilibrio con l’ambiente;
b) la conservazione e l’aumento della biodiversità e, più in generale, della complessità del sistema;
c) la congruenza dell’attività colturale con gli altri sistemi con i quali il bosco interagisce.

I limiti sono definiti dai criteri guida applicabili all’uso delle risorse rinnovabili.”
Tali principi hanno orientato anche pratiche recenti di “latifogliamento”, ossia di progerssiva sostituzione delle conifere e di rigenazione del patrimonio autoctono della flora forestale, che sono visibili nei boschi del territorio comunale.
Il Piano, insieme a tutti gli interventi, molti dei quali finanziati dal PON FAS e da Accordi di Programma, comincia a sortire i primi effetti di ricostituzione del paesaggio forestale montano, soprattutto nei Siti della Rete Natura 2000, in atto gestiti dall'Azienda Foreste demaniali regionale.

Tabella 3 - Contributo delle singole politiche di intervento al raggiungimento degli obiettivi e priorità

	OBIETTIVO				PRIORITA'
POLITICHE DI INTERVENTO	1. Miglioramento delle condizioni ambientali	2. Tutela, conservazione e miglioramento del patrimonio forestale esistente	3. Conservazione e adeguato sviluppo delle attività produttive	4. Conservazione e adeguato sviluppo delle condizioni socio-economiche	LE PRIORITÀ PER L'ATTUAZIONE DELLE POLITICHE DI INTERVENTO (Da 1 a 3 in ordine crescente)
Miglioramento del livello conoscitivo, di tutela e di gestione del settore forestale regionale		X	X	X	2
Prevenzione e lotta agli incendi boschivi ed alle fitopatie	X	X	X		3
Gestione del patrimonio forestale nelle aree protette	X	X		X	2
Ampliamento della superficie forestale e piantagioni da legno	X		X	X	3
Gestione, indirizzo e controllo della produzione di materiale di propagazione forestale	X	X	X		2
Gestione dei rimboschimenti esistenti	X	X	X		3
Prevenzione e mitigazione del rischio di desertificazione	X	X			3
Incremento della capacità di fissazione del carbonio atmosferico	X	X			3
Incremento della produzione di biomasse combustibili			X	X	2
Conservazione e miglioramento della biodiversità forestale	X	X			3
Gestione del patrimonio forestale di proprietà pubblica	X	X		X	3
Gestione del patrimonio forestale di proprietà privata	X	X	X	X	2
Gestione orientata dei boschi di particolare interesse turistico-ricreativo e storico-culturale		X		X	2
Gestione dei pascoli per la valorizzazione del patrimonio zootecnico e per la difesa dei boschi	X	X	X		3
Gestione della fauna selvatica	X	X			1
Interventi di bonifica montana e sistemazioni idraulico-forestali	X	X			3
Sviluppo delle produzioni forestali legnose e certificazione forestale			X	X	1
Sviluppo delle produzioni forestali non legnose in una prospettiva di filiera			X	X	1
Sviluppo delle attività di turismo ambientale e naturalistico			X	X	2
Sviluppo del potenziale umano e sicurezza sui luoghi di lavoro nel settore forestale			X	X	3

Figura 3: Carta delle aree a priorità di intervento



B5. Pianificazione settoriale della mobilità e della trasportistica regionale: il piano direttore trasporti e i piani attuativi

Arch. Giuseppina Liuzzo

In riferimento alla gerarchia degli strumenti vanno analizzati anche i piani, i programmi e le azioni sovraordinate e preordinate, che vanno dal livello regionale fino a quello comunale.

Il Piano Direttore costituisce lo strumento programmatorio regionale finalizzato ad orientare e coordinare le politiche di intervento nel settore trasportistico, in coerenza con gli indirizzi di pianificazione socioeconomica e territoriale della Regione Siciliana, ed a perseguire obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei trasporti. Le linee e le proposte del Piano Direttore recepiscono gli indirizzi di politica dei trasporti già formulati dagli Organi di governo della Regione e sono correlate allo scenario nazionale così come delineato nel Piano Generale dei Trasporti e della logistica (PGTL) del gennaio 2001, approvato con delibera del Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 ed a quello Comunitario (Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006), nonchè allo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, al Programma Operativo Nazionale 2000-2006 ed al Programma Operativo Regionale Sicilia 2000-2006.

In relazione alla estensione temporale del processo di pianificazione, è significativo indicare le interrelazioni fra pianificazione strategica e pianificazione tattica, secondo le indicazioni di pianificazione a scala regionale indicate dal PGTL. La pianificazione strategica si articola in un Piano Direttore, in Piani Attuativi e Studi di Fattibilità dei sistemi di trasporto, caratterizzati da un sempre maggiore livello di dettaglio, riferendosi lo studio di fattibilità ad opere specifiche indicate nei Piani prima enunciati.

Il Piano Direttore, individua le scelte "macro" individuate per il riassetto dei trasporti regionali, di valenza istituzionale, gestionale e infrastrutturale, e prevede gli indirizzi generali per la pianificazione dei servizi di trasporto di competenza degli enti locali, al fine di garantire il

coordinamento con i livelli di pianificazione e programmazione infraregionale (Piani Provinciali e di Bacino, Piani Comunali, Piani Urbani di Mobilità,ecc.).
I Piani Attuativi contengono le scelte di dettaglio, affrontando i temi specifici di ogni modalità di trasporto,nel rispetto delle scelte generali, integrabili secondo la logica di "processo", già formulata nel Piano Direttore.
Lo Studio di Fattibilità, inteso come analisi specialistica, conclude il processo di pianificazione strategica, con la valutazione molto dettagliata degli interventi, con la conseguente accettazione o esclusione dell'intervento stesso. Tuttavia, sulla base di esigenze evidenziate nelle due tipoogie di piano sopra indicate, lo Studio di Fattibilità può anche riguardare interventi non indicati esplicitamente nel Piano Direttore e nei Piani Attuativi. La Pianificazione tattica si riferisce alla programmazione degli interventi di breve periodo che hanno l'obiettivo di gestire ed ottimizzare l'uso dell'esistente (Piani Urbani del Traffico, Piani del Traffico Extraurbani Provinciali).
E' evidente che le scelte inserite nella Pianificazione tattica devono presentare connotati di coerenza con gli indirizzi generali della pianificazione strategica.
Seguendo le indicazioni del PGTL, la pianificazione regionale dei trasporti viene configurata come "Progetto di sistema", nel quale si parte dall' individuazione dei bisogni di mobilità, passeggeri e merci, per arrivare alla definizione del "Piano dei servizi integrati di trasporto" in grado di soddisfare la domanda con un adeguato livello di servizio ed, infine, alla individuazione delle nuove infrastrutture di trasporto necessarie alla attuazione del Piano dei servizi. Il Piano dei servizi ed il Piano delle infrastrutture vengono definiti tenendo conto dei vincoli di bilancio degli Enti Locali di competenza rispettivamente in conto esercizio ed in conto capitale. Il Piano Direttore è dimensionato sulla base delle effettive risorse finanziarie pubbliche attivabili sia per la realizzazione di infrastrutture che per la gestione della mobilità locale.
Il Piano, pertanto, non è visto come elencazione dettagliata, esaustiva e immutabile nel tempo degli interventi ritenuti necessari, ma quale insieme di regole, indirizzi ed obiettivi da seguire per individuare, a fronte di un quadro strategico complessivo, le scelte da fare secondo un criterio di dinamicità connesso alle necessità che si vanno presentando nel tempo sulla base della sostenibilità finanziaria anche con il coinvolgimento dei capitali privati nel rispetto della compatibiilità con interventi già in atto e degli effetti sull'occupazione e la competitività delle imprese.
Il quadro degli indirizzi strategici sarà, quindi, dettagliato e arricchito seguendo una logica di "Piano processo", che consenta di strutturare, progressivamente, il Piano attraverso una serie di documenti redatti con continuità nel tempo. Ciò consentirà di tradurre in scelte operative le scelte strategiche, eventualmente da riformulare in relazione ai mutamenti nel sistema (individuati da opportuni indicatori quali monitoraggio) che possono manifestarsi in conseguenza dell'attuazione di interventi nei diversi ambiti di riferimento, portatori di interessi nel settore dei trasporti.
L'integrazione e l' aggiornamento del Piano Direttore consente di intervenire, se e quando ritenuto necessario, sulle scelte individuate, in modo da adeguarle, introducendo gli opportuni correttivi, anche con il contributo di altri soggetti che hanno titolo per operare scelte nel settore dei trasporti (Enti Locali, Enti economici pubblici, Aziende di servizio, ecc.) conseguentemente all'evoluzione del sistema socio-economico e territoriale di riferimento.
Nel contesto dei Piani attuativi si esaltano, per il Trasporto stradale, i seguenti obiettivi (Cfr. anche tabella in calce tratta dal Piano Direttore):

- Favorire nelle aree metropolitane la realizzazione di sistemi di trasporto leggero su ferro, radialmente, dalla periferia verso il centro e servire le aree urbane con reti di bus non impattanti a livello ambientale, sviluppando altresì la mobilità ciclistica mediante sistemi combinati (treno+bici, bus+bici, metro+bici, ecc);
- Favorire nei centri urbani il riequilibrio del trasporto pubblico su gomma con quello privato, riqualificando le risorse finanziarie.

	TRASPORTO STRADALE	TRASPORTO FERROVIARIO	TRASPORTO MARITTIMO	TRASPORTO AEREO
Favorire il collegamento veloce EST-OVEST di passeggeri e merci sia su ferro che su gomma;	X	X		
Favorire un sistema di interconnessione NORD-SUD	X	X		
Favorire nelle aree metropolitane la realizzazione di sistemi di trasporto leggero su ferro, radialmente, dalla periferia verso il centro e servire le aree urbane con reti di bus non impattanti a livello ambientale, sviluppando altresì la mobilità ciclistica mediante sistemi combinati (treno+bici, bus+bici, metro+bici, ecc);	TPL	X		
Favorire nei centri urbani il riequilibrio del trasporto pubblico su gomma con quello privato, riqualificando le risorse finanziarie;	TPL			
Favorire il concetto di polarità del sistema aeroportuale, sviluppando l'idea di baricentro di reti aeroportuali sviluppate secondo le diverse vocazioni locali;				X
Favorire la costituzione di basi logistiche dei porti per l'interscambio mare-mare per aumentare la competitività nel Mediterraneo;			X	
Favorire la realizzazione di approdi crocieristici nei porti realizzando collegamenti con gli aeroporti e strutture logistiche integrate con il territorio terminale;			X	X

B6. Piano cave

Arch. Maurizio Fucarino

Il Piano Regionale delle Cave e dei Materiali Lapidei di Pregio, sono di fatto due provvedimenti che riguardano, il primo i materiali da cava e il secondo, i materiali lapidei (nella cui categoria ricade la maggior parte delle attività estrattive esistenti in Sicilia, soprattutto del marmo).

Il Piano regolamenta sia le attività estrattive in attività sia quelle dismesse, presenti sul territorio regionale.

Gli obiettivi fissati nello strumento, prevedono anche di sostenere il recupero ambientale delle aree fortemente degradate da attività estrattive, favorendo la pianificazione da parte dei Comuni di interventi di recupero ambientale e riqualificazione d'uso.

Il Piano Regionale delle Cave definisce organicamente gli obiettivi e le strategie di settore rispettivamente a medio-lungo e breve termine: indica i mezzi per il perseguimento di tali obiettivi, circoscrive le aree in cui, nella prospettiva di interessi generali di prevalente rilevanza socio-economica o ambientale, l'attività estrattiva di cava è limitata o preclusa.

Il Piano prevede la costituzione di un Osservatorio Regionale (con la funzione di raccordo tra le varie Istituzioni e Uffici competenti in materia di cave) che avra' le finalita' di monitoraggio e controllo dell'attuazione del Piano stesso da parte degli Enti locali e delle aziende estrattive.

Il Piano regionale dei materiali da cava, "corredato dalla necessaria documentazione geologica, giacimentologica e litologica", costituisce "strumento della programmazione regionale di settore e riferimento operativo inderogabile per ogni attività estrattiva nel comparto dei materiali da cava", nonché "specificazione settoriale del Piano Regionale di sviluppo di cui al titolo I della legge regionale 10 luglio 1978, n. 16", (ex articolo 5 L.R. 127/80, rubricato: "Connessione del Piano con la programmazione Regionale").

Il Piano Regionale delle Cave, in attesa dell'emanazione del Piano di attuazione con regolamenti e N.T.A., è stato approvato con Decreto Presidenziale 5 novembre 2010 (pubblicato sulla G.U.R.S. n.53 del 03.12.2010). La stessa legge prevede l'aggiornamento con cadenza triennale.

I riferimenti normativi sono prioritariamente:

- l'art. 14, lettera h), dello Statuto siciliano che ha riservato alla competenza esclusiva della Regione la materia delle "miniere, cave, torbiere e saline".
- le norme di attuazione dello Statuto - adottate con D.P.R. 5.11.1949, n. 1182 – che hanno previsto una clausola generale e onnicomprensiva in base alla quale le attribuzioni del Ministero dell'Industria e del Commercio sono esercitate, nel territorio della Regione Siciliana, dall'Amministrazione Regionale e in specie dall'Assessorato Regionale per l'Industria.

Complessivamente, la normativa vigente nella Regione Siciliana in materia di cave (giacimenti di II categoria) è la seguente:

- L. R. 04.04.1956, n. 23 - Norme di polizia mineraria;
- D.P.R.S. 15.07.1958, n. 7 e successive modificazioni ed integrazioni – *Regolamento di Polizia Mineraria* (per le norme riguardanti gli aspetti autorizzatori)*;*
- D.P.R. 09.04.1959, n. 128 e successive modificazioni ed integrazioni - Norme di Polizia delle miniere e delle cave (per le norme riguardanti gli aspetti autorizzatori);
- L.R. 09.12.1980, n. 127 - Disposizioni per la coltivazione dei giacimenti minerari da cava e provvedimenti per il rilascio e lo sviluppo del comparto lapideo di pregio nel territorio della Regione Siciliana;
- L.R. 06..05.1981, n.96, art. 21 - Interventi per le piccole e medie imprese industriali, commerciali e artigiane, nonché per la cooperazione e la pesca;
- L.R. 26.03.1982, n.22, artt. 2, 3 e 4 - Modifiche ed integrazioni alle leggi regionali 9 dicembre 1980, n. 127 e 6 maggio 1981 n. 96 in ordine ai giacimenti minerari da cava;
- L.R. 14.06.1983, n. 64, art. 2- Integrazioni e modifiche alle leggi regionali 9 dicembre

1980, n. 127, 6 maggio 1981, n . 96 e 26 marzo 1982, n. 22 in ordine ai giacimenti minerari da cava;

- L.R. 09.05.1984, n. 28, art. 2 - Proroga dei termini della legge regionale 9 dicembre 1980, n. 127 concernente i giacimenti minerari da cava;
- L.R. 06.12.1984, n. 105, art. 2 - Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 9 dicembre 1980, n. 127;
- L.R. 18 .02 1986, n. 7, art 18 - Interventi per la razionalizzazione delle partecipazioni regionali e norme per il settore dei giacimenti minerari da cava;
- L.R. 15.05.1991, n. 24 - Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 9 dicembre 1980, n. 127, in ordine ai giacimenti minerari da cava;
- L.R. 01.03.1995, n. 19 - Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 9 dicembre 1980, n. 127 in ordine ai giacimenti minerari da cava;
- L.R. 28.03.1995, n. 24, art. 3 - Integrazioni e modifiche alla legge regionale 10 gennaio 1995, n. 8 recante provvedimenti per i dipendenti della ITALKALI addetti al compatto alcalino;
- D.A. Industria 23.02.1998 – *Approvazione della tabella relativa i versamenti per le opere di recupero ambientale*;
- L.R. 06.10.1999, n. 25 - Modifiche alla legge 1 marzo 1995, n. 19 ed altre disposizioni concernenti giacimenti di materiali da cava.

Le eventuali azioni fisiche generate o previste sul territorio comunale

Per la gestione tecnico-amministrativa del “bacino estrattivo” - ai fini dell’ottimizzazione dei processi produttivi, che hanno anche immediate ripercussioni sull’impatto ambientale e sull’uso del territorio - il Piano Regionale delle Cave prevede l’attribuzione, attraverso atti normativi, specifiche competenze ai Comuni interessati i quali, essendo gravati delle responsabilità connesse all’uso del territorio stesso, potrebbero fornire un apporto significativo nella pianificazione esecutiva, in particolare, per la realizzazione di servizi e di impianti quali: servizi di pronto soccorso, di ristorazione, uffici commerciali e locali espositivi della produzione lapidea locale, lavorazioni derivate, spazi ed eventuali locali per imprese di servizi per le cave.

B7. Finanziamenti extracomunitari per la trasformazione urbana e la mobilità

Arch. Giuseppina Liuzzo

L'innesto di programmi innovativi nazionali per il riuso delle aree dismesse dagli usi ferroviari e portuali e degli interventi di mobilità e trasportistica - di rilevanza nazionale e di rango metropolitano e urbano, incideranno, nel medio-breve termine, nella morfologia del paesaggio di vaste aree della città e condizioneranno inevitabilmente le funzioni e gli usi degli spazi urbani.

Ci riferiamo, nel primo caso alla sperimentazione effettuata dal Comune di Palermo nell'ambito del Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU) "Porti e Stazioni" e, nel secondo caso, agli interventi di rifunzionalizzazione della tratta ferroviaria urbana ("Anello ferroviario", "Passante Ferroviario"), la realizzazione del Tram e della Metropolitana leggera automatica – previsti dal *Piano Integrato del Trasporto Pubblico di massa*.

Il Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU) "Porti e Stazioni". Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto del 27/12/2001, pubblicato nella G.U. n°162 del 12 Luglio 2002, ha finanziato la Redazione di *"Programmi innovativi in ambito urbano – Porti e Stazioni".*

Tra i visti del decreto si richiama *"l'art. 54 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, sul conferimento delle funzioni e dei compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, che individua tra le funzioni mantenute allo Stato quelle relative "alla promozione di programmi innovativi in ambito urbano che implichino un intervento coordinato da parte di diverse amministrazioni dello Stato".*

Si richiama inoltre *"il comma 1 dell'art. 4 della legge 8 febbraio 2001, n. 21, che prevede che il Ministero dei lavori pubblici promuova, coordinandolo con programmi di altre amministrazioni dello Stato già dotati di autonomi finanziamenti, un programma innovativo in ambito urbano finalizzato prioritariamente ad incrementare, con la partecipazione di investimenti privati, la dotazione infrastrutturale dei quartieri degradati di comuni e città a piu' forte disagio abitativo ed occupazionale e che preveda, al contempo, misure ed interventi per incrementare l'occupazione, per favorire l'integrazione sociale e l'adeguamento dell'offerta abitativa".*

Le disposizioni del Decreto inerenti il finanziamento di detti programmi sono citati all'art.5, che recita: "*Le risorse di cui all'art. 1, comma 1, lettera c), sono destinate ad un programma innovativo in ambito urbano concernente le zone adiacenti alle stazioni ferroviarie delle grandi città e quelle limitrofe alle maggiori aree portuali, nelle quali, in particolare, siano presenti condizioni di degrado urbano e sociale e vi sia necessità di riqualificare insediamenti di edilizia residenziale. A tal fine, la Direzione generale per l'edilizia residenziale e le politiche abitative del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti predispone, in coordinamento con le competenti direzioni dello stesso Ministero e del Ministero dell'interno, il programma operativo contenente criteri attuativi e localizzazione degli interventi con la previsione della partecipazione finanziaria anche di Ferrovie dello Stato S.p.a., delle autorità portuali e di altri soggetti privati. Tale programma, sentiti i comuni interessati, verrà formalizzato in apposito Accordo e trasmesso all'approvazione della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano".*

Il *"Programma Innovativo in ambito urbano – Porti e Stazioni"* si inquadra, pertanto, nell'ambito delle attività che, dagli inizi degli anni novanta, ha promosso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, inerente la cosiddetta "programmazione complessa", che ha contribuito a rinnovare l'"armamentario" della legislazione urbanistica operativa, tradizionalmente scarno e soprattutto poco efficace.

Sono molti, in tal senso, i "programmi complessi" promossi nel corso di questi anni (P.I.I., P.R.U., P.R.U.S.S.T., Contratti di Quartiere, ecc.), anche se innovazioni introdotte nelle procedure urbanistiche sono già leggibili nell'art.16 della Legge 179/1992 – Programmi integrati di intervento[ii].

