



Città di Castelvetrano

Libero Consorzio Comunale di Trapani



DELIBERAZIONE DELLA COMMISSIONE STRAORDINARIA

(con i poteri e le attribuzioni della Giunta Municipale)
(nominata con D.P.R. del 7 giugno 2017)

n. 43 del 13-3-2018

OGGETTO: Presa d'atto dell'approvazione del documento *Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile delle Città della Sicilia Occidentale SSUS* – sezione IV del PO FESR 2014-2020 da parte di tutti i Comuni facenti parte della Coalizione territoriale.

L'anno duemiladieotto il giorno tredecim del mese di marzo in Castelvetrano, nella Sala delle Adunanze, si è riunita, la Commissione Straordinaria per la provvisoria amministrazione dell'Ente nominata con D.P.R. del 7 giugno 2017.

Così composta:

		pres.	ass.
Dott. Caccamo Salvatore	Vice Prefetto	X	
Dott.ssa Borbone Elisa	Vice Prefetto - aggiunto		X
Dott.ssa Musca Concetta Maria	Funzionario Economico - Finanziario	X	

assistita dal Segretario Generale Dott.ssa Rosalia Di Trapani

Assume la Presidenza DOT. CACCAMO

La Commissione Straordinaria:

Premesso che sulla proposta di deliberazione relativa all'oggetto:

- il Responsabile del servizio interessato, per quanto concerne la responsabilità tecnica ed in ordine alla regolarità ed alla correttezza dell'azione amministrativa;
 - il Responsabile di Ragioneria, ~~per~~ quanto concerne la regolarità contabile ~~e~~ la copertura finanziaria, ai sensi dell'art. 147 - bis, comma 1, del D.Lgs. 267/2000 e s.m.i.;
- hanno espresso parere FAVOREVOLE.

LA COMMISSIONE STRAORDINARIA

PREMESSO:

CHE il Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020 - a conclusione dell'iter amministrativo/partenariale e dell'apprezzamento politico - è stato approvato dalla Commissione Europea con Decisione C(2015)5904 del 17 agosto 2015 e adottato dalla Giunta regionale con Deliberazione n. 267 del 10 novembre 2015;

CHE il Programma Operativo FESR 2014-2020, che si articola in 10 Assi prioritari, prevede un finanziamento totale di euro 4.557.908.024 di cui euro 3.418.431.018 di sostegno dell'Unione ed euro 1.139.477.006 di cofinanziamento pubblico nazionale;

CHE il PO FESR Sicilia 14-20, alla sezione 4 – Approccio Integrato allo Sviluppo Territoriale, prevede l'attuazione di "Azioni Integrate per lo Sviluppo Urbano Sostenibile" promosse dalle città eleggibili nella forma di Investimenti Territoriali Integrati (ITI) ai sensi dell'art. 36 del Regolamento UE 1303/2013;

CHE lo strumento dell'ITI comporta la costituzione di un'Autorità Urbana, ai sensi dell'art. 7.4 del Regolamento UE 1301/2013, cui verranno delegati compiti di attuazione delle azioni integrate da parte dell'Autorità di Gestione del Programma;

CHE il PO FESR Sicilia 14-20, ha identificato quali ambiti eleggibili per l'attivazione di Investimenti Territoriali Integrati urbani n. 18 (diciotto) città distribuite sul territorio regionale, tra cui per la Sicilia Occidentale: Marsala, Trapani-Erice, Mazara del Vallo e Castelvetro, costituenti uno dei due "sistemi policentrici" individuati dalla sezione 4 del Programma Operativo FESR 14-20;

CHE il punto soprastante comporta che le città eleggibili costituiscano, ai fini dell'attivazione di un Investimento Territoriale Integrato (ITI), una coalizione territoriale nelle forme di cui all'art.30 del Dlgs n.267/2000 finalizzata al conseguimento dei finanziamenti allocati tra gli Assi del Programma Operativo FESR 2014-2020 destinati alle azioni integrate territoriali e definite nella Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS) ex art.7 del Regolamento (UE) n. 1301/2013;

CHE a seguito dell'approvazione da parte del Comitato di Sorveglianza del documento che definisce i requisiti di ammissibilità e criteri di valutazione e dei suoi allegati redatto dall'AdG del PO FESR 14-20 ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 125.3 del Reg. UE 1303/2013, i Comuni di Marsala, Trapani-Erice, Mazara del Vallo e Castelvetro hanno definito e trasmesso all'AdG del PO FESR (con nota prot. n.96555 del 6/12/2016) il *Preliminare della Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile* della suddetta coalizione territoriale della Sicilia Occidentale che ne ha definito i contenuti sulla base di un protocollo d'intesa sottoscritto in data 2 maggio 2016;