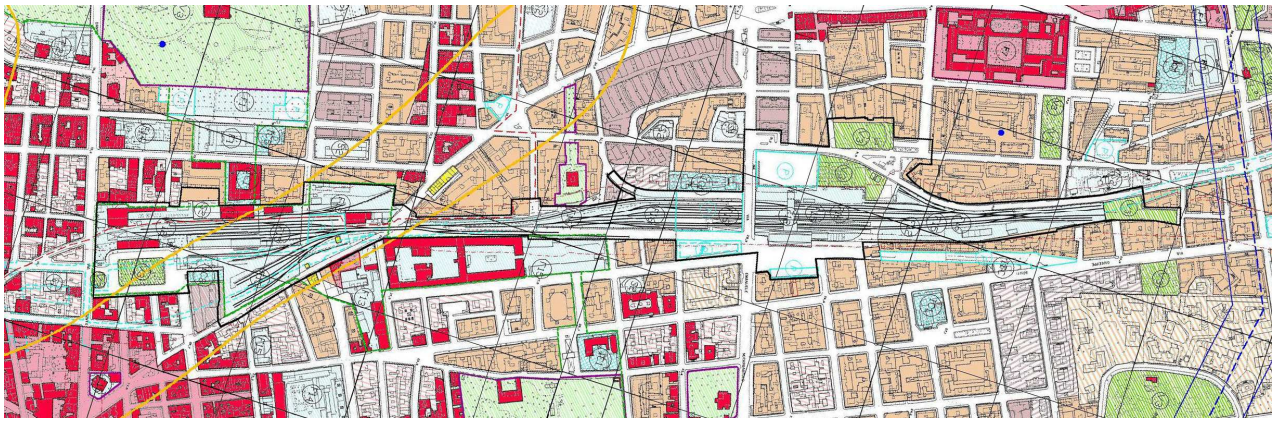
Il Ministero approva la *Proposta di candidatura* del Comune del 2002 e il 30 giugno 2004

viene stipulato il Protocollo d'Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Comune di Palermo, le R.F.I. s.p.a., le Ferrovie Real Estate e l'Autorità Portuale di Palermo. Nello stesso anno viene avviato lo Studio di Fattibilità per gli *Interventi prioritari aree ferroviarie Lolli Notarbartolo*.
Il Programma trova le sue coerenze con la Variante al P.R.G.C. DARTA 2002 che attribuiva una notevole enfasi alla combinazione di due strategie per significative azioni progettuali volte alla riqualificazione urbana e alla sua crescita socio-economica :

- la rifunzionalizzazione del complesso delle aree risorsa dislocate nel territorio urbano[iii]:
- l'accordo con gli attori di progetto/processo nel settore del trasporto e della mobilità sostenibile (RFI ex Ferrovie dello Stato e Autorità Portuale di Palermo)[iv].

Inoltre la Variante, integrata con gli obiettivi e le azioni settoriali nell'ambito del trasporto e della mobilità urbana sostenibili, anticipa uno scenario che trova forme e contenuti attuali, sia per ciò che concerne il paesaggio urbano prospettato nel 2002, sia per quanto riguarda strategie, temi e azioni del PIAU Porti & Stazioni[v].
Il progetto urbano elaborato si innesta, pertanto, sul sistema delle scelte urbanistiche che si sono stratificate e consolidate su questa parte della città di Palermo.
L'idea di riconvertire ad usi urbani l'area ferroviaria della stazione Lolli e quelle derivanti dalla copertura della trincea ferroviaria, presso la stazione Notarbartolo, sono già delineate con chiarezza nello strumento urbanistico vigente, la Variante Generale al PRG, redatta negli anni 1994/97 ed approvata nel 2002, che destina l'insieme delle aree, oltre che a sede ferroviaria, anche a nuove strade, aree a verde pubblico, parcheggi ed attrezzature culturali e che individua un potenziale di riqualificazione e rigenerazione urbana derivante dall'utilizzo di aree dimesse e/o da dimettere del circuito e del contesto ferroviario.
Dall'esame delle previsioni di piano ed in relazione agli interventi che la destinazione urbanistica rende attuabili, si deduce che il PRG vigente parte già dal presupposto che la stazione Lolli sia riconvertita agli usi urbani e che la trincea ferroviaria sia ricoperta anche con sistemi edilizi che ospitino servizi pubblici. A sostegno degli obiettivi di pianificazione e nell'ottica di riqualificazione urbana va richiamato lo Studio di fattibilità "Museo della Locomozione" – Lolli promosso dalla Presidenza della Regione Siciliana nel 2001.
Nel PRG, inoltre, è già prevista la ricucitura del tessuto viario che si sviluppa ai margini delle aree ferroviarie. In particolare si prevede: una nuova strade tra Piazza Lolli e via Malaspina, il prolungamento di via Adria fino a via Malaspina, una nuova strada tra via Malaspina e via Notarbartolo ed una tra via Rapisardi e via Zandonai.
Parte del complesso delle aree ferroviarie è inoltre inserito, secondo le previsioni del PRG, all'interno del perimetro dei "Parchi Urbani". Detta classificazione a parco è finalizzata a promuovere azioni di potenziamento, collegamento e valorizzazione del sistema dei giardini storici.
In merito ai processi di riconversione di aree dimesse, nella relazione del PRG vigente si contempla la possibilità dell'utilizzo di queste come "aree risorsa".
Sono le cosiddette "aree dismesse", opifici ed edifici non più funzionanti, che possono essere riutilizzati e quindi possono ritornare a svolgere un ruolo insostituibile all'interno della città esistente.
"Le aree dismesse sono diventate – in Italia - delle mine vaganti. All'interno di territori urbanizzati, con il cambio di destinazione d'uso, acquistano straordinario valore ai fini della speculazione edilizia". Se inserite all'interno del tessuto edilizio o residenziale, invece, possono diventare l'epicentro per la riqualificazione di interi quartieri.
Una parte di queste aree potrà avere un ruolo determinante per formare e caratterizzare le nuove municipalità. Come la Stazione Sampolo, le ex industrie Ducrot ed il Macello., il Manicomio, l'Ucciardone che "Potrebbe diventare il "museo della mafia" (o è troppo provocatorio proporlo?)".
La stazione Lolli potrebbe diventare sede espositiva dell'Ente proprietario e, contestualmente, "consentire il ripristino di un tessuto urbano che la ferrovia ha interrotto o slabbrato".
Per la Fiera del Mediterraneo, questa necessita, per il suo consolidamento, di un'area di maggiore consistenza. Le alternative possibili sono due. O si reperisce in altra zona in un'area

in grado di svolgere le funzioni che una potenziata struttura fieristica richiede o si allarga la Fiera dove ora risiede, inglobando la caserma Cascino. (tratto dalla Relazione Generale della Variante Generale al P.R.G.).



Stralcio del PRG vigente

La definizione del progetto urbano procede a partire dalla definizione delle opere pubbliche essenziali, cioè ritenute prioritarie al fine di pervenire ad una effettiva riconversione dell'area. In coerenza con il PRG e con la proposta di candidatura, queste opere che assumono carattere prioritario sono costituite dalla ricucitura della maglia viaria, dal potenziamento del sistema del verde e dalla realizzazione di attrezzature culturali.
Lo Studio per le aree di Lolli Notarbartolo parte dalle considerazioni che seguono:

- la convergenza tra domanda (e tutela) di qualità del paesaggio urbano e riabilitazione delle origini e delle funzioni delle città, coniugata agli obiettivi di sostenibilità ambientale, comporta una complessa rivisitazione e interpretazione della questione urbana nel contesto dell'azione pianificatoria e in vista del benessere individuale e sociale;
- le nostre città pluristratificate e plurintersecate da funzioni, pur progettate in termini di fabbisogni collettivi, di spazi pubblici, di verde, di cultura, non hanno piazze, passeggiate, scorci visivi, prospettive, luoghi di sosta, elementi espressivi dei luoghi urbani e fonti di relazioni con il paesaggio naturale, il paesaggio urbano e i paesaggi locali;
- nel processo di rivisitazione della questione urbana di Palermo si possono approfondire percorsi di sperimentazione urbanistica e di itinerari progettuali volti alla esplorazione di spazi urbani capaci di generare nuove centralità a partire dalle aree marginali e dismesse della rete ferroviaria e del porto cittadino.

La strategia generale del Programma per Palermo tiene conto della città come sistema in grado di assicurare ai propri cittadini l'equilibrio sociale ed economico e adeguati livelli di qualità ambientale e paesaggistica. Il progetto urbano pilota si localizza nel contesto dell'area di trasformazione "Lolli-Notarbartolo", una delle più complesse e problematiche della città, tesa com'è tra la "periferia storica" e la città moderna e contemporanea. Qui sono previsti interventi di riqualificazione urbana e architettonica che esaltano il ruolo di nuova centralità dei luoghi: edifici per la cultura e per l'internazionalizzazione della città (museo ex Stazione Lolli e "portale"); piazze e "ponti verdi" di connessione con i parchi e i giardini storici della città centrale, percorsi e reti per l'accessibilità e la prossimità, nuova residenza e nuovi servizi urbani e locali.
L'ipotesi di trasformazione urbanistica è stata elaborata, coerentemente alle direttive degli

organi del programma e alle previsioni del PRG, prevedendo prioritariamente:

- il completamento della rete viaria;
- la copertura della trincea ferroviaria;
- la realizzazione di attrezzature Pubbliche di Interesse Generale (zone F12 - attrezzatura museale culturale o espositiva) attraverso il recupero dei padiglioni della ex stazione Lolli e con una nuova struttura da realizzare in prossimità della stazione Notarbartolo.

Il ruolo di tessuto connettivo delle relazioni urbane e della nuova centralità è affidato al sistema del verde e all'assetto della maglia viaria gerarchizzata e dimensionata per funzioni. La definizione del progetto urbano tiene conto della previsione di "parco urbano" inserita nel PRG, finalizzata al recupero, alla valorizzazione e al potenziamento del sistema dei parchi pubblici dell'area centrale della città, in gran parte costituito da giardini storici. Gli interventi di riconnessione della maglia viaria sono previsti dal PRG vigente e confermati nell'ipotesi di scenario elaborata dove esplicano un evidente miglioramento del sistema della mobilità pubblica e privata e delle accessibilità locali.

La nuova attrezzatura culturale da realizzare presso la stazione Notarbartolo, definita "nuovo portale urbano", sottolinea il ruolo centrale cui è chiamato a rispondere questo brano di città, come principale luogo di arrivo e di partenza, in relazione all'importanza del nodo intermodale, che verrà notevolmente incrementata con la realizzazione delle opere infrastrutturali inerenti la mobilità pubblica. Il nuovo edificio e lo spazio urbano sono ipotizzati come elementi di una nuova centralità urbana, luogo simbolico capace di catalizzare e generare processi di riqualificazione urbana e sociale attraverso la realizzazione di: attrezzature pubbliche di interesse generale (attrezzatura museale, culturale ed espositiva alla ex stazione Lolli); il Nuovo portale urbano (attrezzatura culturale presso la stazione Notarbartolo); edilizia residenziale (anche sociale); centri direzionali e per i servizi e il commercio; centri commerciali; parcheggio pubblico multipiano interrato; verde pubblico; sedi stradali; piste ciclopedonali.

Il progetto pilota dunque risponde alla duplice esigenza di riqualificazione di una significativa area centrale urbana caratterizzata da elementi di degrado urbano e da discontinuità funzionale con il resto della città determinati, già nel solo contesto di via Notarbartolo, da un lato, dalla dismissione della linea ferroviaria di superficie e, dall'altro, dalla presenza di una scena urbana priva di connotazione e servizi, lo spazio antistante la stazione metropolitana "Notarbartolo", che concentra la mera funzione di collegamento viario e di parcheggio incontrollato dei veicoli. Alle spalle e ai confini di tale scena – contesto via U. Giordano-Via Daidone – in prossimità dell'edificio della stazione, esiste un'ampia superficie, sempre legata alla funzione ferroviaria dimessa, attualmente caratterizzata dal degrado della trincea ferroviaria e da funzioni e manufatti di carattere temporaneo che hanno – data la durata ormai ventennale – definito una scena urbana caotica e priva di identità, ma soprattutto scarsamente correlata alla domanda di servizi urbani e di spazio pubblico. La chiusura e la cesura urbana di tale spazio, insieme alle potenzialità espresse dalle relazioni che lo stesso può attivare con il contesto Dante-Lolli-Malaspina, conducono l'Amministrazione a operare una scelta di riassetto urbano e di allocazione di servizi alla residenza, al commercio, alla cultura e al turismo, che la città centrale evoca da circa un decennio e che non ha ancora trovato piena attuazione.

L'approccio generale e gli obiettivi degli "Interventi prioritari" si fondano sui seguenti presupposti:

- è necessario operare scelte di trasformazione che non inficino le aree "libere" da edilizia e che concentrino – senza alterare la capacità di pressione progettuale sull'ambiente urbano e sulle sue risorse disponibili – le offerte della domanda di riqualificazione e della qualità dell'abitare che la città ha espresso nei dieci anni di attuazione del Piano Regolatore Generale, in un'ottica di sostenibilità economica e socio-ambientale;
- è opportuno operare secondo una strategia integrata di attori di sviluppo, soprattutto volta a non gravare, in termini di gestione e manutenzione, l'Amministrazione

comunale e, quindi, a garantire che gli investimenti pubblici e di interesse pubblico trovino piena attuazione e, soprattutto, una volta realizzati, offrano una dimensione di servizio reale al cittadino e alla collettività;

- è altresì opportuno operare secondo la logica del recupero e della rifunzionalizzazione in aree e manufatti esistenti per allocare tutte le funzioni urbane di tipo misto e integrato che le città oggi offrono in maniera crescente;
- alla nuova vocazione dell'area centrale Lolli-Notarbartolo va correlata un complesso di spazi collettivi legati al tempo libero e allo sport, concentrando il valore degli standard generali soprattutto per il verde urbano, nel contesto del Piano che si riferisce a parti significative dei contesti delle Municipalità e, soprattutto, quale contrappeso ideale ad una città che tende a recuperare le connessioni tra i parchi centrali e non a soddisfare la domanda di "verde" in fazzoletti di risulta dell'edificato;
- per tale nuova vocazione e all'interno dello scenario di riqualificazione si colloca una significativa iniziativa di offerta di edilizia convenzionata che risponde alla domanda emersa nell'ultimo ventennio e che non ha trovato adeguata collocazione; si colloca anche l'offerta di nuova occupazione connessa al ruolo di interscambio e di relazioni territoriali generata dal Piano;
- è necessario operare secondo gradienti di sostenibilità che vanno dal superamento del deficit dei servizi e degli spazi per la collettività (da standard) al raggiungimento di livelli di sostenibilità urbana attraverso le buone prassi individuate dai Programmi Operativi e dalle direttive europee.

Attualmente la proposta ha completato il ciclo di VAS, con parere positivo con prescrizioni reso dall'ARTA (D.D.G. n. 917 del 12/12/2011) [vi]ed è dotato del parere del Genio Civile.

Piano Integrato del Trasporto Pubblico di massa. Il Piano Integrato del Trasporto Pubblico di Massa, approvato nel 2002, organizza un'armatura infrastrutturale fondata su sistemi a guida vincolata: metro-ferrovia, passante ferroviario, metropolitana automatica, rete tranviaria. Gli ambiti di intervento sono riferibili all'area urbana di Palermo e al sistema metropolitano compreso tra Punta Raisi-Isola delle Femmine e Brancaccio-Roccella.

L'obiettivo è creare un sistema di linee con nodi e stazioni di interscambio che rendano agevoli sia gli spostamenti nel centro urbano, sia i collegamenti con le principali zone periferiche. Tale sistema permetterà, anche attraverso la realizzazione di parcheggi d'interscambio modale, di determinare valide alternative al trasporto veicolare privato attraverso un sistema integrato di trasporto (tranviario, ferroviario urbano e metropolitana leggera) adeguato alle domande dell'utenza, finalizzato alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

L'organizzazione di una mobilità eco-sostenibile, alternativa all'auto, si configura attraverso interventi integrati e interconnessi fondati su:

1. il completamento dell'anello ferroviario sotterraneo nella tratta fermata Giachery-Stazione Notarbartolo (metrò-treno) in corrispondenza dell'area urbana;
2. la realizzazione della nuova metropolitana leggera automatica in gran parte interrata che attraversa la città dallo svincolo di via Oreto a Tommaso Natale-Partanna Mondello;
3. il nuovo sistema tranviario organizzato su 3 linee per collegare le periferie con il centro;
4. il raddoppio e l'interramento del passante ferroviario da Brancaccio a Carini con 18 nuove fermate e/o stazioni (da Carini all'aeroporto la linea è già a doppio binario).

L'anello ferroviario. L'anello ferroviario si configura come un percorso anulare di quasi 6 chilometri e mezzo quasi tutta in sotterranea (con un breve tratto in trincea), che racchiuderà i principali poli attrattori urbani, messi in rete da un sistema di "metro-ferrovia" che nelle ore di punta presenterà una capacità massima di trasporto, indipendentemente dal senso di marcia, di circa 2400 pax all'ora. Il primo stralcio funzionale comprende il prolungamento della linea ferrata da piazza Giachery fino a piazza Politeama e tre nuove fermate: Porto, Politeama e Libertà. La fermata Libertà viene realizzata nel tratto di linea già esistente lungo la principale arteria cittadina. Per la fermata Porto, in prossimità della stazione marittima è previsto

pertanto un percorso pedonale attrezzato e collegato con via Amari. Il secondo lotto riguarda il completamento della progettazione e realizzazione per il tratto che da piazza Politeama chiude l'anello fino alla stazione Notarbartolo, dove è prevista la nuova fermata Malaspina/Catania, a breve distanza dalla stazione ferroviaria Lolli, e la predisposizione per un tunnel pedonale da piazza Politeama a piazza San Francesco Di Paola, al servizio della zona in cui si trova il Palazzo di Giustizia. Il protocollo di intesa tra Comune di Palermo, Regione Sicilia, Provincia di Palermo e R.F.I. ne ha previsto l'attuazione attraverso le procedure dell'appalto integrato. Lo sviluppo al livello esecutivo è accompagnato dalla completa esecuzione delle opere.

La metropolitana leggera automatica realizza uno degli assi portanti del nuovo sistema dei trasporti pubblici a Palermo lungo l'asse direttore palermitano. Una linea che attraversa la città dallo svincolo di via Oreto a Tommaso Natale-Partanna Mondello, passando per il centro, con uno sviluppo totale di 17,6 chilometri. Viene realizzata in due stralci. Il primo tratto da via Oreto alla stazione Notarbartolo, con i suoi 7 km copre un po' meno di metà tracciato completo della metropolitana e comprende dieci fermate: svincolo Oreto, Oreto sud, Oreto nord, piazza Giulio Cesare, piazza Borsa, Teatro Massimo, Politeama, via Archimede, piazza Alberico Gentili e stazione Notarbartolo. Il tempo di percorrenza dallo svincolo Oreto alla stazione Notarbartolo, secondo le stime iniziali, è di quasi 12 minuti È stata appaltata la stesura del progetto preliminare. Il secondo tratto, fino a Tommaso Natale - Partanna Mondello, verrà progettato e realizzato successivamente. La metropolitana leggera automatica prevede materiale rotabile su gomma anziché su rotaia e si caratterizza per uno scorrimento silenzioso, con bassa trasmissione di vibrazioni al terreno e all'ambiente urbano circostante. I punti di attestazione della metropolitana leggera sono lo svincolo Oreto e Partanna Mondello nodi di interscambio, mediante la realizzazione di ampi parcheggi e valide alternative al trasporto veicolare privato diretto verso il centro di Palermo. Il Piano della Mobilità Sostenibile identifica dei punti aggiuntivi di interscambio, lungo il tracciato della metropolitana, per relazionare i diversi sistemi integrati di trasporto (tranviario, ferroviario urbano e metropolitana leggera) facilitando gli spostamenti all'interno del tessuto urbano. In primo luogo la stazione di Notarbartolo, in cui confluiscono tutti e quattro i sistemi della guida vincolata, deve dotarsi di parcheggi di relazione, a pagamento, e di scambio gratuiti. L'istituzione della fermata Guadagna collocata lungo il tracciato del passante ferroviario deve essere accompagnata dalla costruzione di un parcheggio di interscambio, collocato lungo la direttrice di via Oreto. Allo stato attuale è stato redatto il progetto preliminare del primo tratto Oreto-Notarbartolo, corredato anche del parere ambientale.

Il tram. Il passante ferroviario e la metropolitana leggera servono all'attraversamento longitudinale della città, il sistema tranviario assicurerà soprattutto i collegamenti perpendicolari fra le zone periferiche e il centro. Lo sviluppo complessivo è di circa 15 chilometri, equamente suddiviso fra le tre linee previste. Le 40 fermate sono raggiungibili in un ambito pedonale di 400 metri e ciascuno dei tre percorsi si sviluppa su corsie "protette", cioè del tutto separate da quelle stradali. Il finanziamento proviene da fondi statali, da un mutuo che l'Amministrazione comunale ha richiesto alla Banca Europea degli Investimenti e da una quota messa a disposizione dall'Amat, l'azienda che cura il trasporto urbano per conto del Comune e che, nel caso specifico, svolge le funzioni di stazione appaltante. Fra le opere civili accessorie inserite nel progetto si evidenziano tre percorsi pedonali aerei lungo la circonvallazione cittadina (viale Regione Siciliana, tratto fra piazza Einstein e corso Calatafimi), particolarmente importanti nel quadro delle strategie per trasformare la circonvallazione stessa in un'autentica strada di scorrimento. Previsti, inoltre, due depositi per il materiale rotabile con annesse officine: uno nella zona industriale di Roccella, l'altro nei pressi di via Castellana. L'analisi del Piano fa rilevare come la stazione Centrale e la Stazione di Notarbartolo assumono il ruolo di nodi interscambio con il sistema del ferro e della gomma.

Il raddoppio del passante ferroviario da Brancaccio all'aeroporto Punta Raisi. Il raddoppio del passante ferroviario Palermo-Punta Raisi realizza un collegamento ad alta capacità tra l'aeroporto di Punta Raisi, la stazione di Palermo Centrale e la zona Brancaccio, lungo un corridoio altamente urbanizzato di circa 26 chilometri. Attraverso 18 fermate si

saldano le periferie collocate su opposti quadranti estendendo l'effetto città a tutta l'area urbana. La doppia linea ferrata di superficie si ricongiunge al tratto Carini-Punta Raisi, che è già a doppio binario. Attualmente il passante è a singolo binario in superficie dalla Stazione Centrale a Palazzo Reale-Orleans, in sotterraneo fino a Francia, quindi ancora in superficie lungo il tracciato della ferrovia Palermo-Trapani. Dopo il raddoppio gli attuali tempi di percorrenza risultano dimezzati facilitando gli spostamenti nel perimetro urbano, ma avvicinando Palermo all'aeroporto "Falcone-Borsellino". La costruzione di nuove fermate, l'interramento di altre, l'eliminazione dei passaggi a livello attraverso l'interramento della futura linea a doppio binario, consente di realizzare una metropolitana di superficie esterna alle interferenze con la viabilità e il traffico urbano circostante. Le fermate attuali sono: (Brancaccio industriale, Palermo Centrale, Policlinico-Vespri, Orleans-Palazzo Reale, Notarbartolo, Francia, San Lorenzo Colli, Cardillo-Zen e Tommaso Natale, Isola delle Femmine, Capaci, Capaci-Torre Ciachea, Carini, Piraineto, Aeroporto Punta Raisi) vengono adeguate ed accompagnate, da interventi infrastrutturali ed impiantistici. Sono previste 9 fermate di nuova realizzazione (Roccella, Brancaccio residenziale, Guadagna, Palazzo di Giustizia, Lolli, Lazio, Belgio, La Malfa e Sferracavallo). In questo modo l'anello ferroviario collegherà gli utenti in arrivo al porto di Palermo con il centro città (Politeama, Notarbartolo), mentre il passante ferroviario ne incrementerà l'effetto rete estendendolo alla struttura aeroportuale. L'utente potrà così muoversi lungo le grandi attrezzature di mobilità (Porto-Aeroporto-Stazione Ferroviaria) e nei diversi quadranti della città con modalità alternative all'auto. In riferimento alle prospettive di trasporto integrato - del quale si è indagato, per una maggiore focalizzazione rispetto alle tematiche di immediato riferimento del PIAU, il settore ferroviario – è necessario fare anche riferimento ad uno scenario di studio indagato nell'ambito dello Studio di Fattibilità commissionato a SINTAGMA dal Comune di Palermo per la realizzazione del "Piano Strategico per la Mobilità sostenibile". Lo scenario prefigura infatti le prospettive di medio-breve periodo generabili dalla realizzazione del tram e di un primo stralcio del sistema ferroviario In questo scenario la Stazione Notarbartolo rappresenterà un nodo fondamentale della rete collettiva. Al fine di rinforzare i collegamenti del trasporto pubblico urbano (in assenza della metropolitana) tra l'area centrale e la stazione di Notarbartolo, è stata elaborata un'ipotesi di intervento che prevede la realizzazione di un itinerario rinforzato del Tpl urbano lungo via Notarbartolo nel tratto compreso fra la Stazione e via Libertà, con una conseguente riduzione di capacità dalla piattaforma stradale a scapito del mezzo privato. Questo asse, ristrutturato proprio nel corso della redazione del Piano Strategico, presenta nel modello di simulazione un configurazione con due corsie promiscue (auto+bus) per senso di marcia e sosta ambo lati in linea. L'intervento proposto mira al potenziamento delle corsie riservate al trasporto pubblico, mirando contemporaneamente a non stravolgere l'assetto assunto nel frattempo da via Notarbartolo (una corsia promiscua per direzione più corsia riservata in direzione Stazione e sosta su ambo i lati in linea). Si è valutata pertanto l'introduzione di una ulteriore corsia riservata con eliminazione della sosta su uno o su entrambi i lati (a seconda delle dimensioni della piattaforma attuale), opzione che consentirebbe inoltre di non creare interferenze al Tpl. L'impatto di questa modifica viene valutato rispetto alla precedente configurazione (4 corsie) attraverso analisi grafiche e flussogrammi, evidenziando gli itinerari dei veicoli che utilizzano via Notarbartolo nell'intero tratto interessato dall'intervento e anche solo su tratte. Nella configurazione di stato attuale via Notarbartolo viene utilizzata, nel tratto di interesse, da 2.875 veic/h; con la riduzione a due corsie per il trasporto privato (la riduzione di capacità assunta è del 50%) si ha una diminuzione del traffico complessivo del 30%, fino a 2.000 veic/h circa nei due sensi nell'ora di punta. Il flusso che utilizza il tratto di interesse per tutta la sua estensione passa da 1.404 veic/h a 1.086 veic/h con una riduzione del 23%. La maggiore riduzione si registra nel flusso massimo registrato sull'itinerario, che passa da 2.341 veic/h a 1.463 veic/h con una riduzione del 38%; il flusso medio, in analogia ai veicoli complessivi, si riduce del 30% e passa da 970 a 682 veic/h. Come si nota la diminuzione dei flussi nel tratto di interesse di via Notarbartolo è mediamente del 30% contro una riduzione della capacità assunta del 50%, si ha quindi un aumento del grado di saturazione medio, che passa dal 52% dello stato attuale al 72%

dell'ipotesi a due corsie. A fronte di questo aumento si verifica una diminuzione della velocità corrente del 15%, che passa da 39 a 34 km/h. Ovviamente la riduzione dei flussi su via Notarbartolo, a seguito della ridotta capacità nel tratto fra la Stazione FS e via della Libertà, si ripercuote sulla restante viabilità urbana adiacente.

B8. Programmi di sviluppo regionale attuale programmazione

Arch. Giuseppina Liuzzo

Nel contesto della Programmazione prevista dal Quadro di Sostegno Nazionale definito dai programmi operativi europei, l'A.C. ha promosso e attuato interventi di sviluppo economico e sociale che hanno inciso sulle azioni di gestione e di uso del territorio e delle risorse culturali.
A partire dal 2000, il Comune ha attivato processi di pianificazione integrata del territorio per accedere ai finanziamenti del POR Sicilia 2000-2006, sia in riferimento all'utilizzazione delle risorse territorializzate per il tramite dei PIT (Piani integrati territoriali), sia in riferimento alle risorse messe a gara dai bandi a regia regionale.
L'idea forza del PIT 7 "Palermo capitale del Mediterraneo" parte dall'assunto che il territorio del Comune di Palermo, collocato in un'area a forte valenza strategica per lo sviluppo dell'economia del Mediterraneo, non è ad oggi attrezzato per sostenere concretamente questo ruolo mancando di un modello di sviluppo in grado di integrare tra loro tutti i punti di forza del territorio (la collocazione geografica che la pone al centro dell'euromediterraneo, il patrimonio culturale multifattoriale e multidisciplinare, la presenza di particolari fattori endogeni che rendono il territorio potenzialmente competitivo – quali la dorsale mondiale delle telecomunicazioni, le particolari condizioni ambientali e climatiche ed il fatto di essere il punto di snodo – anche per il trasporto aereo - per il turismo della Sicilia occidentale, etc...) traendone un valore aggiunto di rottura all'attuale sistema socio-economico. Lo sviluppo del modello di intervento delineato a partire dall'idea forza dovrà quindi riuscire a *realizzare tutte le potenzialità offerte alla città di Palermo dall'apertura dell'area di libero scambio, trasformandola da "corridoio" di connessione tra l'Europa ed il Mediterraneo a "centro strategico" dell'EuroMediterraneo e quindi affermandola quale luogo di attrazione di funzioni e servizi specializzati*.
Per il raggiungimento dell'idea-forza, il Piano ha proposto i seguenti obbiettivi e le seguenti azioni.

a) *Obiettivi*
   - *Rafforzamento dei sistemi produttivi anche in ottica di internazionalizzazione del tessuto produttivo, attraverso l'organizzazione di un sistema in grado di favorire l'attrazione di nuove imprese e il potenziamento di quelle esistenti, che prenda il via dalla messa in comune di infrastrutture e servizi ad alta resa tecnologica, di sistemi di monitoraggio della domanda/offerta di R&S e di promozione di ogni forma di innovazione che sia funzionale alla loro qualificazione sullo scenario internazionale.*
   - *Miglioramento delle condizioni di contesto indispensabili per garantire lo sviluppo competitivo del territorio, sia attraverso la creazione delle infrastrutture a supporto dello sviluppo imprenditoriale sia attraverso azioni indirizzate ad aumentare la competitività dei sistemi produttivi e migliorare la qualità di vita dei cittadini.*
   - *Organizzazione di un sistema di supporto alla crescita ed all'internazionalizzazione del sistema produttivo, andando a creare le condizioni economiche, gestionali ed infrastrutturali che favoriscano lo sviluppo di un sistema pienamente condiviso e partecipato di cooperazione ed integrazione nell'area euro-mediterranea.*

- *Affermazione di un polo della cultura euromediterranea che rappresenti il riferimento dell'offerta della città in termini di servizi ed attività culturali e favorisca lo sviluppo di un sistema integrato di promozione ed incentivazione dell'industria della cultura (Agenzia di Sviluppo della Cultura) ed il sostegno alla creazione di nuove opportunità occupazionali nel settore.*
- *Valorizzazione del patrimonio artistico–monumentale della città identificando un circuito di fruizione che esalti l'immenso patrimonio e le diverse culture storiche presenti in città e che qualifichi pienamente uno dei più ricchi centri storici in termini artistico-monumentale*
- *Diversificazione e potenziamento del sistema turistico locale al fine di adattarlo a cogliere le opportunità di destagionalizzazione che si stanno determinando sul territorio.*
- *Riqualificazione dei sistemi produttivi artigianali e rilancio dei mercati storici come spazio di valorizzazione del settore artigianale e del recupero delle tradizioni culturali e manifatturiere del territorio*
- *Creazione di sistemi stabili di collegamento funzionale e strutturale tra formazione e lavoro in grado di facilitare l'inserimento lavorativo (anche dei livelli professionali cd. "deboli") soprattutto nei settori ritenuti strategici per il decollo economico del territorio (beni culturali,turismo, telecomunicazioni), nonché il monitoraggio dell'organizzazione dei percorsi formativi necessari a sostenere lo sviluppo messo in atto*
- *Incentivazione delle forme di coesione sociale che consentano di agevolare il processo di mediazione ed integrazione culturale tra etnie nel centro storico e di recuperare quelle forme di lavoro oggi svolte solo in forma sommersa.*
- *Realizzazione di un sistema informativo di "governance" dello sviluppo urbano di potenziamento alla rete civica, mirato a creare le condizioni necessarie a sostenere la competitività della città nel nuovo contesto euromediterraneo.*
- *Azioni mirate alla diffusione della cultura della legalità e all'integrazione cultura etra le diverse etnie del Centro Storico e promozione di un "Patto per la legalità" volto ad aumentare le condizioni di sicurezza per lo sviluppo economico ed imprenditoriale della città al fine di aumentare l'attrattività di nuove imprese e creare migliori condizioni per lo sviluppo di quelle esistenti.*
- *Azioni mirate alla diffusione della cultura della legalità e all'integrazione cultura e tra le diverse etnie del Centro Storico e promozione di un "Patto per la legalità" volto ad aumentare le condizioni di sicurezza per lo sviluppo di quelle esistenti.*

- *Azioni*

ELENCO INTERVENTI

	Rif.scheda	TITOLO INTERVENTO	COMUNI	DIPARTIMENTO	MISURA	Sottomisura	IMPORTO	ESSENZIALITA'
ASSE 1	10	Recupero aree costiere (Opere di salvaguardia e consolidamento dell'ex discarica di Acqua dei Corsari)	Palermo: litorale di accesso al Centro Storico	Dipartimento Territorio	1.10		5.164.570,00	F
	13 A	Chimica Arenella Tutela integrata dell'area costiera	Palermo: Ex-Chimica Arenella	Dipartimento Territorio	1.10		2.582.284,00	P2

	Rif.scheda	TITOLO INTERVENTO	COMUNI	DIPARTIMENTO	MISURA	Sottomisura	IMPORTO	ESSENZIALITA'
ASSE 2	2	Recupero del giardino storico di Villa Giulia	Palermo: Centro Storico	Dipartimento Beni Culturali	2.01	c3	1.807.599,00	P2
	4	Restauro per il riuso del complesso dello Steri	Palermo: Centro Storico	Dipartimento Beni Culturali	2.01	c1	7.746.854,00	P2
	7	Parco archeologico del Castello a Mare	Palermo: confine del Centro Storico	Dipartimento Beni Culturali	2.01	b	5.164.569,00	P2
	11A	Museo euromediterraneo delle arti contemporanee (ZISA) Recupero e rifunzionalizzzione per l'arte contemporanea del patrimonio storico - culturale	Palermo: Cantieri culturali alla Zisa	Dipartimento Beni Culturali	2.01	c2	4.648.112,00	P2
	1A	Itinerario della rappresentazione in Centro Storico (Recupero Teatro Garibaldi)	Palermo: Centro Storico	Dipartimento Beni Culturali	2.03		3.476.968,00	P2
	1 C	Itinerario della rappresentazione in Centro Storico (Museo del Teatro Massimo)	Palermo: Centro Storico	Dipartimento Beni Culturali	2.03		2.293.069,00	P2
	11 B	Museo euromediterraneo delle arti contemporanee (ZISA) Gestione e fruizione del museo di arte contemporana	Palermo: Cantieri culturali alla Zisa	Dipartimento Beni Culturali	2.03		2.582.284,00	P2

	Rif.scheda	TITOLO INTERVENTO	COMUNI	DIPARTIMENTO	MISURA	Sottomisura	IMPORTO	ESSENZIALITA'
ASSE 3	19	Primo inserimento lavorativo attraverso esperienze di lavoro guidate (work experiences)	Palermo	Dipartimento Formazione Professionale	3.02		1.549.371,00	F
	12 C	Laboratorio dell'immagine (Zisa) Azioni di formaione per profili professionali ad alta qualificazione	Palermo: Cantieri culturali alla Zisa	Dipartimento Pubblica Istruzione	3.07		774.685,00	P2
	21	Borse di studio finalizzate allo svolgimento di parti sperimentali di tesi di laurea presso imprese.	Palermo	Dipartimento Formazione Professionale	3.13		1.549.371,00	F
	15 A	Manifattura Tabacchi: La Città dell'Impresa – Struttura polifunzionale al servizio delle imprese. Promozione e sostegno per la ricerca e l'innovazione	Palermo: Ex Manifattura Tabacchi	Dipartimento Industria	3.14		2.065.828,00	P1
	14	Creazione di laboratori tecnologici per l'innovazione delle imprese	Palermo: Intero territorio comunale	Dipartimento Industria	3.15		2.169.001,00	P1

	Rif.scheda	TITOLO INTERVENTO	COMUNI	DIPARTIMENTO	MISURA	Sottomisura	IMPORTO	ESSENZIALITA'
ASSE 4	8	Aiuti all'artigianato	Palermo: centro storico	Dipartimento Cooperazione	4.01	b	4.131.655,00	F
	9	Aiuti al commercio	Palermo: centro storico	Dipartimento Cooperazione	4.01	d	5.164.570,00	F
	17 A	Riqualificazione della periferia urbana di Bonagia - Urbanizzazioni della zona produttiva	Palermo: Zona Bonagia	Dipartimento Cooperazione	4.02	b	2.065.828,00	P2
	17 B	Urbanizzazioni nelle aree produttive di Via Ugo La Malfa	Palermo: Zona Industriale di via Ugo La Malfa	Dipartimento Cooperazione	4.02	b	2.582.284,00	P1
	11 C	Museo euromediterraneo delle arti contemporanee (ZISA) Iniziative imprenditoriali (giovanili e femminili) ad alto contenuto tecnologico legate alla fruizione del sito	Palermo: Cantieri culturali alla Zisa	Dipartimento Industria	4.03	b	516.457,00	P2
	12A	Laboratorio dell'immagine (Zisa) Iniziative imprenditoriali (giovanili e feminili) ad alto contenuto tecnologico nel settore delle arti visive	Palermo: Cantieri culturali alla Zisa	Dipartimento Industria	4.03	b	516.457,00	F
	24	Aiuti alle PMI per la creazione di nuovi posti letto	Palermo: prevalentemente Centro Storico	Dipartimento Turismo	4.19	a	5.164.569,00	F
	25	Consorzio per le teleprenotazione alberghiera	Palermo	Dipartimento Turismo	4.19	b	100.000,00	F

ASSE 5	Rif.scheda	TITOLO INTERVENTO	COMUNI	DIPARTIMENTO	MISURA	Sottomisura	IMPORTO	ESSENZIALITA'
	13 B	Chimica Arenella Organizzazione funzionale e gestionale per attività terziarie innovative (Fiera delle Idee)	Palermo: Ex-Chimica Arenella	Dipartimento Cooperazione	5.01	a	3.356.970,00	P2
	3	Giardino compreso tra Piazza Magione e Palazzo Aiutamicristo	Palermo: Centro Storico	Dipartimento Lavori Pubblici	5.02		2.065.828,00	F
	13 C	Chimica Arenella Riqualificazione ed urbanizzazione del tessuto delle aree dismesse	Palermo: Ex-Chimica Arenella	Dipartimento Lavori Pubblici	5.02		9.843.668,00	P2
	16 A	Anello telematico	Territorio urbano di Palermo: nodo di ingresso c/o Ex-Chimica Arenella	Dipartimento Lavori Pubblici	5.02		3.615.198,00	F
	22 A	Completamento del Parco d'Orleans e valorizzazione della cittadella sportiva dell'Università di Palermo	Palermo: Cittadella Universitaria	Dipartimento Lavori Pubblici	5.02	c	4.372.662,00	P2
	22 B	Completamento e valorizzazione della cittadella sportiva dell'Università di Palermo	Palermo: Cittadella Universitaria	Dipartimento Lavori Pubblici	5.02	c	774.685,00	P2

ASSE 6	Rif.scheda	TITOLO INTERVENTO	COMUNI	DIPARTIMENTO	MISURA	Sottomisura	IMPORTO	ESSENZIALITA'
	15 B	Manifattura Tabacchi: La Città dell'Impresa - Struttura polifunzionale al servizio delle imprese. Network (CCIAA) e sportello delle imprese:	Palermo: Ex Manifattura Tabacchi	Dipartimento Bilancio	6.05		1.187.851,00	P1
	16 B	Sistema di marketing territoriale	PALERMO	Dipartimento Bilancio	6.05		1.807.599,00	P2
	15 C	Manifattura Tabacchi: La città dell'Impresa - Struttura polifunzionale al servizio delle imprese. Azioni di internazionalizzazione dell'economia locale	Palermo: Ex Manifattura Tabacchi	Dipartimento Cooperazione	6.06	b	1.032.914,00	P1
	18	Iniziative per la legalità e la sicurezza	PALERMO	Dipartimento Pubblica Istruzione	6.08	b	774.685,00	P2

Nel contesto delle azioni promosse e attuate in riferimento ad Agenda 2000 si ha il seguente quadro, anche con riguardo alle azioni immateriali:

Infrastrutture		**Fondo**	**Importo**
2	Recupero Giardino Storico Villa Giulia	FESR	1.805.037,72
4	Restauro Palazzo Steri	FESR	6.140.274,24
7	Parco archeologico del Castello a Mare	FESR	4.169.472,61
11-a	Museo Arti Contemporanea ai Cantieri Culturali Zisa	FESR	3.745.098,48
13-a	Ex Chimica Arenella – Tutela area costiera	FESR	2.582.063,09
16-a	Anello Telematico	FESR	3.480.539,63
17-a	Urbanizzazione Area PIP Bonagia	FESR	1.027.683,75
17-b	Urbanizzazione Area PIP La Malfa	FESR	2.292.351,92
22-a	Parco d'Orleans	FESR	4.372.662,00
22-b	Completamento cittadella universitaria	FESR	699.505,05
Azioni pubbliche		Fondo	Importo
12-c	Interventi di Formazione - settore arti visive	FSE	769.403,56
14	Laboratori tecnologici per l'innovazione	FESR	2.588.000,00
15-b	Network CCIAA e Sportello Imprese	FESR	644.000,00
15-c	Azioni di Internazionalizzazione	FESR	936.870,00
16-b	Sistema informativo di marketing del territorio	FESR	1.079.550,00
18	Iniziative di educazione alla legalità	FSE	173.328,49
19	Azioni di work experiences presso imprese	FSE	1.500.000,00
21	Borse di studio per tesi presso imprese	FSE	1.549.371,00

Regimi d'aiuto		Fondo	Importo
8	Aiuti all'artigianato	FESR	1.252.483,00
9	Aiuti al commercio	FESR	5.164.570,00
11-b	Gestione imprenditoriale Museo Cantieri Zisa	FESR	371.580,00
11-c	Imprenditorialità giov-femm c/o Cantieri Zisa	FESR	516.457,00
12-a	Iniziative Imprenditoriali - settore arti visive	FESR	516.457,00
15-a	Azioni Innovative RST	FESR	990.637,23

Più debole e meno incisiva appare la programmazione comunale nel contesto della negoziazione sul POFERS 2007-2013, che ha individuato un complesso di investimenti a valere sull'Asse Città, poco significativo con riferimento alle strategie del programma regionale, come in rapporto ai fabbisogni e alle tendenze della città. La debolezza del programma non ha generato neanche azioni da inserire nei fondi *Jessica, Jaspers o Jeremie*.

B9. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Arch. Giuseppina Liuzzo

La Provincia predispone, ai sensi art.12 della legge regionale n.9/86 e secondo la Circolare DRU 1 – 21616/02 dell'Ass.to Regionale Territorio e Ambiente, il Piano Territoriale Provinciale, coerente con le scelte operate nel Piano di sviluppo economico-sociale e sviluppato nel contesto del "Quadro Conoscitivo con valenza Strutturale (QCS)", "Quadro Propositivo con valenza Strategica (QPS)" e "Piano Operativo (PO)". Il QCS, esitato nel marzo 2004 è stato diffuso e concertato all'interno del processo di Valutazione ex ante propedeutica alla programmazione dei Fondi Strutturali per il periodo 2007/2013 (ottobre 2004-marzo 2005). Dal 2006 il Piano è corredato dallo studio geologico e dalla documentazione relativa alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).
La definizione della fase strategica del PTP ha consentito la redazione dello Schema di Massima del PTP nel quale sono delineate le decisioni in materia di trasformazioni del territorio provinciale che saranno formalizzate e diverranno operative con il Piano Operativo.
Il processo è stato accompagnato da un articolato programma di incontri/consultazioni che, da settembre 2008 ad agosto 2009, si è sviluppato su diversi livelli: una serie di eventi e occasioni di presentazione e discussione degli stati di avanzamento indirizzati ai soggetti istituzionali, alle componenti economico-sociali e, nell'ambito del processo integrato di valutazione ambientale strategica, ai Soggetti Competenti in Materia ambientale.
Lo Schema di Massima del PTP a fine dicembre 2009 è stato trasmesso al Consiglio Provinciale, che lo ha approvato con Deliberazione N. 070/C del 24/06/2010.
Con riguardo alla normativa citata, la L.R. 9/86, l'art. 12 definisce gli ambiti e gli effetti giuridici e territoriali della pianificazione provinciale:
Art. 12 - Pianificazione territoriale
La provincia regionale, ferme restando le competenze dei comuni, adotta un piano relativo:

1. *alla rete delle principali vie di comunicazione stradali e ferroviarie;*
2. *alla localizzazione delle opere ed impianti di interesse sovracomunale.*

Qualora i comuni interessati non provvedano ad adeguare i loro strumenti urbanistici alle previsioni di detto piano, le deliberazioni delle province regionali relativamente alle suddette materie costituiscono varianti rispetto agli strumenti urbanistici comunali.
Ai fini della formulazione del piano territoriale regionale, la provincia formula proposte relative alle vocazioni prevalenti del suo territorio, specie per quanto riguarda lo sviluppo delle attività produttive.
In relazione al perseguimento delle proprie finalità ed attribuzioni la provincia regionale presenta osservazioni agli strumenti urbanistici generali adottati dai comuni ed in corso di approvazione.
Appare chiaro come anche le funzioni e le competenze amministrative della Provincia regionale, ai sensi del successivo art. 13[vii] rivestano interesse e possano rilasciare effetti, come vedremo, dal punto di vista della localizzazione di infrastrutture e di interventi puntuali, per e sul territorio comunale.
L'evoluzione del quadro culturale e dell'approccio partecipativo, innescato nel periodo tra il 1994 e il 2000 per effetto della pianificazione e programmazione integrata, partecipata e complessa, ha generato l'emanazione di circolari regionali relative al ruolo e alle relazioni tra i livelli di pianificazione e tra le dimensioni territoriali (Regione, Province e Comuni). La

Circolare ASSESSORATO REGIONALE TERRITORIO ED AMBIENTE n.1/02 DRU dell'11 aprile 2002

Circolare n. 1 /DRU prot. n.75362 del 06/10/08 Raccordo tra la pianificazione urbanistica comunale e la pianificazione provinciale (art. 12, comma 3, della L.R. n. 9 del 6 marzo 1986).

Secondo il responsabile scientifico del Quadro conoscitivo strutturale del PTP di Palermo, Prof. Maurizio Carta, il "*Piano territoriale provinciale, nelle esperienze in atto in Sicilia, supera i contenuti assegnatigli dalla LR 9/86 e si configura sempre più come un processo-prodotto complessivo che intercetta le vocazioni territoriali, che raccoglie le opzioni di più soggetti e che compone interessi territorialmente coerenti. Esso si fa carico della capacità di valutare le sostenibilità e le coerenze economiche, sociali, culturali e ambientali derivanti dal complesso delle scelte; proponendosi, oltre che come coordinatore, come "selezionatore" delle istanze di trasformazione concorrenti, come "compositore" dei bisogni e degli interessi in gioco. La pluralità delle esperienze in atto ci propone, come esito di questa attività interpretatrice e selezionatrice, una capacità del piano provinciale di produzione di "immagini del territorio" che, racchiudendo l'esito della conoscenza dell'evoluzione dell'ambiente naturale ed antropico, che si propongono come immagini connotate da una forte carica interpretativa che quindi sono capaci di offrirsi come "indirizzi per il futuro" delle comunità locali.*

Il quadro delle competenze della Provincia richiede che essa possa attuare attraverso il piano una più generale governance multisettoriale e multilivello, potendo correlare le politiche di tutela a valorizzazione dei beni culturali con quelle di formazione ed istruzione (attuando una diffusione della conoscenza sul patrimonio culturale), con le politiche di produzione culturale (immettendo il governo del patrimonio storico nel più vasto circuito del governo culturale del territorio), con le politiche di sviluppo economico e sociale legate al turismo, ed infine con quelle di controllo ambientale e di sostenibilità ecologica dello sviluppo". Con riferimento alla sua mission: "*Il processo di innovazione nella formazione dei Piani provinciali in Sicilia è stato accelerato e legittimato nel 2002 dall'emanazione di una Circolare del Dipartimento Regionale dell'Urbanistica, nel quadro dei più generali processi di innovazione della strumentazione di piano verso una capacità di orientamento strategico delle decisioni. La circolare risponde a numerose istanze poste dalle Province Regionali ed alle domande di innovazione poste dalla cultura urbanistica, attraverso una articolazione del Ptp in tre figure pianificatorie con diverso valore e cogenza, e attuabili con procedure differenti a seconda del diritto ad esse riconosciuto: a) il quadro conoscitivo strutturale, b) il quadro propositivo strategico, c) il piano operativo.*

Il processo di pianificazione territoriale strategica ha assunto la finalità di progettare il territorio mettendo in moto un processo di co-pianificazione con il livello regionale (in fase di redazione del Piano territoriale urbanistico regionale) e con il livello comunale. L'obiettivo generale è la capacità del piano di chiamare tutti i soggetti responsabili, competenti e portatori di interessi alla partecipazione ad un'azione politico-tecnica - il piano territoriale strategico provinciale - esplicitamente rivolta alla costruzione di coalizioni efficaci intorno ad alcune strategie condivise, dotando tali partenariati operativi delle capacità e delle competenze necessarie e dotandoli degli strumenti adatti per mettere in atto la strategia individuata, per attuarne le azioni, per negoziare le decisioni, per rispettare i tempi e per comporre le economie necessarie. ***La strada individuata - in attesa di una più generale riforma urbanistica regionale - è quella di assegnare nuovi ruoli e competenze al piano provinciale attraverso la modifica del suo processo di redazione e legittimazione, inserendolo in un più generale ambiente di governance territoriale.*** *La produzione del "piano delle integrazioni territoriali" di livello provinciale, quindi, intende superare una logica di tipo gerarchico ed autoritativa a favore di un approccio di tipo orizzontale e cooperativo tra i diversi soggetti coinvolti nell'indirizzo ed attuazione delle trasformazioni territoriali, sia istituzionali che sociali.* ***La mission assegnata al Ptp*** *di Palermo è declinabile nei seguenti obiettivi:* ***o indicare le linee fondamentali di assetto del territorio provinciale*** *definendo, attraverso l'individuazione di sistemi insediativi ed unità di interpretazione, gli elementi fondamentali di tutela delle strutture ambientali e culturali; o fornire gli elementi di conoscenza necessari alla valutazione specifica delle azioni di trasformazione rilevanti alla scala provinciale, nonché*

quelli necessari alla valutazione delle scelte operate dai piani comunali; ***o assumere ruolo promotore, ordinatore e facilitatore per le attività e le funzioni di competenza provinciale relative al territorio, e carattere operativo solo per gli interventi di diretta competenza provinciale o promossi attraverso accordi con gli enti locali, e comunque rilevanti rispetto "all'interesse provinciale"; o fornire indirizzi e "misure" alla pianificazione di livello comunale*** *ed esplicitare i criteri per il coordinamento della loro efficacia e per la verifica della loro coerenza in sede regionale. Al carattere strutturale - interpretativo e valutativo - del Piano territoriale provinciale viene associata una rilevante valenza di indirizzo e di coordinamento, poiché sia la visione d'area vasta che l'approccio multisettoriale consentono di individuare le strategie più efficaci di tutela, conservazione, valorizzazione e trasformazione per le armature territoriali (culturali e ambientali, produttive e urbane).*

B10. Piano Strategico Provinciale

Arch. Giuseppina Liuzzo

Il PSAV ha riarticolato in obiettivi strategici gli obiettivi strutturali elaborati dal Quadro Conoscitivo Strutturale del PTP, quadri di macro azioni di sistema e di rete per lo sviluppo per i sistemi locali intervengono nel complessivo potenziamento della provincia come sistema territoriale regionale. Gli obiettivi strategici e le macro azioni, quindi, non costituiscono tutte le possibili azioni di sviluppo del Macro-Ambito, ma agiscono su quelle risorse e vocazioni di sistema nei confronti delle quali la Provincia Regionale potrà attivare o azioni dirette di infrastrutturazione o dotazione di servizi o azioni di sistema nei confronti della Regione.
Gli obiettivi strategici individuati sono:

Obiettivo strategico 1. Valorizzazione e potenziamento dei nodi dell'eccellenza territoriale costituita dalla presenza di elevata qualità delle risorse culturali naturalistiche o produttive ed integrazione con i sistemi territoriali contigui, finalizzate al potenziamento della competitività sovralocale.
Obiettivo strategico 2. Attivazione e potenziamento di armature territoriali portatrici di progetti integrati finalizzati al riequilibrio territoriale. Promozione di studi di fattibilità e progetti pilota.
Obiettivo strategico 3. Conservazione, valorizzazione e promozione delle componenti strutturali finalizzate all'attivazione produttiva delle vocazioni e delle specializzazioni anche attraverso comprensorializzazioni e integrazione in distretti.
Obiettivo strategico 4. Potenziamento delle connessioni materiali e immateriali attraverso azioni sulle porte e corridoi per lo sviluppo dell'accessibilità alle risorse e la mobilità delle persone, beni e servizi.
Con riguardo alle azioni e alle ricadute sul territorio comunale, il PSAV ripropone, di fatto, gli interventi presenti nel Piano di Coordinamento Provinciale.

SISTEMA TERRITORIALE URBANIZZATO

SISTEMA DELLA MOBILITA': ACCESSIBILITA' E INTERSCAMBIO

Infrastrutture viarie.....(ANAS - Prov. Regionale- Com

- Terza corsia Autostrada A19 (in progetto)
- Terza corsia Autostrada A19 (proposta del P.T.P.)
- Terza corsia Autostrada A29 (in progetto)
- Galleria Sferracavallo

Tangenziale esterna

- Tratto in sezione ordinaria
- Tratto in galleria
- Tratto in viadotto
- Svincoli

Tangenziale interna

- Tratto in sezione ordinaria
- Tratto in galleria
- Tratto in viadotto
- Svincoli

Strada di collegamento Tangenziale esterna - S.V. Palermo - Agrigento

- Tratto in galleria
- Tratto in viadotto
- Svincoli
- Potenziamento circonvallazione urbana di Palermo
- Circonvallazione del porto di Palermo
- Svincoli
- Variante S.V. Palermo - Agrigento
- Asse viario Corleone - Mare (Corleone - Partinico)
- Strada costiera di Capaci
- Strada di connessione A19 - porto di Cinisi

Nodi della rete viaria.....(ANAS - Prov. Regio

- Nuovo svincolo autostradale Bagheria Ovest e collegamento con la S.S. 113 e la S
- Svincolo autostradale Bagheria esistente: ristudio per funzioni urbane
- Svincolo autostradale Villabate: ristudio per funzioni urbane
- Svincolo autostradale Montelepre - Zucco: ristudio e potenziamento
- Svincolo Oreto: ristudio e potenziamento
- Svincolo e bretella di Altofonte
- Sistema di raccordo Hancia - Tommaso Natale

Infrastrutture ferroviarie.....(RFI - Trenit

- Ristrutturazione ferrovie (proposta del P.T.P.)
- Stazioni ferroviarie in ristrutturazione
- Nuove stazioni ferroviarie
- Passante ferroviario: adeguamento al servizio metropolitano
- Anello ferroviario
- Nuova linea Palermo (Piazza Indipendenza) - Monreale - Partinico

Portualità.....(Autorità Portuale - Regi

- Porti commerciali
- Porti pescherecci: potenziamento strutturale finalizzato alla pesca e alla pesca - t
- Porti turistici: potenziamento strutturale e dei servizi alla nautica

Porto di Palermo: aree funzionali P.R.G. del porto

- Aree per la nautica da diporto, attrezzature e servizi annessi. Area del Castello a Mare
- Area crocieristica e di trasformazione
- Porto operativo e commerciale
- Porto operativo per attività industriali

Altre modalità di trasporto.....(Regione - Prov. Regionale - Com

- Metropolitana leggera
- Tramvia
- Collegamento funicolare Monte Pellegrino
- Collegamento funicolare Bivio Mongerrati - Collesano - Campofelice di Roccella
- Riconversione tracciati ferroviari dismessi in piste ciclabili e/o ferrovie turistiche
- Aeroporto Falcone - Borsellino: Piano di sviluppo aeroportuale
- Elisuperfici
- Navetta del mare

Nodi di interscambio modale.....(Prov. Regionale - Comune - Ente porto)

- Centri di interscambio modale
- Tourist gate

Navetta del mare

SISTEMA DELLE ATTREZZATURE E DEI SERVIZI: AZIONI DI RIEQUILIBRIO E DI POTENZIAMENTO

- Servizi dell'offerta metropolitana e territoriale
- Servizi dell'offerta metropolitana e territoriale
- Poli specialistici
- Parco tematico di Fiorapoli
- Polo tecnologico e incubatore di imprese

Nuovi edifici per l'istruzione superiore

- IPS Agricoltura ed Ambiente
- IPS Industria ed Artigianato
- IPS Servizi alberghieri e Ristorazione
- IPS Servizi commerciali e Turismo
- IRIS per ciechi
- IT Commerciale
- IT Commerciale e Geometri
- IT Geometri
- IT Industriale
- Istituto d'Arte
- Istituto Magistrale
- Liceo Classico
- Liceo Artistico
- Liceo Linguistico
- Liceo Scientifico
- Liceo socio-pedagogico
- Liceo Scientifico, Liceo Classico
- Liceo Scientifico, liceo socio-pedagogico

SISTEMA DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE: AZIONI DI POTENZIAMENTO E SPECIALIZZAZIONE

- Aree industriali ASI ed aree artigianali
- Grandi strutture di vendita
- Mercato ittico e floro - vivaistico. Mercati generali
- Impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili

SISTEMA RESIDENZIALE: OFFERTA DI CITTA' E RIQUALIFICAZIONE URBANA

- Azioni di valorizzazione dei centri storici: grado di protezione IPCE
- Recupero delle zone di edilizia residenziale pubblica (ERP)
- Sistema degli insediamenti albanesi (Arbereshe)

SISTEMA NATURALISTICO - AMBIENTALE

Rete ecologica provinciale

- Aree della rete ecologica provinciale

Sistema integrato dei parchi

- Parchi urbani e suburbani
- Riserve marine
- Parchi archeologici

Sistema agricolo - ambientale

- Aree della produzione vinicola DOC. Via del vino
- Aree della produzione agrumico
- Azioni di individuazione e messa a sistema dell'ambito della produzione olearia

- Interventi di risanamento delle coste e del paesaggio

INFRASTRUTTURE ESISTENTI

- Autostrade
- Svincoli autostradali
- Strade Comunali
- Strade Provinciali
- Strade Statali

B11. Il Piano Strategico del Comune di Palermo

Arch. Giovanni Sarta

La pianificazione strategica

Le città sono diventate centri di produzione e distribuzione di informazione, conoscenza, immagini e simboli, di cui l'economia ha sempre più bisogno. Ciò ha determinato la nascita di una crescente competizone tra le città, finalizzata ad attrarre capitali, investimenti e risorse, con la conseguente necessità di promuovere se stesse e la propria immagine sul piano globale.

La costruzione di un'immagine di qualità, di efficienza e di l'eccellenza settoriale, sono ormai risorse simboliche di estrema importanza, da costruire ed alimentare.

La pianificazione strategica si innesta in questo fenomeno come nuova forma di pianificazione urbana e territoriale, più adeguata a gestire le profonde mutazioni in atto, ad integrazione delle forme tradizionali di pianificazione, considerate inadeguate ed insufficienti a gestire la rapidità delle trasformazioni. Una pianificazione di tipo processuale, finalizzata alla definizione di visioni e strategie generali di sviluppo urbano, il cui disegno e i cui obiettivi emergono attraverso il dialogo tra gli attori coinvolti. Considerato il ruolo e la finalità, il piano strategico parte da una ricognizione dei punti di forza e i punti di debolezza di una città, delle risorse non ancora o non sufficientemente valorizzate e degli eventuali rischi esistenti o determinabili, e, sulla base di ciò, cerca poi di definire strategie possibili, azioni auspicabili ed opzioni aperte, piuttosto che fissare obiettivi certi e delineare un futuro prestabilito. (1)

I piani strategici, pertanto, sono orientati alla costruzione di una visione condivisa del futuro e al suo perseguimento attraverso reti di cooperazione: fra attori pubblici, fra attori privati, fra pubblico e privato.

Il Bando di affidamento dell'incarico

La redazione del Piano Strategico comunale è cofinanziato a valere sui fondi della delibera CIPE 35/2005, accordo di programma quadro "riqualificazione urbana e miglioramento della qualità della vita". La redazione del Piano per Palermo è finanziato con le risorse di cui al D.D.G. della Presidenza della Regione Siciliana – Dipartimento della Programmazione n. 33/SVDRP dell'01/03/07 a valere sulle risorse della Delibera CIPE n. 35/2005.

Capitolato d'Oneri

Il Piano Strategico è lo strumento volontario, partenariale, di scenario, di sistema e di indirizzo, non sostitutivo dei vigenti piani urbanistici e di settore, tramite il quale la città ed il sistema metropolitano, di concerto con la strategia di sviluppo regionale, ha deciso di individuare le azioni, gli investimenti ed i processi per assolvere al suo ruolo di "città capitale", nodo di eccellenza subregionale e transnazionale, elemento di connessione e di alimentazione delle reti materiali ed immateriali considerando le risorse identitarie, i fattori vocazionali ed innovativi, le funzioni direzionali e le interrelazioni metropolitane, extra-regionali ed internazionali, in un'ottica integrata di competitività, innovazione e coesione.

Obiettivi generali

Visione strategica del futuro della città in grado di coinvolgerne tutte le forze politiche, economiche, sociali e culturali e di produrre "buone pratiche" di riqualificazione e sviluppo; capace anche di raccordare le iniziative previste alle risorse esistenti, al bilancio comunale ed alle previsioni di entrata connesse ai progetti urbani e ai programmi integrati, nonché di attivare nuovi canali finanziari legati alla valorizzazione urbana.

Adozione di una prospettiva di efficienza programmatica, di efficacia attuativa e di prestazionalità di risultato.

Potenziamento dei necessari fattori di contesto territoriale, economico e sociale in grado di assicurare condizioni stabili di competitività per il territorio metropolitano di Palermo,

Obiettivi specifici

Azione di *governance multilivello* articolata in relazione ai nuovi ruoli che la città metropolitana di Palermo può interpretare:

Ruolo a livello sovraregionale: nodo metropolitano di Palermo, come punto di arrivo e, quindi, di *snodo* e di *distribuzione dei flussi*, del Corridoio Transeuropeo I (Berlino-Palermo) e *nodo di primo livello* del Corridoio Meridiano.
Quattro questioni principali:

- (…) azioni di specializzazione terziaria (capitale culturale del Mediterraneo, città creativa) e di proiezione internazionale come nodo primario delle autostrade del mare (potenziamento del sistema portuale Termini Imerese-Palermo-Trapani);
- investimenti strategici nelle infrastrutture stradali e ferroviarie;
- potenziamento dei nodi portuali ed attrezzature retroportuali;
- rimodulazione della geometria della rete aeroportuale;
- potenziamento dell'intermodalità.

<u>Ruolo a livello regionale.</u>
Riqualificazione, competitività e promozione del sistema metropolitano di Palermo.
Potenziamento del ruolo del capoluogo come *gateway city*.
<u>Ruolo a livello sub-provinciale.</u>
Estendere le funzioni pianificatorie, gestionali e di promozione del sistema locale provinciale "Palermo metropolitano" nei confronti dei comuni di prima cintura (la realizzazione di infrastrutture per lo sviluppo, la localizzazione o il potenziamento di centri di ricerca, centri intermodali, aerovie e servizi generali sono questioni che riguardano i comuni dell'area sub-provinciale) (contributo al Piano territoriale provinciale).
<u>Ruolo a livello locale.</u>
Riqualificazione delle aree urbane e ricucitura dei tessuti sfrangiati e non pianificati della città diffusa, attraverso l'articolazione dell'area in *"ambiti di trasformazione integrata",* cioè in *cluster* territoriali che, per vocazioni, opportunità o questioni problematiche, necessitano di interventi integrati e della focalizzazione di diversi strumenti e azioni per la soluzione delle loro criticità nella direzione della qualità.
Sono individuati nove assi strategici per nove "città future"

1) *La città interconnessa* – Tale da garantire collegamenti efficaci con il resto del mondo ed al suo interno.
2) *La città metropolitana* – occasione per ricercare forme di collaborazione sistematica per rilanciare una dimensione metropolitana dello sviluppo.
3) *La città internazionale* – maggiore visibilità candidandosi come sede di organizzazioni internazionali, collegandosi con altre città con cui condividere prospettive ed interessi e per creare sinergie e complementarietà.
4) *La città produttiva* – Palermo come nodo di commerci e scambi rappresenta una risorsa competitiva sul piano internazionale;
5) *La città creativa e dell'innovazione* – Potenziamento dei settori della ricerca e della formazione a tutti i livelli e valorizzazione dei risultati e delle reti relazionali di quei poli di eccellenza in campo internazionale che caratterizzano il territorio.
6) *La città del turismo* – Palermo è una città ad alto potenziale di attrattività turistica - promozione di investimenti e la messa in rete di iniziative dei diversi soggetti pubblici e privati coinvolti, in un quadro regionale e nazionale.
7) *La città della cultura* – attivazione di filiere culturali particolarmente significative, quali le stagioni teatrali e musicali, i sistemi musei e le mostre, l'editoria, il sistema delle biblioteche e degli archivi, gli itinerari e gli eventi internazionali.
8) *La città del loisir* - risposta di qualità alla crescente domanda di tempo libero e di luoghi di relazione – Le azioni relative al miglioramento della qualità della vita riguardano fattori 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.*
9) *La città dell'integrazione – garantire sia un'efficace coesione sociale, sia la giusta* dimensione di multiculturalità della città ponendosi il duplice obiettivo del rafforzamento

della sua struttura sociale interna e di farla diventare un punto di riferimento per lo sviluppo di un dialogo multiculturale nel mediterraneo.

Contenuti fondativi del Piano strategico
il Piano Strategico dovrà precipuamente:

- definire il piano dello sviluppo sostenibile
- individuare i seguenti elementi strutturali:
  - la densità, la qualità e la complementarietà dei servizi di prossimità, dei servizi pubblici a scala urbana, intercomunale e di area vasta;
  - la capacità di produzione di beni pubblici collettivi e le politiche di welfare urbano; i livelli di sicurezza sociale e la diffusione di ambiti urbani caratterizzati da degrado fisico e sociale; la qualità ambientale;
  - il posizionamento competitivo della città e dell'area metropolitana in termini di capacità di attrazione degli investimenti e di innovazione;
- costruire un continuo processo di comunicazione, finalizzato a coinvolgere la molteplicità degli attori istituzionali, sociali, economici, culturali locali, la società civile.

IL PIANO STRATEGICO PER PALERMO

Analisi
Ambiente
Per quel che concerne il settore ambientale, l'analisi condotta ha evidenziato come il territorio dell'area vasta Palermitana presenti un insieme di fattori naturali che da soli possono costituire elementi potenziali per lo sviluppo cittadino. Si fa riferimento alla posizione geografica, alle condizioni climatiche e a risorse naturali, ambientali e paesaggistiche importanti, in primo luogo il mare e le grandi aree verdi disponibili e i giardini/parchi storici.
Le opportunità connesse alla sfera ambientale sono principalmente legate – come accennato sopra – al contributo che la gestione sostenibile delle risorse e delle aree di pregio naturalistico può fornire allo sviluppo del settore turistico oltre che all'influenza positiva sulla qualità della vita.
Uno dei temi affrontati è l'inquinamento (atmosferico, acustico, da rifiuti, delle acque,..) che ha diverse cause: dall'intenso traffico veicolare - mitigabile attraverso una efficace riorganizzazione della mobilità e con il ricorso a forme di trasporto più sostenibili - all'inefficace depurazione delle acque e/o controllo degli scarichi, alla ancora non così diffusa educazione ambientale - che impedisce tra l'altro una efficace realizzazione della raccolta differenziata, all'abusivismo edilizio in alcune aree della città nonché al degrado urbano.
Cultura
Le criticità individuate nel settore culturale evidenziano l'esistenza di grandi potenzialità ancora sottoutilizzate: la vastità del patrimonio palermitano necessita di un ulteriore impegno, sia economico che progettuale, affinché venga utilizzato al meglio e trasformato in un elemento trainante lo sviluppo turistico ed economico.
Riguardo le indicazioni sulle opportunità si delineano tre principali temi. Il primo è costituito dal prosieguo della collaborazione con il mondo accademico e universitario, punto di riferimento sostanziale sia per le azioni di conservazione e recupero che di progettazione. Quindi, la nascita del Museo Euromediterraneo delle arti contemporanee, che potrà dare nuovo slancio alla rappresentazione di una città attiva e aperta al nuovo e, infine, la realizzazione di un Distretto culturale, in collaborazione con le amministrazioni locali, gli enti pubblici e il sistema economico privato.
Mobilità
Condizione imprescindibile affinché Palermo possa assumere il ruolo di capitale dell'Euromediterrano è la presenza di collegamenti efficaci sia all'interno del territorio urbano

sia con il resto del mondo, in grado di aumentare l'accesso, l'efficienza e la fruibilità delle risorse cittadine. Per quanto riguarda il sistema di trasporto pubblico su gomma, si rilevano criticità sotto il profilo della qualità dei servizi offerti, in termini di frequenza, regolarità e puntualità.
Il sistema infrastrutturale su ferro risulta insufficiente nei confronti dell'estensione della città: poche fermate e tempi di attesa lunghi contribuiscono a far preferire al cittadino l'utilizzo del mezzo privato. È pertanto necessario aumentare il numero delle fermate, ridurre i tempi di attesa e chiudere l'anello ferroviario.
Ciò determina il congestionamento della rete stradale e la sovra- saturazione della sosta nelle aree centrali, con ricadute negative sulla mobilità ciclo-pedonale e sui livelli di inquinamento atmosferico ed acustico.
Al congestionamento della rete stradale contribuisce, inoltre, la carenza di infrastrutture viarie: poche grandi arterie di attraversamento trasversale fungono contemporaneamente da strade di attraversamento, di collegamento interno e di collegamento tra la Circonvallazione e l'area portuale.
Servizi alla persona
Aspetti relativi all'inclusione (e quindi delle problematiche relative al mondo di giovani, dei bambini, degli anziani, della scuola, dei disoccupati, degli immigrati) - questione dell'abitare (il bisogno di casa dei senza fissa dimora, dei disoccupati, degli sfrattati, degli immigrati e, più in generale, la pressione abitativa di tutti quei soggetti che, seppur non in condizione di indigenza, hanno comunque difficoltà di accesso al mercato immobiliare). Il progressivo processo di invecchiamento a cui è sottoposta la popolazione palermitana, la crescente disoccupazione, la contrazione delle risorse economiche pubbliche, fanno aumentare il divario tra domanda di servizi e risposta offerta ed acuiscono i fenomeni di disagio.
Servizi alle imprese
Il sistema produttivo locale è principalmente incentrato sulle attività del terziario ed è caratterizzato dalla presenza di una rete di piccole e medie imprese dislocata sul territorio - l'arrivo della grande distribuzione che rischia di mettere in crisi il sistema delle PMI.
Criticità si rilevano anche nel settore primario dove negli anni si è registrata una contrazione delle aziende agricole. Per il rilancio del settore si sta, quindi, puntando sulla promozione e sulla effettiva realizzazione di un sistema di filiera corta, favorendo il rapporto diretto tra produttore e consumatore.
Attività di comunicazione divulgazione coinvolgimento e partecipazione
E' stata svolta attraverso interviste, tavoli tematici (sui temi ambiente, cultura, mobilità e servizi alla persona/alle imprese) e sugli 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), dalla cui attività sono state individuate, con il coinvolgimento dei portatori di interessi che abbiano aderito all'iniziativa, le azioni attraverso cui realizzare gli scenari immaginati ovvero raggiungere gli obiettivi prefigurati.
Laboratorio conclusivo
La lettura trasversale degli interventi proposti ha consentito di individuare i *cluster* di seguito riportati, mantenendo la declinazione secondo i 4 temi Ambiente, Mobilità, Cultura, Servizi alla persona e alle imprese:
Ambiente
Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche rinnovabili
Realizzazione di un parco fotovoltaico pubblico - nuovo regolamento edilizio che imponga un uso di materiali e di tecniche volti al risparmio energetico e interventi principalmente sugli impianti strutturali pubblici.
Valorizzazione e salvaguardia attiva del patrimonio naturale, ambientale e paesaggistico ed eco-turismo - realizzare interventi che, oltre ad incidere sulla trasformazione fisica del territorio e riqualificarlo, coinvolgano la cittadinanza e le associazioni presenti, riprendendo storia, tradizioni locali e le diverse culture che da sempre caratterizzano la città. Emerge

inoltre l'importanza dell'educazione, della cultura e della conoscenza del patrimonio ambientale, da diffondere attraverso iniziative di coinvolgimento attivo.

Cultura

Senso di appartenenza e inclusione

valorizzare il territorio palermitano e promuoverne la diffusione, attraverso iniziative e luoghi nei quali la collettività possa riconoscersi, rafforzando l'identità collettiva e il senso di appartenenza - creare economie di rete.

Internazionalizzazione e nuove frontiere

volontà di organizzare eventi di respiro internazionale per sviluppare gli scambi culturali, promuovere il patrimonio esistente, far conoscere la cultura locale anche alla cittadinanza stessa e, quindi, incrementare il settore del culturale e artistico. Promuovendo occasioni di incontro tra cultura, arte, ricerca, imprenditoria, organizzando seminari e workshop, istituendo relazioni interculturali e attraverso la partecipazione di artisti nazionali e internazionali - Festival Mediterraneo della Fotografia.

Recupero e Valorizzazione dei beni materiali

realizzare un data base sulle risorse locali, in termini materiali (disponibilità di edifici e spazi) e immateriali (associazioni, enti, artisti, ecc.), e di indire bandi pubblici per l'assegnazione degli spazi. Quindi, è proposto il recupero e il riuso di aree urbane abbandonate, degradate e dismesse e di aree archeologiche (es. Piazza XIII Vittime, Castellammare), da destinare ad uso sociale e culturale, ottenendo la riqualificazione del tessuto urbano, sociale e culturale, oltre alla promozione del turismo. Le aree archeologiche possono essere recuperare e rese fruibili e accessibili, organizzando visite guidate, percorsi didattici, itinerari turistici, a piedi o in bici. La valorizzazione può avvenire anche creando di un marchio d'area.

È proposto un Museo delle Ferrovie storiche siciliane presso la Stazione Lolli, utilizzando il piazzale ferroviario, i capannoni e le rimesse - progetto, proposto dall'associazione Treno D.O.C -

Mobilità - Infomobilità

dotare la città di una rete di servizi telematici che possano dare informazioni tempestive e costantemente aggiornate all'utente, in merito ai flussi di traffico, alle infrastrutture puntuali e di servizio e al trasporto pubblico,

Trasporto pubblico e Mobilità alternativa

linee tranviarie, metropolitana leggera, chiusura dell'anello ferroviario - è suggerito di continuare con la politica dei trasporti a guida vincolata su ferro, di prevedere nodi/parcheggi di interscambio, di rivedere la progettazione della circonvallazione per migliorarne la fruibilità in termini di tempi, di creare un sistema di itinerari privilegiati delle TPL e di rendere i mezzi ibridi, ai fini dell'abbattimento dell'inquinamento atmosferico.

Infrastrutture – Servizi alla persona e alle imprese

Casa

Riguardo a questo tema, sono proposti il recupero di immobili in stato di abbandono, la progettazione di nuove forme edilizie con spazi che favoriscano l'inclusione sociale, una maggiore attenzione verso le esigenze dei disabili sia negli edifici esistenti che in quelli di nuova edificazione, la previsione di spazi verdi e attrezzati per i bambini.

Ricerca e Sviluppo

E' proposta l'istituzione di un incubatore di innovazione, operativo su scala metropolitana, in grado di supportare i giovani laureati e ricercatori nell'avvio di imprese innovative e sostenere la crescita di imprese attraverso nuove linee di business.

Qualità della vita produttiva e sociale

Sono auspicati interventi per dislocare i servizi su tutto il territorio - è ribadita la necessità di informatizzazione i servizi rivolti al cittadino e alle imprese con rete e dati interconnessi (anelli tematici).

Valutazioni sugli elementi emersi dalle analisi svolte

E' emerso come la vocazione turistica della città possa significare la valorizzazione delle emergenze naturalistiche e paesaggistiche, a cominciare da parchi e delle riserve ad oggi poco accessibili.

Forte attenzione anche per il ricorso alle energie alternative e al risparmio energetico, considerati una opportunità centrale. Altro elemento emerso con decisione è una migliore - più sostenibile e innovativa - gestione dei rifiuti, applicando nuove tecniche e incentivi al riciclo, alla differenziazione e alla possibilità di generare energia dai rifiuti trasformando così un punto di debolezza in un'opportunità.
Pure a proposito del settore della mobilità, l'ascolto del territorio ha confermato l'importanza di alcuni elementi desunti dall'analisi del contesto e della programmazione in corso: il ruolo strategico di Palermo nell'area euromediterranea e l'importanza che nello scenario dei trasporti riveste il porto di Palermo per l'intercettazione dei flussi verso il Mediterraneo settentrionale e occidentale; l'inadeguatezza del trasporto pubblico - sia in termini di qualità dei servizi offerti sia di dotazione infrastrutturale e tempi di percorrenza - che favorisce il trasporto veicolare privato;
Dai laboratori è emerso il tema della sicurezza stradale, peraltro, coerente con gli obiettivi e i criteri di intervento individuati nell'ambito del Piano territoriale provinciale per quanto riguarda la viabilità nella programmazione provinciale, laddove si asserisce che "vanno preferite le tipologie di intervento che privilegiano il riassetto e la messa in sicurezza del territorio, [...], e che realizzano anche indirettamente la stabilità e la sicurezza del corpo stradale".
La fase di ascolto all'interno del processo inclusivo ha confermato sostanzialmente, anche per quanto riguarda l'ambito della cultura, le valutazioni del quadro conoscitivo e programmatorio. Il posizionamento geografico e culturale di Palermo, la sua ricchezza artistica e monumentale, la forte identità culturale e il suo storico connotato multiculturale la rendono una candidata ideale per un ruolo di centralità nello spazio euromediterraneo.
Le esigenze emerse in questa fase, accanto agli interventi di tipo strutturale, sono relative ad una richiesta di maggior fruibilità del patrimonio culturale e di maggiori opportunità di partecipazione, in modo da passare dal concetto di risorsa culturale quale bene riservato a ristretti gruppi, a quello di bene che risponde alle esigenze di crescita personale e al bisogno di aggregazione dei cittadini.
Accanto a ciò, sembrano ancora necessari e possibili miglioramenti soprattutto nel processo di valorizzazione del patrimonio culturale e cittadino. Vi è l'esigenza di realizzare ulteriori percorsi culturali.
Dal confronto tra il quadro conoscitivo del settore servizi alla persona e le attività di ascolto del territorio – interviste e laboratori – emergono diversi punti di contatto. È stata, ad esempio, riconosciuta la difficoltà nel corrispondere totalmente ai bisogni sociali espressi per diversi ragioni: contrazione delle risorse finanziarie che si ripercuote sull'organizzazione ed erogazione dei servizi stessi; la diffusa abitudine a forme di assistenzialismo che limitano tanto l'iniziativa pubblica che quella privata; un ascolto delle esigenze del territorio non sempre constante.
Un elemento di novità riguarda la volontà/necessità di intensificare la collaborazione tra il mondo del sociale (terzo settore, servizi sociali,...) e il mondo produttivo. L'interazione tra i due settori è ritenuta una reale opportunità per lo sviluppo economico della città di Palermo, perseguibile anche attraverso la trasformazione dei "bisogni" in impresa.
Nel settore dei servizi alle imprese, sono unanimemente riconosciute l'insufficiente dotazione di infrastrutture a servizio delle imprese (sia logistiche che di collegamento, locale e extra regionale) e la necessità di riaffermare un ruolo di leadership commerciale nel bacino del Mediterraneo, soprattutto in vista dell'apertura dell'area di libero scambio. Occorre poi puntare sulla Ricerca e Sviluppo al fine di rafforzare il legame tra i centri di ricerca e il mondo produttivo, al fine di introdurre elementi di innovazione tecnologica nei cicli produttivi e favorire la nascita di incubatori di imprese innovative per poter aumentare la competitività dell'area vasta palermitana e vincere la concorrenza ormai a scala globale.
L'importanza di favorire e sostenere l'implementazione di modelli innovativi di sviluppo basati sulla crescita dell'impresa sociale responsabile emersa dalle analisi fin qui svolte è stata riconosciuta, in particolare, durante l'attività di ascolto.

A differenza di quanto rilevato per i servizi alla persona, la partecipazione al laboratorio registrata da parte degli esponenti del mondo produttivo e delle associazioni di categoria coinvolte è stata piuttosto scarsa e decisamente inferiore alle aspettative.

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.

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.

Strategie

I livelli delle strategie pensate sono due:

- 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. (le dodici aree strategiche considerate, denominate "Nuove Centralità Urbane" (da ora NCU), sono ricompresse nei Programmi Strategici Integrati (da ora PSI) di cui costituisco 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.

Sono stati individuati quattro Programmi Strategici Integrati:

1. *Valorizzazione delle Risorse Culturali*
2. *Valorizzazione delle Risorse Ecologiche e Ambientali*
    - livello metropolitano, con la costituzione di una rete ecologica territoriale (attraverso corridoi ecologici);
    - livello urbano, costituendo una rete ecologica urbana.
    - rigenerazione delle "città d'acqua" focalizzando l'attenzione sulla riqualificazione e il recupero del waterfront liquido, come opportunità di trasformazione urbana creativa.
3. *Attrattività, Qualità urbana e Coesione sociale – Nell'ottica di una trasformazione urbana integrata nell'ambito del "policentrismo urbano", la realizzazione di nuove centralità urbane.*
4. *Competitività, Impresa e Innovazione - centri per la ricerca (in particolare a servizio delle imprese), come elementi principali per produrre sviluppo*

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. La *vision "metropolitana"* del piano mira a ridisegnare

l'intero Territorio Snodo 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.

La vision globale del Piano Strategico di Palermo (prerequisiti)

La *vision "globale"* del piano richiede:

- il potenziamento delle porte del sistema delle grandi reti infrastrutturali (porto ed aeroporto);
- 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 dell'aeroporto

miglioramento del collegamento tra l'aeroporto - 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 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 P.R.P., 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"**. Che richiede 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 sostegno della mobilità sostenibile al fine di diminuire la pressione del traffico veicolare privato e al miglioramento della qualità del trasporto 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.
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.
La città policentrica
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 *mixitè* funzionale nelle aree periferiche maggiormente accessibili grazie al riassetto del sistema della mobilità.
Le **Centralità Urbane** previste sono:

1. **Polo Città Internazionale della Cultura- Polo culturale e direzionale Cantieri-Lolli- Notarbartolo**:
    a. *Cantieri Culturali alla Zisa- polo culturale:* incremento e supporto alle attività culturali esistenti e in progetto (scuola Nazionale del Cinema e Museo Mediterranea d'arte contemporanea);
    b. *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;
    c. *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.
3. **Centro direzionale regionale** – **Istituto zootecnico:** il progetto prevede la creazione del nuovo Centro Direzionale Regionale nell'area dell'istituto Zootecnico.
4. **Polo sanitario con specializzazione pediatrica- Azienda Ospedaliera Cervello**:
    a. 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. **6. Polo sanitario – Ospedale Policlinico – Civico - Ismett:** potenziamento e implementazione della ricerca scientifica;
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.

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

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.

Le 9 città del futuro

Le macro-azioni selezionate nella carta di sintesi del piano sono state analizzate per il contributo specifico che ognuna di essa può dare alla costruzione delle nove "Città del futuro" individuate a partire dai nove assi strategici del piano e indispensabili selettori e produttori di coerenze negli obiettivi strategici dei settori di intervento e delle azioni che verranno posti in essere a partire dalle fasi operative del PS.

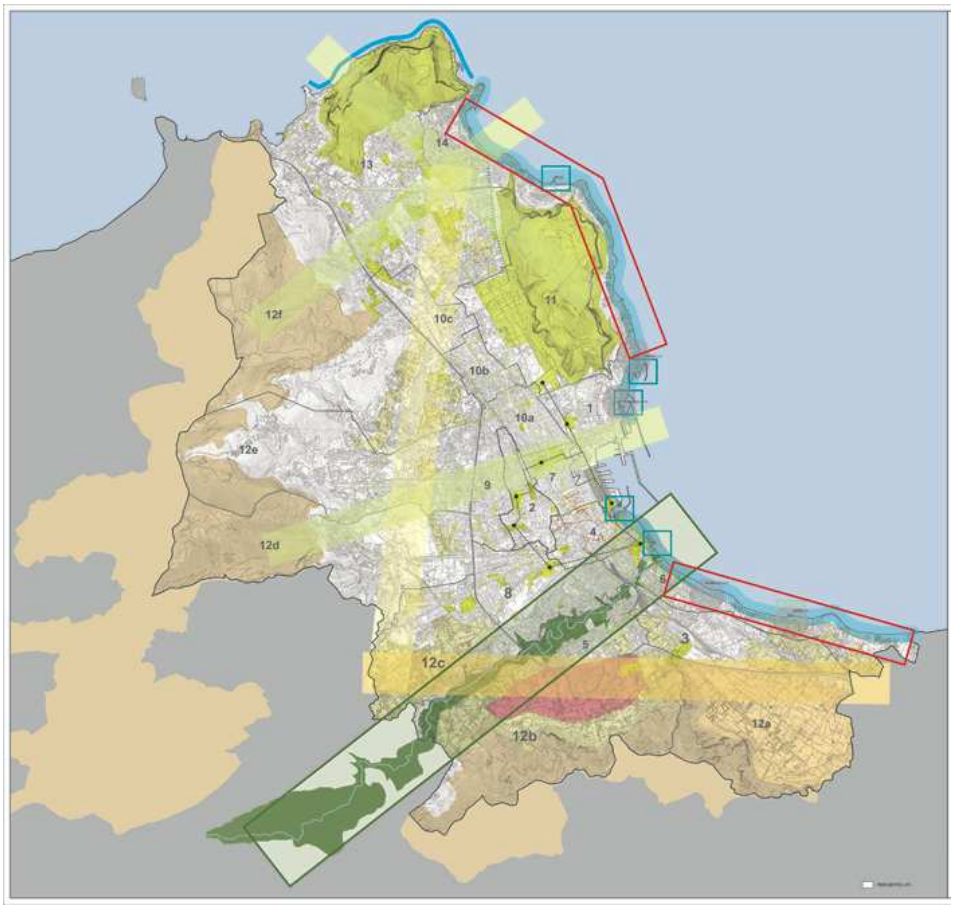
1. Città metropolitana. La città metropolitana agisce come un filtro che mette a fuoco le nuove relazioni definite a livello metropolitano tra il sistema della grande viabilità (tangenziale interna ed esterna, circonvallazione e parcheggi di interscambio), quello delle "porte" al sistema delle "reti lunghe" costituite dal porto e dall'aeroporto, le polarità di rango sovra-locale (l'Università, il polo sportivo del Nuovo Stadio e della Città degli sport acquatici, i poli congressuali e culturali, il nuovo centro direzionale regionale, le aree produttive, etc.) e le risorse ambientali di interesse metropolitano tra cui il Parco dell'Oreto e quello agrumicolo di Ciaculli.
2. Città interconnessa. Il contributo che il Piano Strategico offre al sistema delle connessioni urbane è rappresentato selezionando le componenti del nuovo sistema della mobilità urbana: il sistema ferroviario metropolitano, la linea della metropolitana leggera e il tram, l'area portuale e il sistema dei porti turistici. L'immagine di futuro che ne deriva è quella di una città ad andamento reticolare, rafforzato oltre che dalla presenza della nuova tangenziale interna, dal sistema delle cadenti trasversali, dalla circonvallazione intesa quale nuovo elemento di ricucitura e viale urbano e dal sistema integrato della rete del trasporto pubblico di massa.
3. Città internazionale. In quanto città che aspira ad un ruolo di rilievo nel panorama internazionale, Palermo si candida ad ospitare funzioni ed attività che si confrontano con una dimensione ampia di relazioni e rafforzano le connessioni con le reti internazionali. La sfida per la creazione di una città in grado di competere in un panorama internazionale trova importanti occasioni:
    - un porto di respiro internazionale che investe sui servizi e sulle aree a supporto delle attività commerciali e crocieristiche in grado di attrarre e generare nuove e preziose energie ed economie;
    - la *Città Internazionale della Cultura* nell'ATI2 che ambisce a fare della dimensione culturale una delle chiavi principali di competitività della città;

- le nuove polarità sportive quali il nuovo stadio di Viale del Fante e la “Città degli sport acquatici” alla Bandita e il nuovo polo congressuale che dotano Palermo di strutture e servizi in grado di ospitare eventi di respiro internazionale e occasione di sviluppo per la città.

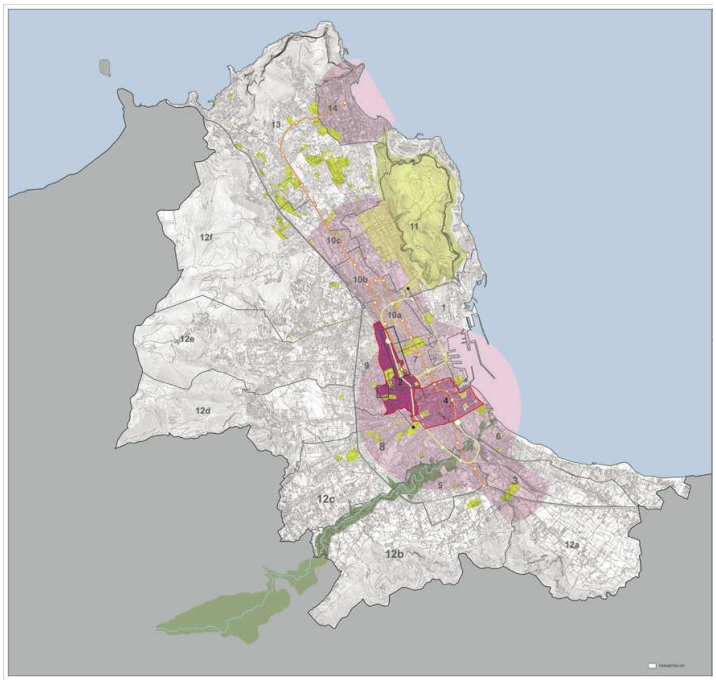
4. Città produttiva. La “città della produzione” evidenzia le azioni mirate al potenziamento delle attività commerciali e produttive urbane. Le azioni mirano ad incidere su tutto il sistema delle imprese produttive, di servizio e finanziarie e mirano allo sviluppo della capacità di attrarre capitali, imprenditori e investimenti mettendo a sistema le grandi aree della produzione (Area Asi Brancaccio, etc.) e del commercio urbano (Mercato ortofrutticolo, centri commerciali urbani, etc.), il settore dei trasporti e della logistica (porto commerciale e industriale) e migliorandone l’accessibilità attraverso il riassetto del sistema della viabilità che connette queste aree tra esse ed al territorio di riferimento.
5. Città creativa e dell'innovazione. Per raggiungere una posizione di rilievo sul fronte dell’innovazione in campo internazionale Palermo individua nella creatività e nell’innovazione carte vincenti per il proprio sviluppo, investendo in azioni mirate:
    - al potenziamento dei settori della ricerca e della formazione (Università, Dipartimenti, strutture di ricerca, Policlinico);
    - alla valorizzazione dei poli di eccellenza in campo internazionale e culturale (ATI1 *Città degli Scambi* e dell’Innovazione e ATI2 *Città Internazionale della Cultura*);
    - al recupero e alla valorizzazione di preziose risorse territoriali grazie a politiche di rigenerazione urbana in grado di generare qualità e progetti di sviluppo integrati (Centro Storico, aree bersaglio, etc.).
6. Città del turismo. Palermo, città ad alto potenziale e vocazione turistica valorizza risorse uniche ed eccellenze in campo culturale, artistico e religioso, sportivo e congressuale, ambientale:
    - la riqualificazione del Centro Storico;
    - il recupero e la valorizzazione dei beni diffusi nel territorio comunale messi a
    - sistema dal progetto di realizzazione del “Museo Diffuso”;
    - il potenziamento della vocazione turistica del porto attraverso nuovi spazi e servizi per la crocieristica;
    - la realizzazione di un nuovo polo congressuale Sampolo-Fiera-Ucciardone-Cascino;
    - la realizzazione del Nuovo Stadio e la Città degli sport acquatici;
    - il recupero e la salvaguardia dei parchi urbani ed del *waterfront*.
7. Città della cultura - Palermo mira ad una “dimensione” culturale del proprio sviluppo mettendo in campo azioni mirate a fondare la crescita del territorio sulle risorse culturali, facendo di esse elementi catalizzatori e vettori di opportunità di sviluppo, di qualità diffusa e, non ultimo, di coesione e integrazione sociale.
   Le principali azioni dirette in ambito culturale previste dal Piano sono:
    - la realizzazione del Museo Diffuso;
    - il potenziamento dell’offerta universitaria;
    - la riqualificazione del Centro Storico;
    - la realizzazione della *Città Internazionale della Cultura* nell’ATI2;
    - la realizzazione del nuovo polo congressuale nell’area Sampolo-Fiera-Ucciardone-Cascino in grado di ospitare convegni e manifestazioni culturali di rilevanza internazionale.
8. Città del loisir e del tempo libero. - Palermo vuole diventare una città in cui si vive bene, in cui la qualità della vita sia il frutto anche del soddisfacimento della domanda di tempo libero e di luoghi di relazione. La città del loisir è una città sicura, che offre spazi ed opportunità per lo svago, il divertimento, lo sport, luoghi di incontro e di relazione grazie al rafforzamento della rete dei parchi urbani, alla riqualificazione degli spazi

pubblici e delle piazze, alla creazione di nuove attrezzature per lo sport e a nuove centralità urbane come strumento per una mixité funzionale capace di arricchire l'esperienza del vivere quotidiano.

9. Città dell'integrazione. - Le strategie del Piano, oltre a prevedere politiche di sviluppo volte a produrre e a moltiplicare economie, affrontano la sfida dell'integrazione e dell'equità sociale mirando alla sfida della coesione tanto attraverso azioni immateriali di supporto alle imprese e alle fasce svantaggiate, quanto attraverso azioni di recupero e integrazione del sistema delle periferie e dei grandi quartieri ERP, nonché attraverso politiche di rigenerazione delle aree centrali e delle borgate storiche e della costa sud ancora degradate e in cui si concentrano sacche di marginalità sociali ed economiche.



Il sistema ecologico ambientale



Il sistema culturale

Le Aree di Trasformazione Integrata (ATI)

Le Aree di Trasformazione Integrata (da ora ATI) rappresentano ambiti della città strategici per posizione o valori, dunque con caratteristiche funzionali all'avvio del processo di riqualificazione e sviluppo della città.

ATI 1 – *Waterfront* centrale – Sampolo – Arenella *(VIII Circoscrizione*)

Il nuovo carattere assegnato all'area è quello della "città degli scambi e dell'innovazione" - 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 – Lolli – Notarbartolo *(V Circoscrizione; VIII* Circoscrizione*)*

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.

La vocazione prevalente dell'area ruota attorno ai due grandi progetti del Museo Euromediterraneo delle Arti Contemporanee e della Scuola Nazionale di Cinematografia. Relativamente all'area della stazione Notarbartolo 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".

ATI 3 – Maredolce – Brancaccio *(II Circoscrizione)*

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)*
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 Circoscrizione; IV Circoscrizione)*
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 Circoscrizione)*
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)*
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 Circoscrizione; V Circoscrizione)*
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 dimesse o in via di dismissione rappresentate della caserma e dell'ex Manicomio.
ATI 9 – Perpignano – Malaspina *(IV Circoscrizione; V Circoscrizione)*
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 Circoscrizione; VIII Circoscrizione)*
Le principali trasformazioni di queste aree si concentrano sul miglioramento dell'accessibilità attraverso l'uso dei mezzi pubblici (metropolitana leggera, nuove stazioni metro, ecc).
ATI 11 – Favorita – Stadio *(VI Circoscrizione; VII Circoscrizione; VIII Circoscrizione)*
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 12 – La corona delle periferie esterne ATI 12 a – Ciaculli *(II Circoscrizione)*
Le trasformazioni prevedono la salvaguardia e la valorizzazione del parco agricolo di Ciaculli.
ATI 12 b – Villagrazia – Falsomiele *(III Circoscrizione)*
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 12 c – Mezzomonreale *(IV Circoscrizione)*
Le trasformazioni dell'area dovranno garantire un miglioramento del collegamento tra Palermo e Monreale in vista della creazione del dipolo omonimo.

ATI 12 d – Boccadifalco – Altarello *(V Circoscrizione)*
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 12 e – Borgo Nuovo – Uditore – Passo di Rigano *(V Circoscrizione)*
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 12 f – Cruillas – C.E.P. – Monte Cuccio *(VI Circoscrizione)*
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)*
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 Circoscrizione; VIII Circoscrizione)*
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.

<u>Programma Strategico Integrato "Valorizzazione delle Risorse Culturali"</u>
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: ATI 2 – 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.
- 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.
- 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.

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, ecc.);
- 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.

<u>Programma Strategico Integrato "Valorizzazione delle Risorse Ecologiche e Ambientali"</u>

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;
    - 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 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.

Le azioni ed interventi:

- Azioni di recupero della costa per la balneazione;
- Azioni per la difesa e il recupero dei litorali marini;
- Riqualificazione delle borgate marinare;
- Porti turistici: potenziamento ed incremento dei servizi alla nautica;
- Porti pescherecci: incremento e sostegno delle attività di pesca e pesca-turismo;
- Fascia fluviale dell'Oreto, fino alla foce;
- 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;
- Ville e giardini storici, parchi urbani, aree e riserve naturali protette;
- 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";
- "Azioni per la realizzazione di un sistema di continuità delle aree verdi urbane esistenti
- (parchi urbani, ville e giardini storici, viali alberati, ecc.";
- 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 realizzazione di un Piano di raccolta differenziata dei rifiuti”
- Parco agrumicolo di Ciaculli, Conca d’Oro, area del fiume Oreto, orti urbani, parchi agricoli
- 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”

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: *ATI 1 – 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.
  Progetti attuativi:
    - 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.
  Progetti attuativi:
    - 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, ecc.;
  - 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).

  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, ecc.);
  - Implementazione dei servizi sociali.
– 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 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.

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'imprese 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, ecc) 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'imprese 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, ecc;
  - 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).

  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).

Modello di governance del Piano Strategico

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.

Il modello di *governance* ipotizzato dal Piano Strategico di Palermo intende dare vita ad una struttura localizzata all'interno dell'Amministrazione (Cabina di Regia, Ufficio del Piano Strategico, ecc.), caratterizzata da un forte orientamento strategico.

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

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.

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.
Area operativa e gestionale, dovrà essere costituita dall'*Ufficio del Piano Strategico (UPS)*, già attivo in fase di elaborazione del Piano cura l'organizzazione tecnica, amministrativa e il coordinamento della fase di attuazione del Piano.
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.

Considerazioni sul rapporto PS/PRG

Il Piano Strategico di Palermo (PS) coglie appieno le valenze, le caratteristiche, le metodologie di questa tipologia di strumenti. E' stata espletata una propedeutica attività di ascolto degli attori coinvolti, come testimoniano le interviste rilasciate da rappresentanti dei vari Settori della Pubblica Amministrazione, non solo comunale, ed una attività di comunicazione/coinvolgimento finalizzata all'espletamento di eventi di progettazione partecipata, di cui ai Laboratori effettuati.

Un lavoro di ascolto e di analisi dei vari aspetti del fenomeno urbano, orientato alla definizione di una *vision strategica* per la città. La complessa articolazione degli obbiettivi, finalità, azioni, (I nove assi strategici, i Programmi Strategici Integrati, i progetti cardine, gli interventi preliminari e collaterali), è testimonianza di un lavoro che sapientemente tende ad includere le molteplici sfaccettature della realtà urbana, ed i molteplici approcci con cui deve essere affrontata.

Un lavoro meritorio di analisi delle aspettative che sottintende una ipotesi di intervento tendente ad incentivare le connesisoni/interanzioni tra i vari aspetti della realtà urbana, con atteggiamento omnicomprensivo che, pur attribuendo delle priorità, non trascura alcun aspetto In una realtà quale quella palermitana, caratterizzata da innumerevoli risorse ma anche da molteplici criticità, è preferibile un sistema di interventi che agisce sui vari aspetti del fenomeno urbano.

Il Piano Strategico è in realtà più che un "piano" un "programma", in quanto non possiede le caratteristiche della pianificazione urbanistica (definizione localizzativa e morfologica di tutta la compagine urbana, procedura di adozione, condivisione ed approvazione esattamente codificata per legge, definizione di una disciplina regolamentare per tutto il territorio comunale, avente effetti giuridici sulle proprietà degli immobili). Il PS si sostanzia, piuttosto, come programma di interventi definiti da un insieme di progetti da realizzare in seno alla città.

Elemento di criticità del PS di Palermo, come pure di gran parte dei PS, è il rapporto con il PRG e la programmazione ordinaria del Comune.

La programmazione prevista dal PS, finalizzata all'attuazione di una *vision*, non può che incidere, in termini di risorse sottratte (risorse territoriali, finanziarie private, opportunità di accesso a finanziamenti), sulla programmazione ordinaria delle opere pubbliche, che tende prevalentemente ad eliminare i fattori di criticità della città. E' necessario, pertanto, traguardare il PS attraverso la programmazione "ordinaria" del Comune. Per altro quest'ultima è decisa dall'Organo elettivo, quale rappresentante democratico dei cittadini, tramite l'approvazione degli strumenti urbanistici e del programma triennale delle opere pubbliche.

Gran parte dei progetti appaiono (a giudicare dai titoli e dalle aree coinvolte) in conformità, o comunque, in attuazione del PRG. Una parte, invece, sono in aperta difformità, Tra questi, in particolare, il collegamento autostradale, il nuovo stadio, il nuovo centro direzionale regionale.

Considerato il peso di dette attrezzature è difficile sostenere che la discrasia tra PS e PRG possa essere risolta con una variante puntuale, senza procedere ad una revisione complessiva del piano. Ma il piano può essere revisionato dal Consiglio Comunale con una procedura che prevede una definizione per gradi del progetto di piano (direttive generali, schema di massima e progetto di piano) sulla base di indagini territoriali che supportano le scelte, rispetto alle quali le soluzioni prospettate dal PS possono tutt'al più essere assunte come anticipazione delle soluzioni finali.

Ma la discrasia tra PS e PRG non si limita solo a questo. Il PRG è redatto anch'esso in base ad una *vision* (che, per altro, non è stata esaminata nell'ambito del PS) incentrata sull'incentivazione del recupero edilizio del patrimonio esistente, con particolare riferimento a quello storico, e sulla tutela del tessuto agricolo residuo, il riequilibrio territoriale attraverso l'istituzione delle Municipalità e la realizzazione dei Centri di Municipalità.

Il PS invece, introduce il concetto di trasformazione (almeno a giudicare dalla terminologia utilizzata) ma nello studio non sono delineate le modalità e le regole e gli ambiti specificatamente interessati dalle trasformazioni, ne il progetto urbano da seguire.

Sono solo introdotti i perimetri di dodici Aree di Trasformazione Integrata (ATI), che suddividono in quattordici parti il territorio comunale. Dette ATI, però, non coincidono con le

Municipalità.
Il PS, inoltre introduce il termine “integrato” con esplicito riferimento ai “programmi integrati”.
In riferimento a detta tipologia di strumenti, però, va rilevato che:

- manca un esplicito riferimento normativo (la normativa regionale non prevede dette forme di pianificazione/programmazione);
- non sono previsti nel PRG vigente;
- non è delineata alcuna regolamentazione da approvare ad integrazione della normativa di piano (definizione degli elementi territoriali non negoziabili e dei limiti delle negoziazioni, regole di attivazione delle forme di partenariato, ecc).
- non sono definiti gli ambiti di intervento ne i progetti urbani da seguire (ad eccezione degli interventi previsti sulle aree ferroviarie Lolli e Notarbartolo).

Note

[i] *"Il disegno di legge è composto da 59 articoli, organizzati in otto Titoli, ciascuno dei quali riguarda un argomento.*

Nei Titoli I e II vengono enunciati gli obiettivi, le finalità ed i principi della legge; nel Titolo III sono definite per ciascuno dei tre livelli istituzionali della pianificazione territoriale e urbanistica (Regione, Provincia regionale, Comune), ritenute la corrispondente struttura tecnica di elaborazione e gestione ritenuta essenziale per una piena e non episodica azione di governo del territorio.

Il Titolo IV è dedicato alla definizione dei contenuti tecnici e normativi dei diversi strumenti di pianificazione dei quali dovranno avvalersi la Regione, le Province regionali ed i Comuni ed alla precisazione dei relativi procedimenti formativi, valutativi ed approvativi.

Nel Titoli V e VI, con specifico riferimento agli strumenti urbanistici comunali, è affrontata la problematica delle dotazioni territoriali (standard urbanistici) e sono descritte le modalità di gestione del piano.

Il Titolo VII contiene alcune norme sostitutive, più aderenti al nuovo regime prefigurato; infine il Titolo VIII detta norme atte a regolare la fase di transizione dall'attuale sistema normativo a quello futuro.

Il progetto di legge si apre con una chiara definizione degli obiettivi che la nuova legge deve porsi e ad una definizione di territorio aderente alle più recenti acquisizioni condivise a livello europeo dagli Stati e dalle Regioni, con particolare riferimento allo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo ed all'Agenda territoriale di Lipsia (articoli 1 e 2)

Nel Titolo II e negli articoli da 3 a 10 sono enunciati i principi generali sui quali deve fondarsi l'attività di pianificazione territoriale e urbanistica mentre negli articoli da 11 a 13 sono definiti gli strumenti procedurali per attuarli.

Secondo tali disposizioni, il governo del territorio è attività amministrativa che deve assumere i seguenti principi guida:

1) sussidiarietà: principio che regge il rapporto fra gli enti di governo del territorio; è di tipo verticale per quanto concerne la delega delle competenze delle attività amministrative agli Enti locali più vicini ai cittadini, e di tipo orizzontale per quanto riguarda la valorizzazione ed ampliamento degli spazi di libertà e di responsabilità dei cittadini rispetto al ruolo delle istituzioni.

2) sostenibilità: di natura ambientale, sociale ed economica; ciò significa che il principio di sostenibilità in ogni atto pianificatorio deve essere riconosciuto nei contenuti. In particolare deve essere assicurato il recupero del patrimonio edilizio esistente e dimostrata la minimizzazione del consumo di suolo, oltre che la piena salvaguardia paesistico/ambientale. La sostenibilità economica del piano deve essere assicurata attraverso un preciso raccordo del piano con il programma triennale delle opere pubbliche.

3) partecipazione: per ogni livello di pianificazione si deve garantire una procedura che consenta a tutti i cittadini, singoli o facenti parte di associazioni di interesse collettivo di partecipare al processo decisionale di piano con propri contributi. La procedura partecipativa deve essere un preciso contenuto dello strumento stesso.

4) concertazione: regola i rapporti fra gli enti territoriali e l'ente di pianificazione e i rapporti fra i diversi soggetti portatori di interessi propri e l'ente di pianificazione, dando priorità all'interesse collettivo.

5) semplificazione: riguarda sia la necessità di contenere i tempi del piano, sia la necessità di uno snellimento della procedura, nonché la semplificazione del linguaggio normativo.

6) flessibilità del piano: riguarda metodo e contenuto degli strumenti di pianificazione. Un piano è flessibile quando non si rende necessaria la procedura di variante in numerosi casi di adattamento, nel tempo e nello spazio, delle previsioni di piano.

7) perequazione: principio in ordine al quale gli interessi dei diversi soggetti coinvolti nel governo del territorio sono posti in condizione di equità. Uno dei modi per ottenere tale risultato è certamente quello del comparto edificatorio in cui i soggetti proprietari risultano indifferenti alle destinazioni pubbliche e/o private del suolo, godendo degli stessi diritti e doveri.

Per attuare tali principi gli strumenti procedurali fondamentali sono le conferenze e gli accordi di pianificazione e gli accordi di programma. La conferenza di pianificazione in particolare (articolo 11) diventa la procedura ordinaria per l'approvazione di tutti gli strumenti territoriali e urbanistici, nel caso in cui occorra acquisire il consenso di diverse amministrazioni pubbliche.

Nel Titolo III (articoli da 14 a 21) sono dettagliatamente definiti i soggetti e le strutture fondamentali per la corretta attuazione del nuovo sistema della pianificazione territoriale e urbanistica,

da considerarsi come attività pubblica non episodica ma continua e pertanto bisognevole di adeguate strutture ad essa specificamente dedicate.

Per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione definiti e regolati dal Titolo IV, la proposta di legge prevede un primo capitolo (articoli da 22 a 26) propedeutico che regola gli aspetti comuni a tutti e tre i livelli istituzionali della pianificazione territoriale e urbanistica. In particolare vengono definite le procedure di valutazione ambientale strategica (VAS) degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, rendendole integrate e connaturate ai processi di pianificazione stessi.

Nel Capitolo II (articoli da 27 a 34) sono definiti gli strumenti attribuiti a ciascun Ente territoriale. La Regione si avvale del Piano territoriale regionale e dei Piani strategici regionali.

Il Piano Territoriale Regionale si configura essenzialmente come strumento strutturale di coordinamento delle politiche regionali incidenti sul territorio, che definisce le finalità generali, gli indirizzi e le scelte in materia di governo del territorio a scala regionale; attraverso tale strumento la Regione si lascia alle spalle il ruolo di mero controllore delle scelte di pianificazione dei Comuni, per divenire soggetto attivo della pianificazione.

Il PTR è redatto dal Dipartimento regionale dell'urbanistica dell'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente (ARTA), che ha il compito di formare, gestire e aggiornare il piano, operando in connessione con il SITR (Sistema informativo territoriale regionale) nonché con gli altri rami dell'amministrazione regionale interessati. Il Piano è formato attraverso un confronto continuo con gli enti locali, con gli altri rami dell'Amministrazione regionale, con gli altri Enti regionali, con le associazioni sociali, culturali, ambientaliste, professionali e sindacali e con i soggetti istituzionali responsabili e/o rappresentanti di iniziative di programmazione negoziata e di programmi complessi operanti nel territorio regionale. Il Piano definitivo è adottato dalla Giunta regionale e approvato dalla stessa Giunta previa concertazione con le parti economiche e sociali e le autonomie locali.

Il Piano territoriale regionale può attuarsi attraverso procedure di pianificazione territoriale strategica laddove e allorquando la Regione ravvisi problematiche e progetti di proprio diretto interesse (art.28)

L'articolo 29 definisce il Piano Territoriale Provinciale (PTP), attraverso il quale la Provincia regionale assume un ruolo, inedito in Sicilia, di protagonista della pianificazione territoriale ed urbanistica.

Il Piano Territoriale Provinciale (PTP) è strumento di carattere essenzialmente strutturale e di coordinamento della pianificazione comunale, che definisce e precisa gli indirizzi e gli orientamenti strategici del Piano Territoriale Regionale (PTR), nonché le scelte e le indicazioni funzionali alle azioni concrete di trasformazione e di governo del territorio a scala provinciale. In quanto strumento di carattere strutturale, il PTP persegue l'obiettivo della costruzione di un quadro conoscitivo completo delle risorse, dei vincoli e del patrimonio pubblico e demaniale, che costituisce un riferimento vincolante per la pianificazione comunale. Il PTP costituisce il sistema di verifica delle coerenze e di riferimento strategico tra gli altri strumenti di pianificazione territoriale, generale o di settore, e urbanistica, generale operativa o attuativa, e quelli di programmazione dello sviluppo economico e sociale provinciale.

Il PTP è redatto dall'Amministrazione della Provincia regionale competente, tramite l'Ufficio della pianificazione territoriale provinciale; il Piano, redatto sulla base di specifiche Direttive predisposte dalla Giunta provinciale, è adottato dalla stessa Giunta previo parere favorevole di una conferenza di pianificazione convocata dal Presidente della Provincia con la partecipazione dell'ARTA, la Soprintendenza BB.CC.AA. competente, l'Ufficio del Genio Civile, i Comuni e gli eventuali Enti di gestione di parchi, riserve e/o aree protette interessati, eventuali consorzi e unioni di Comuni o Provincie, nonché i soggetti portatori di interessi costituiti in materia ambientale.

Dando luogo a processi di pianificazione territoriale strategica di concerto con la Regione ed i Comuni interessati (art.30) la Provincia regionale diviene soggetto di riferimento essenziale in relazione a importanti problematiche di area vasta (es. organizzazione metropolitana; rete ecologica; territori montani; processi di distrettualizzazione, ecc.)

Negli articoli articoli da 31 a 34 è trattato il tema della Pianificazione comunale, che si avvale di un insieme integrato di strumenti urbanistici.

Strumento principale della attività di pianificazione comunale è il Piano Strutturale Comunale (PSC) che, in conformità alle linee programmatiche, agli indirizzi ed alle prescrizioni dei piani di livello organizzativo più ampio (PTR e PTP) delinea gli obiettivi di sviluppo sostenibile del territorio comunale. Il PSC non attribuisce in nessun caso potestà edificatoria alle aree e non possiede efficacia conformativa del diritto di proprietà se non per i vincoli discendenti dalle leggi . Con ciò si è liberato il PSC da preoccupazioni di carattere operativo, come per esempio la necessità di una revisione legata alla validità quinquennale dei vincoli preordinati all'esproprio. Il carattere operativo viene invece assunto

dal Piano operativo comunale (POC) che ha la funzione di componente operativa della pianificazione comunale, discendente dal quadro generale disegnato dal PSC e legata ad una precisa tempistica e ad una precisa programmazione delle risorse necessarie alle trasformazioni urbane previste per il quinquennio di sua validità.

Per disciplinare, a livello di dettaglio, parti del territorio comunale nelle quali si debba procedere alla realizzazione di interventi disposti dal POC per i quali il POC stesso non assuma contenuti attuativi, i Comuni o i privati possono avvalersi dei Piani Urbanistici attuativi (PUA) (articolo 33). I PUA, sia d'iniziativa pubblica che d'iniziativa privata, devono essere sempre economicamente fattibili ed avere attuazione certa. I PUA impegnano il soggetto promotore e decadono dopo un termine, non superiore a cinque anni dalla data di approvazione, prorogabile di altri cinque anni, stabilito nello stesso piano in relazione alla complessità degli interventi da realizzare ed alle risorse economiche da attivare I contenuti dei PUA variano in relazione alle diverse caratteristiche del territorio interessato ed ai diversi obiettivi che si prefiggono di raggiungere. Per la redazione degli strumenti urbanistici descritti, l'Amministrazione comunale si avvale di un Ufficio del piano appositamente costituito. Al fine di assicurare il rispetto dei tempi di formazione ed approvazione tutto il procedimento è guidato e monitorato da un Responsabile che ha il compito di assicurare al pubblico adeguata conoscenza delle varie fasi del procedimento e delle scelte adottate dall'Amministrazione, nonché di segnalare all'Amministrazione eventuali disfunzioni, impedimenti o ritardi nel processo di formazione del piano, di fornire i dati e le informazioni relativi alle fasi di svolgimento del procedimento stesso e di convocare la Conferenza di pianificazione. Il parere espresso dalla Conferenza di pianificazione, sostituisce ogni altro parere previsto da leggi statali e regionali.

Il Piano è adottato dal Consiglio comunale ed approvato dallo stesso Consiglio; con la delibera di approvazione il Consiglio decide sulle osservazioni presentate dai cittadini durante la fase di pubblicazione.

Le previsioni dei piani strutturali (PTR, PTP, PSC) hanno validità a tempo indeterminato ma sono annualmente sottoposte a verifica con possibilità di revisione, laddove se ne ravvisi la necessità.

Una tra le innovazioni più significative del progetto di riforma riguarda la possibilità offerta ai Comuni di fare a meno del PSC e di dotarsi in alternativa di un semplice regolamento urbanistico ed edilizio (articolo 40).

Tale possibilità, che comunque riguarda esclusivamente i Comuni che dovranno essere specificatamente individuati nel PTP di concerto con la Regione, scaturisce dal ruolo strutturante assegnato dalla stessa legge al PTP, che consente di considerare già risolte a livello provinciale le questioni relativa alla tutela paesaggistica ed ambientale ed alla strutturazione funzionale complessiva del territorio.

Il Titolo V affronta il tema degli standard urbanistici, in termini aggiornati rispetto al quadro normativo vigente (articoli da 41 a 45).

Lo standard è definito infatti, oltre che attraverso la tipologia e la quantità delle aree per le infrastrutture e i servizi pubblici e/o di interesse pubblico e/o di uso pubblico, anche attraverso le loro caratteristiche prestazionali, in termini di accessibilità, di piena fruibilità e sicurezza per tutti i cittadini di ogni età e condizione.

Al tradizionale standard, riferito ai servizi ed alle attrezzature, che viene definito di qualità urbana, si aggiunge poi lo standard di qualità ambientale, che attiene alla limitazione del consumo delle risorse non rinnovabili e alla prevenzione dagli inquinamenti; alla realizzazione di interventi di riequilibrio e di mitigazione degli impatti negativi determinati dall'attività umana; al potenziamento delle dotazioni ecologiche e ambientali.

Al fine di garantire tali standard, gli strumenti urbanistici comunali devono prevedere un sistema di dotazioni territoriali costituito da infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti; attrezzature, servizi e spazi collettivi, dotazioni ecologiche e ambientali e stabilisce il dimensionamento di tali dotazioni.

Particolare rilievo ha la innovazione riguardante le dotazioni ecologiche e ambientali del territorio (articolo 45), che sono costituite dall'insieme degli spazi, delle opere e degli interventi che concorrono a migliorare la qualità dell'ambiente urbano, mitigandone gli impatti negativi. Le dotazioni sono finalizzate in particolare:

a) alla tutela e al risanamento dell'aria e dell'acqua e alla prevenzione dall' inquinamento;

b) alla riduzione dell'inquinamento acustico ed elettromagnetico;

c) al mantenimento della permeabilità dei suoli, al riequilibrio ecologico dell'ambiente urbano e alla costituzione di reti ecologiche di connessione;

d) alla raccolta differenziata dei rifiuti.

Gli strumenti urbanistici comunali dovranno stabilire, per ciascun ambito del territorio comunale, il fabbisogno di dotazioni territoriali, tenendo conto delle eventuali carenze pregresse, presenti nel medesimo ambito o nelle parti del territorio comunale ad esso adiacenti, nel rispetto dei parametri quantitativi e prestazionali che saranno definiti in specifici atti di indirizzo e coordinamento regionali e sulla base delle indicazioni contenute nel PTP.

Il Titolo VI (articoli da 47 a 48) è interamente dedicato alla attuazione del piano urbanistico comunale.

L'articolato recepisce sostanzialmente disposizioni contenute in progetti di legge quadro nazionale, che a loro volta raccolgono, coordinandoli in un unico quadro normativo, vari istituti per la attuazione dei piani urbanistici, alcuni dei quali di antica origine, come i comparti edificatori, altri di recente introduzione, quali le Società di Trasformazione Urbana, riconducendo la loro utilizzazione al comune obiettivo di assicurare il rispetto di esigenze unitarie nella realizzazione degli interventi, nonché un'equa ripartizione degli oneri e dei benefici tra i proprietari interessati.

Per quanto concerne la regolamentazione della attività edilizia, l'articolo 50 impegna l'Amministrazione regionale ad emanare, entro centoventi giorni dell'entrata in vigore della legge urbanistica, norme di recepimento del "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia", raccordandole con quelle contenute nella presente proposta di legge.

Nel titolo VII (articoli da 51 a 52) sono definite alcune modifiche alla vigente normativa in materia di organismi consultivi. In particolare le Commissioni edilizie comunali sono rese facoltative ed il Consiglio regionale dell'urbanistica (CRU) viene trasformato in Commissione territoriale urbanistica regionale (CTUR)con compiti di consulenza più qualificati e meno pervasivi rispetto a quelli prima affidati al CRU.

Infine l'ultimo Titolo detta le norme transitorie e finali (articoli da 53 a 57), alle quali è affidato il compito di regolamentare la delicata fase di passaggio dal vecchio al nuovo regime legislativo.

Un particolare significato assume l'articolo 55 che assegna all'ARTA il compito di predisporre, di concerto con gli Assessorati ai BB.CC.AA. e P.I., all'Agricoltura e Foreste, al Turismo e Trasporti, al Commercio, Pesca e Cooperazione, all'Industria e ai Lavori Pubblici, un regolamento per la attuazione del coordinamento territoriale al fine di avviare, in maniera coordinata e condivisa, le procedure di formazione del Piano Territoriale regionale, nonché l'articolo 57 che assegna allo stesso Assessorato al Territorio ed Ambiente il compito di emanare, entro un anno dalla entrata in vigore della legge, i relativi Regolamenti attuativi della nuova legge. (Il Dirigente del Servizio 1 - Fabrizio Cimino)" .

Tutte le informazioni relative allo stato di attuazione della pianificazione regionale e ai documenti sono reperibili al seguente link dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente: http://www.artasicilia.eu/web/servizio_1/index.php?area=info&pageid=1.

[ii] *Art. 16. Programmi integrati di intervento*

1. Al fine di riqualificare il tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale, i comuni promuovono la formazione di programmi integrati. Il programma integrato è caratterizzato dalla presenza di pluralità di funzioni, dalla integrazione di diverse tipologie di intervento, ivi comprese le opere di urbanizzazione, da una dimensione tale da incidere sulla riorganizzazione urbana e dal possibile concorso di più operatori e risorse finanziarie pubblici e privati.

2. Soggetti pubblici e privati, singolarmente o riuniti in consorzio o associati fra di loro, possono presentare al comune programmi integrati relativi a zone in tutto o in parte edificate o da destinare anche a nuova edificazione al fine della loro riqualificazione urbana ed ambientale.

8. Le regioni possono destinare parte delle somme loro attribuite, ai sensi della presente legge, alla formazione di programmi integrati.

9. Il contributo dello Stato alla realizzazione dei programmi integrati, fa carico ai fondi di cui all'articolo 2"

La norma esalta il carattere integrativo delle dimensioni coinvolgibili (residenza, urbanizzazioni primarie e secondarie) e considera in modo esplicito, ed è la prima volta che ciò accade, anche la qualità dell'ambiente urbano, nonché le risorse economiche di soggetti pubblici e privati.

Con l'applicazione della norma sono prospettate le modalità per superare l'indifferenza della pianificazione tradizionale, sia nei confronti del progetto urbanistico ed architettonico, che nei confronti delle concrete modalità gestionali, con una rinnovata attenzione nei confronti del "progetto urbano", che si inquadra coerentemente nel contesto storico contemporaneo e nel quadro delle riflessioni sulla città.

Contestualmente all'imperativo del contenimento dell'espansione della città, caratterizzate dal fenomeno della "crescita zero", giustificato dall'assunto dell'esaurimento della domanda, dalle esigenze di contenere il consumo di suolo e di territorio e di ricentralizzare l'economia urbana, si è andata

affermando l'esigenza di una sua crescita qualitativa.

Il futuro sviluppo delle città risiede nella loro capacità di attuare tecniche di contenimento dell'esodo (di abitanti, di attività di risorse), cui componente essenziale è l'incremento della fiducia dei cittadini e degli operatori economici nella possibilità di attuare interventi di riqualificazione dei contesti urbani.

Se, secondo la dichiarazione di Lisbona, la competitività di una Nazione si misura dalla capacità di assicurare elevati livelli di occupazione, di coesione sociale e di standard di vita dei suoi abitanti, la "questione urbana" è a tutti gli effetti una questiona di enorme rilevanza.

E' necessario a tal fine rimuovere dai territori urbani quella sommatoria di costi e di diseconomie che frenano lo sviluppo economico in quanto un territorio urbano vive solo se si riesce a renderlo ricco di funzioni e soggetto chiave dei nostri interessi economici.

Le politiche sulla città oggi, pertanto, sono incentrate sui temi della "rigenerazione" e "trasformazione" urbana.

Il successo della "programmazione complessa", se non altro in riferimento al numero di esperienze attuate in ambito nazionale, si deve anche alla aderenza degli strumenti che con questa sono delineati, con le attuali esigenze di intervento sulla città. Se la pianificazione tradizionale, sia pure con qualche criticità, è stata lo strumento per regolamentare l'espansione della città, il programma integrato si connota come strumento per eccellenza per attuare interventi di rinnovamento urbano.

La costruzione unitaria del landascape urbano, la sistemazione degli spazi pubblici, l'architettura del paesaggio e delle reti, la ricerca linguistica espressa nei manufatti realizzati, sono obbiettivi che appaiono impossibili da conseguire nell'ambito delle procedure tradizionali di pianificazione.

I "programmi complessi" hanno, invece, sperimentato forme di intervento che, muovendosi tra progettazione dello spazio fisico e pianificazione dello sviluppo locale, hanno rappresentato delle prove di innovazione cui è corrisposta, nella maggior parte dei casi, l'attuazione di reali interventi di trasformazione.

Il successo della programmazione complessa risiede, forse, in questa rinnovata attenzione agli aspetti fisici e spaziali dei territori urbani. Traguardati, stavolta, attraverso un'ottica di rinnovamento, con una visione che li proietta nel futuro e con azioni per le quali si prospettano orizzonti di attuazione più certi.

I programmi integrati, inoltre, hanno promosso trasformazioni le cui finalità essenziali risiedono, finalmente, nelle caratteristiche intrinseche e specifiche dei luoghi, con un processo di definizione che restituisce centralità al "progetto", che in tal senso ridiviene il garante della qualità da perseguire.

[iii] *Emerge la presenza di un insieme, vasto e variegato, di aree pubbliche. Aree demaniali, ma non solo. Aree dell'aereonautica, dell'Esercito, della Marina Militare ecc. Esistono dei veri e propri ambiti territoriali di pubblica –statale– proprietà. Lo Stato è proprietario di aree strategiche che possono contribuire al riequilibrio delle funzioni direzionali e più in generale possono promuovere il buon funzionamento della città.(…)*

La questione della direzionalità (e di altre funzioni) potrà risolversi solo con due operazioni contestuali. La prima riguarda l'autonomia dei singoli gestori delle aree pubbliche che nel rispetto delle loro esigenze debbono programmare il loro assetto nella prospettiva –per alcuni casi– di un loro decentramento e/o di un loro ridimensionamento. L'altra è in funzione dell'attività pianificatoria che spetta all'Amministrazione comunale.

Nessun Ente, neppure lo Stato, può surrogare l'attività pianificatoria del Comune. Tanto più quando ad essere abusivi sono proprio gli Uffici pubblici, dello Stato e della Regione. (…) Ci sono aree "pubbliche" particolarmente idonee a recepire la direzionalità. Ad esempio, la sede della caserma De Maria in zona Malaspina, del tutto inadatta all'uso attuale, ma che per la sua centralità e per l'insieme di infrastrutture pubbliche esistenti e programmate, infrastrutture riguardanti il trasporto pubblico, è ideale per svolgere le nuove funzioni direzionali. E nulla vieta che queste funzioni siano anche private. Si tratta, anche in questo caso, di saper cogliere (e svolgere) la capacità imprenditoriale legata alla programmazione dell'assetto della città e del suo territorio.

[iv] *Il rapporto instaurato con l'Ente Ferrovie dello Stato non è teso a definire usi economicamente più vantaggiosi delle aree Sampolo e Lolli: i benefici che si possono ricavare dai nuovi usi debbono consentire il miglioramento effettivo della mobilità cittadina. La predisposizione da parte delle ferrovie di una linea metropolitana –in grado di risolvere i problemi derivanti dagli insediamenti direzionali– è connessa anche all'uso direzionale di aree un tempo utilizzate dalle ferrovie.*

[v] *Lo scenario di riorganizzazione della mobilità e dei trasporti che fa da sfondo alla Variante è volto a conseguire i seguenti obiettivi:*

- migliorare diffusamente e puntualmente le condizioni di accessibilità alle destinazioni urbane integrando trasporti pubblici e privati in vista di una migliore vivibilità urbana per i cittadini e di una migliore efficienza del trasporto per lo svolgimento delle attività economiche;

- perseguire, per le aree centrali (Centro Storico e Libertà) e per la rete dei centri delle Municipalità, decise politiche di alleggerimento del traffico automobilistico e di trasferimento di quote significative di domanda urbana e metropolitana al sistema dei trasporti pubblici;

- migliorare i rapporti con l'area metropolitana attraverso il potenziamento della rete di trasporto ferroviario di area, la sua integrazione con la rete urbana e la riorganizzazione degli approdi urbani delle linee extraurbane;

- favorire le "brevi distanze" attraverso la localizzazione di adeguati servizi e di elementi di centralità nelle aree periferiche, segnatamente in corrispondenza dei centri delle Municipalità. Si riduce in tal modo la dipendenza della vita quotidiana dall'automobile e si aprono possibilità di scelta di mezzi di trasporto non motorizzati (spostamenti pedonali e uso della bicicletta).

Questi obiettivi di carattere generalissimo sono perseguiti attraverso:

- la ricerca di "linee di margine" ideali tra comparti prevalentemente serviti dal mezzo privato e comparti prevalentemente serviti dal mezzo pubblico. Lungo tali demarcazioni sono sviluppate adeguate attrezzature per l'interscambio. I margini devono essere continuamente rinegoziabili, mano a mano che lo sviluppo effettivo del sistema dei trasporti pubblici, la riqualificazione degli spazi urbani e la modificazione della sensibilità dei cittadini matureranno le condizioni del loro riposizionamento. Ne deriva che la loro attrezzatura in termini di viabilità e soprattutto di spazi parcheggio deve essere preferibilmente reversibile (a raso piuttosto che in struttura) e al contempo efficiente, ben connessa con le reti di trasporto pubblico e con le maglie della viabilità primaria;

- la ricerca di strategie implementabili, ovvero flessibili, nelle quali ciascuna fase non solo collabora all'avvicinamento degli obbiettivi desiderati, ma non pone condizionamenti irreversibili alle fasi successive non sempre perfettamente definibili a priori. Ne deriva un criterio di prudenza nelle previsioni di grandi opere infrastrutturali, una forte attenzione alle possibilità offerte da soluzioni organizzative, anche sostenute da tecnologie per migliorare l'integrazione tra i diversi sistemi e il rendimento delle infrastrutture esistenti.

La città come rete di luoghi centrali (Centro Storico - Libertà - centri delle Municipalità) ha comportato la ricerca di politiche coerenti nel sistema dei trasporti alla scala urbana - metropolitana e alla scala locale.

La riorganizzazione dell'accessibilità alla scala urbana è fondata:

- su una complessiva reinterpretazione in chiave urbana e metropolitana di tutta l'offerta infrastrutturale, compresi quegli elementi come la tangenziale e la ferrovia originariamente concepiti per funzioni extraurbane;

- sulla introduzione di una rete di trasporto tramviario in sede protetta, fortemente integrata con la ferrovia (a sua volta riprogettata in termini di metropolitana urbana e comprensoriale) e la rete degli autobus;

- su una riorganizzazione e completamento della rete viaria finalizzato ad una migliore organizzazione degli interscambi lungo i "limiti" sopra ricordati.

La riorganizzazione dell'accessibilità alle singole Municipalità dal canto suo ha comportato:

- la ricerca di itinerari alternativi all'attraversamento delle loro zone centrali (non di rado su nuove strade);

- la cura delle loro connessioni con le reti del trasporto pubblico e la definizione di opportuni spazi di parcheggi.

La riorganizzazione degli spazi centrali delle Municipalità, da approfondire in successivi progetti di maggiore dettaglio, potrà comportare in sede di PUT operazioni sistematiche di "traffic calming", di limitazione del traffico, di introduzione di isole pedonali, finalizzate alla riqualificazione ambientale.

[vi] *Il dispositivo finale del Decreto, riporta quanto segue:*

"DECRETA

Art. 1) Le premesse fanno parte integrante del presente Decreto;

Art. 2) Di poter esprime, ai sensi dell'art. 15, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., parere motivato favorevole alla "proposta di Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo" del Comune di Palermo, richiamando lo stesso Comune al rispetto delle seguenti disposizioni:

1) In merito ai temi ambientali "Ambiente urbano" la "proposta di Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo" dovrà rispettare le seguenti indicazioni:

- gli interventi dovranno essere realizzati utilizzando principi e metodi della bioarchitettura ad alta efficienza energetica;

- la realizzazione delle aree pavimentate (parcheggi all'aperto, aree di sosta, percorsi ciclo-pedonali e simili), dovrà essere effettuata con materiali permeabili mentre per le strade dovrà essere prevista l'utilizzazione di asfalti e/o calcestruzzi drenanti;

- l'uso delle forme urbane dovrà contemplare la realizzazione di corridoi bioclimatici;

2) In merito al tema ambientale "Suolo e sottosuolo" la "proposta di Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo" dovrà rispettare le seguenti indicazioni:

- i lavori di scavo, che interagiscono con eventuali percorsi sotterranei di acqua, dovranno prevedere sistemi di riequilibrio dei carichi delle acque sotterranee finalizzate al bilanciamento delle stesse;

- le operazioni di scavo e di sbancamento dovranno essere realizzate riducendo al minimo il consumo di suolo;

- i materiali derivanti da scavi e sbancamenti dovranno essere destinati in via prioritaria al riutilizzo piuttosto che allo smaltimento in discarica;

- la scelta del sito di conferimento dei materiali di esubero da scavo dovrà essere orientata preferendo l'utilizzo di cave dismesse o siti degradati nel territorio circostante all'area di intervento, e solo in ultima analisi presso l'impianto di riciclaggio inerti RICICLA S.r.l. (ERICE C.S. - TP ubicato al Km 5+850 mt lungo la via Salemi, in C/da Piano Sorci 91100 TRAPANI), così come individuato nel Rapporto Ambientale.

3) In merito al tema ambientale "Acqua" la "proposta di Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo" dovrà rispettare le seguenti indicazioni:

- dovranno prevedere metodologie finalizzate alla riduzione del consumo idrico sia negli utilizzi per uso domestico, civile e per attività produttive, sia nella raccolta e regimentazione delle acque meteoriche con la previsione del loro recupero e riutilizzo oltre che per finalità irrigue del verde urbano anche per ogni altro uso possibile;

4) In merito ai temi ambientali "Aria e fattori climatici" la "proposta di Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo" dovrà rispettare le seguenti indicazioni:

- dovrà essere coerente con le disposizioni del Piano regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria ambiente, che individua il territorio comunale di Palermo in Zona A (Zone critiche ove occorrono interventi con Piani di Azione);

- dovranno essere adottate le migliori tecnologie disponibili al fine di ridurre al minimo le emissioni di polveri nella realizzazione delle previsioni del piano derivati dalla esecuzione delle opere;

5) In merito ai temi ambientali "Popolazione e salute umana" la "proposta di Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo" dovrà rispettare le seguenti indicazioni:

- dovranno essere implementate le migliori tecnologie disponibili per l'abbattimento dell'inquinamento luminoso e delle pressioni acustiche anche in fase di cantiere tramite l'utilizzo di barriere verdi fonoassorbenti;

6) In merito ai temi ambientali "Energia" la "proposta di Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo" dovrà rispettare le seguenti indicazioni:

- dovrà adottare sistemi di approvvigionamento energetici da fonti rinnovabili, di risparmio energetico e di efficienza energetica, sia termico che elettrico, negli utilizzi per uso domestico, civile e per attività produttive; a tale scopo, i piani attuativi e i singoli interventi verranno corredati da atti e modelli di capitolati prestazionali coerenti con gli obiettivi di performance energetica e ambientale;

7) In merito ai temi ambientali "Rifiuti" la "proposta di Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo" dovrà rispettare le seguenti indicazioni:

- dovrà prevedere delle aree per la raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalla realizzazione degli interventi, secondo quanto previsto dal Piano regionale delle bonifiche;

- nella gestione dei sistemi di depurazione e smaltimento delle acque reflue dovranno essere adottate metodologie di costruzione e gestione finalizzate all'abbattimento di eventuali emissioni di sostanze odorigene;

8) In merito ai temi ambientali "Mobilità e trasporti" la "proposta di Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo" dovrà rispettare le seguenti indicazioni:

- *data la natura di nodo di interscambio di sistemi integrati di mobilità, in fase attuativa dovrà essere verificato il superiore livello di accessibilità, garantito peraltro da processi e azioni anche di livello sovra comunale, opportunamente segnalate nel Rapporto Ambientale e nella proposta di Variante attuativa del Programma;*

- *tutte le superfici destinate a verde dovranno essere fruibili liberamente dai cittadini;*

- *adeguare gli attuali spazi pubblici con aree verdi, alberature, sistemi di illuminazione a basso consumo ed elevata resa cromatica, alimentati da pannelli fotovoltaici;*

- *favorire interventi di sostituzione dell'attuale manto stradale con idonei materiali, anche di colore diverso, nelle aree pedonali, in armonia con i diversi contesti urbani ed architettonici dell'area;*

- *valutare in alternativa alle previste sedi stradali, localizzate approssimativamente tra Piazza Lolli e via Notarbartolo e costituite da due strade laterali con al centro un'area verde, con l'opportunità di realizzare un unico asse centrale, in modo da concentrare il flusso veicolare al centro della carreggiata e lasciare a contatto con degli edifici delle ampie aree a verde pubblico (minimo 10 metri per singolo lato) attrezzati con elementi di arredo urbano (aree verdi, panchine, posteggi bici e bike-sharing, contenitori per la raccolta differenziata, ecc.);*

9) In merito al monitoraggio ambientale, successivamente all'acquisizione della "Decisione" sulla "proposta di Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo" (ex art. 16 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.):

- *dovrà essere redatto un "piano di monitoraggio ambientale" secondo le disposizioni di cui all'art. 18 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;*

- *per ogni fase di cantiere dovrà essere prevista un'opportuna rete di monitoraggio ambientale, secondo le modalità prospettate dalla proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale e dettagliate per ogni intervento e relativa fase di cantiere;*

10) In merito all'attuazione della "proposta di Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo" – al fine di garantire la realizzazione di tutti gli interventi pubblici - nel contesto della proposta e del perimetro di Variante Urbanistica dovranno essere individuati almeno tre macro-aree di attuazione, ed inoltre, la verifica di sostenibilità urbanistica, oltreché ambientale, contempli modalità di verifica del bilancio impatti/benefici ambientali, capaci di assicurare, nel contesto generale del PRG e nel contesto locale della proposta di Variante, standard urbanistico-territoriali e prestazioni ambientali coerenti in ordine alla distribuzione e al carico urbanistico previsto dal PRG vigente e agli obiettivi di sostenibilità ambientale locali e generali.

Art. 3) Atteso il livello di progettazione (Studio di Fattibilità), le procedure afferenti alla Valutazione di Incidenza ai sensi del D.P.R. n. 357 del 8 settembre 1997 e s.m.i. saranno condotte sui progetti definitivi discendenti dal "Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo" e che interferiscono con le aree della Rete Natura 2000;

Art. 4) Il Comune di Palermo, acquisita la decisione finale, dovrà pubblicare la stessa nella GURS con l'indicazione della sede ove si possa prendere visione dello "Studio di fattibilità del Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo" adottato e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria. Sono inoltre rese pubbliche, anche attraverso la pubblicazione sui siti web delle "autorità competente" e "autorità procedente:

a) il presente D.D.G.;

b) una "dichiarazione di sintesi" in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel "Piano" e come si è tenuto conto del "rapporto ambientale" e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il "Piano" adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;

c) le "misure adottate in merito al monitoraggio" di cui all'art. 18 del Decreto.

Art. 5) Il presente D.D.G. è rilasciato ai soli fini del processo di valutazione ambientale strategica della "Studio di fattibilità del Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo" e solo per le previsioni indicate negli elaborati presentati. Eventuali modifiche allo "Studio di fattibilità del Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo" dovranno essere preventivamente comunicate al Servizio 1 VAS-VIA dell'ARTA Sicilia (DRA), affinché Questo valuti la necessità o meno di avviare una nuova procedura di valutazione ambientale strategica;

Art. 6) Sono fatti salvi i vincoli e gli obblighi derivanti da ogni altra disposizione di legge, compresa Questa stessa Amministrazione, e senza pregiudizio di eventuali diritti di terzi. Il Comune di Palermo è onerato di acquisire ogni altra autorizzazione o concessione, parere o nulla osta previsti dalla vigente normativa, necessari all'iter di approvazione dello "Studio di fattibilità del Programma PIAU-ATI2 Lolli Notarbartolo".

[vii] Art. 13 Funzioni amministrative (7) (8) (integrato dall'art. 19, comma 13, della L.R. 19/2005)

Nell'ambito delle funzioni di programmazione, di indirizzo e di coordinamento spettanti alla Regione, la provincia regionale provvede sulle seguenti materie:

1) servizi sociali e culturali:

a) realizzazione di strutture e servizi assistenziali di interesse sovracomunale, anche mediante la riutilizzazione delle istituzioni socio-scolastiche permanenti, in atto gestite ai sensi dell'art. 2 della legge regionale 5 agosto 1982, n. 93; restano ferme le competenze comunali in materia;

b) distribuzione territoriale, costruzione, manutenzione, arredamento, dotazione di attrezzature, funzionamento e provvista del personale degli istituti di istruzione media di secondo grado; promozione, negli ambiti di competenza, del diritto allo studio. Le suddette funzioni sono esercitate in collaborazione con gli organi collegiali della scuola; (9)

c) promozione ed attuazione, nell'ambito provinciale, di iniziative ed attività di formazione professionale, in conformità della legislazione regionale vigente in materia, nonché realizzazione di infrastrutture per la formazione professionale;

d) iniziative e proposte agli organi competenti in ordine all'individuazione ed al censimento dei beni culturali ed ambientali ricadenti nel territorio provinciale, nonché alla tutela, valorizzazione e fruizione sociale degli stessi beni, anche con la collaborazione degli enti e delle istituzioni scolastiche e culturali. Acquisto di edifici o di beni culturali, con le modalità di cui all'art. 21, secondo e terzo comma, della legge regionale 1 agosto 1977, n. 80. Per l'esercizio delle funzioni suddette, la provincia si avvale degli organi periferici dell'Amministrazione regionale dei beni culturali ed ambientali;

e) promozione e sostegno di manifestazioni e di iniziative artistiche, culturali, sportive e di spettacolo, di interesse sovracomunale;

2) sviluppo economico:

a) promozione dello sviluppo turistico e delle strutture ricettive, ivi compresa la concessione di incentivi e contributi; realizzazione di opere, impianti e servizi complementari alle attività turistiche, di interesse sovracomunale;

b) interventi di promozione e di sostegno delle attività artigiane, ivi compresa la concessione di incentivi e contributi, salve le competenze dei comuni; (10)

c) vigilanza sulla caccia e la pesca nelle acque interne;

d) autorizzazione all'apertura degli esercizi di vendita al dettaglio di cui all'art. 9 della legge regionale 22 luglio 1972, n. 43;

3) organizzazione del territorio e tutela dell'ambiente:

a) costruzione e manutenzione della rete stradale regionale, infraregionale, provinciale, intercomunale, rurale e di bonifica e delle ex trazzere, rimanendo assorbita ogni competenza di altri enti sulle suindicate opere, fatto salvo quanto previsto al penultimo alinea dell'art. 16 della legge regionale 2 gennaio 1979, n. 1;

b) costruzione di infrastrutture di interesse sovracomunale e provinciale;

c) organizzazione dei servizi di trasporto locale interurbano;

d) protezione del patrimonio naturale, gestione di riserve naturali, anche mediante intese e consorzi con i comuni interessati;

e) tutela dell'ambiente ed attività di prevenzione e di controllo dell'inquinamento, anche mediante vigilanza sulle attività industriali;

f) organizzazione e gestione dei servizi, nonché localizzazione e realizzazione degli impianti di smaltimento dei rifiuti e di depurazione delle acque, quando i comuni singoli o associati non possono provvedervi. (11)

Per le finalità di cui al numero 2, lettera a), del primo comma del presente articolo e di altre disposizioni di leggi regionali, gli uffici periferici e gli enti regionali operanti nel territorio sono collegati e coordinati dalle province regionali.

La provincia regionale svolge, altresì, le attribuzioni delle soppresse amministrazioni provinciali, esplica ogni altra attività di interesse provinciale, in conformità delle disposizioni di legge, può essere organo di decentramento regionale e realizzare interventi per la difesa del suolo e per la tutela idrogeologica.