CHE con distinte delibere Commissariali (n.13 del 16/11/2017 del Comune di Castelvetro e n.90 del 25/9/2017 del Comune di Trapani) e dei rispettivi Consigli Comunali (n.162 del 31/10/2017 del Comune di Marsala; n.92 del 10/8/2017 del Comune di Erice, n.110 del 6/12/2017 del Comune di Mazara del Vallo), è stato approvato lo schema di convenzione ex art.30, comma 4 - secondo periodo, del Dlgs n.267/2000 per l'attuazione del programma PO FESR 2014-2020. Azioni integrate per lo sviluppo urbano sostenibile, che ha attribuito le funzioni di Autorità Urbana al Comune di Marsala;

CHE, tra il 19 dicembre e il 21 dicembre 2017, la suddetta Convenzione è stata sottoscritta digitalmente da tutti i Comuni componenti la coalizione del sistema urbano policentrico della Sicilia Occidentale, che prevede all'art.2 il piano organizzativo dell'Autorità Urbana anche con riferimento ai requisiti previsti dalla normativa comunitaria quale organismo intermedio (art.124 Reg. n.1303/2013), in coerenza con le funzioni delegate dall'AdG;

CHE con delibera di G.M. n.17 del 16 gennaio 2018, il Comune di Marsala quale costituenda Autorità Urbana designata dai Comuni convenzionati, ha recepito il piano organizzativo previsto all'art.3 della suddetta Convenzione ex 30, comma 4 - secondo periodo, del Dlgs n.267/2000, nell'ambito dell'organigramma funzionale dell'Ente in coerenza alle funzioni delegate ed al mantenimento dell'organismo intermedio per tutto il ciclo di programmazione 2014-2020;

CHE con nota prot. 1409 del 25 gennaio 2018 l'Autorità di Coordinamento delle AAdGG del PO FESR 14-20, ha comunicato formalmente l'ammissibilità dell'**Autorità Urbana di Marsala**, autorizzando ai sensi di quanto previsto dall'Allegato 5 del PO FESR 2014-2020, a conclusione del percorso di co-progettazione con l'AdC delle AAdGG, a presentare la propria strategia di sviluppo urbano sostenibile nella sua stesura definitiva;

CHE nella seduta del 23 febbraio u.s., tutti i Comuni facenti parte della Coalizione territoriale hanno approvato la strategia di sviluppo urbano allegata alla presente delibera per formarne parte integrante e sostanziale e definito la successiva presa d'atto da parte delle rispettive Giunte di ciascun Comune, prima della formale trasmissione al Dipartimento regionale della Programmazione (DRP) per la successiva valutazione del documento SUS;

CONSIDERATO:

CHE i Comuni della coalizione territoriale costituiscono il sistema urbano della Sicilia Occidentale condividendo un rilevante patrimonio di attrattori culturali, risorse ambientali, nodi logistici e di trasporto, funzioni urbane costituenti degli *asset* strategici per lo sviluppo sostenibile del territorio;

CHE al fine di procedere all'approvazione ed attuazione dell'**Agenda Urbana** della coalizione della Sicilia Occidentale che prevede una dotazione finanziaria degli Investimenti Territoriali Integrati (ITI) di circa 78 MEuro di cui circa 18 MEuro per il Comune di Marsala, occorre la trasmissione al DRP e la valutazione della Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile delle Città della Sicilia Occidentale da parte dell'apposita Commissione regionale;

CHE il presente provvedimento non comporta impegno di spesa;

VISTO il Regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi;

VISTA la struttura organizzativa dell'Ente;

VISTO il verbale della seduta del 23 febbraio 2018 sottoscritto dai Comuni di Marsala, Trapani - Erice, Mazara del Vallo e Castelvetrano;

VISTA la L.R. 15/03/1963, n. 16 e successive modifiche ed integrazioni;

VISTA la legge 142/90, come recepita dalla L.R. n. 48/91 nonché l'art. 12 della Legge Regionale 30/2000;

VISTE le LL. RR. nn. 44/91, 7/92, 26/93 e 30/2000;

VISTO l'art. 53 della legge 142/1990, come recepita dalla legge regionale 48/1991, nonché l'art. 12 della legge regionale 30/2000;

VISTO il Regolamento dei Controlli Interni;

VISTO il piano comunale triennale della corruzione (2017/2019);

VISTO lo Statuto Comunale;

VISTO il vigente CCNL comparto EE. LL.;

VISTO il Decreto legge del 24 giugno 2014 n. 90;

ESAMINATA la proposta di deliberazione di cui all'oggetto;

CONSIDERATO che della stessa se ne condividono tutti i presupposti di fatto e di diritto;

CONSIDERATO, altresì, che sulla proposta di deliberazione sono stati resi i pareri in ordine alla regolarità tecnica, contabile ai sensi dell'art.12 della L.R. 30/2000;

VISTI i Decreti del Ministero della Giustizia n.140/2012 e n.55 del 10/3/2014;

Ad unanimità di voti;

DELIBERA

Per le motivazioni indicate in premessa che si intendono integralmente richiamate:

1. di prendere atto dell'approvazione del documento *Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile delle Città della Sicilia Occidentale - SSUS* da parte di tutti i Comuni facenti parte della Coalizione territoriale della Sicilia Occidentale, nella seduta del 23 febbraio u.s., allegato alla presente delibera per formarne parte integrante e sostanziale;
2. di demandare al Dirigente del Settore competente il recepimento dei contenuti della Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile delle Città della Sicilia Occidentale (SSUS) nel Documento Unico di Programmazione (DUP) e negli altri strumenti programmatici che permettono la guida strategica ed operativa dell'Ente;
3. dare mandato al Sindaco del Comune di Marsala nella qualità di Autorità Urbana del Sistema policentrico della Sicilia Occidentale per la formale trasmissione al Dipartimento regionale della Programmazione (DRP) finalizzata alla valutazione del documento di SSUS.
4. di trasmettere copia della presente all'albo pretorio on-line, nonché pubblicare la stessa, per le finalità e ai sensi del D.Lgs. 33/2013, sul sito internet istituzionale nella sezione Amministrazione Trasparente.

Successivamente il presente provvedimento viene dichiarato immediatamente esecutivo ai sensi dell'art. 12, comma 2°, della L.R. n. 44/91.

Letta e sottoscritta in data e luogo indicati nell'intestazione

LA COMMISSIONE STRAORDINARIA

Dott.ssa Borbone Elisa

Dott. Caccamo Salvatore

Dott.ssa Musca Concetta Maria



SECRETARIO COMUNALE
Dott.ssa Rosalia di Trapani

DICHIARATA IMMEDIATAMENTE ESECUTIVA

ai sensi dell'art. 12 comma 1 della L.R. 44/91

castelvetro, li 13-3-2018



SECRETARIO COMUNALE

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario certifica, su conforme attestazione del messo comunale, che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio dal _____ al _____

castelvetro, li _____

IL SEGRETARIO COMUNALE

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

Si certifica che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il _____ dopo il 10° giorno dalla relativa pubblicazione

IL SEGRETARIO COMUNALE



G. Merlino

[Handwritten signatures]

[Handwritten initials]

AGENDA URBANA DELLE CITTÀ DELLA SICILIA OCCIDENTALE

Strategia di sviluppo urbano sostenibile Documento definitivo



FEBBRAIO 2018

MARSALA
ERICE
TRAPANI
MAZARA DEL VALLO
CASTELVETRANO

AGENDA URBANA DELLE CITTÀ DELLA SICILIA OCCIDENTALE

Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile

DOCUMENTO DEFINITIVO

FEBBRAIO 2018

Comune di Marsala (Capofila)

Comune di Erice

Comune di Trapani

Comune di Mazara del Vallo

Comune di Castelvetrano

Dee

INDICE

Sezione 1. Descrizione del contesto

1.1 Le condizioni di partenza

- 1.1.1 | Verso la modernizzazione di funzioni e servizi urbani (OT 2 e 4)
- 1.1.2 | Verso l'inclusione sociale (OT 9)
- 1.1.3 | Verso la tutela delle risorse naturali (OT 5)

1.2 Analisi delle condizioni di sostenibilità ambientale del contesto urbano

Sezione 2. Quadro dei fabbisogni ed obiettivo strategico

2.1 Analisi SWOT

- 2.1.1 | SWOT ASSE 2 - Agenda digitale
- 2.1.2 | SWOT ASSE 4 - Energia sostenibile e qualità della vita
- 2.1.3 | SWOT ASSE 5 - Cambiamento climatico, prevenzione e gestione dei rischi
- 2.1.4 | SWOT ASSE 9 - Inclusione sociale

2.2 Struttura di intervento dell'Agenda Urbana

- 2.2.1 | Rilevazione dei fabbisogni ASSE 2
- 2.2.2 | Rilevazione dei fabbisogni ASSE 4
- 2.2.3 | Rilevazione dei fabbisogni ASSE 5
- 2.2.4 | Rilevazione dei fabbisogni ASSE 9

2.3 Obiettivo globale della Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile e priorità trasversali agli assi di intervento

Sezione 3. Panoramica di investimento e sistema degli indicatori

3.1 Panoramica di investimento e motivazioni della scelta

- 3.1.1 | Panoramica di investimento e motivazioni della scelta ASSE 2
- 3.1.2 | Panoramica di investimento e motivazioni della scelta ASSE 4 (RA 4.1)
- 3.1.3 | Panoramica di investimento e motivazioni della scelta ASSE 4 (RA 4.6)
- 3.1.4 | Panoramica di investimento e motivazioni della scelta ASSE 5
- 3.1.5 | Panoramica di investimento e motivazioni della scelta ASSE 9 (RA 9.3)
- 3.1.6 | Panoramica di investimento e motivazioni della scelta ASSE 9 (RA 9.4)

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten mark

3.2 Batteria di indicatori della Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile

3.2.1 | Indicatori per l'ASSE 2

3.2.2 | Indicatori per l'ASSE 4

3.2.3 | Indicatori per l'ASSE 5

3.2.4 | Indicatori per l'ASSE 9

Sezione 4. Piano finanziario dell'Agenda Urbana

Sezione 5. Cronogramma di attuazione della Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile

Sezione 1. Descrizione del contesto

1.1 Le condizioni di partenza

L'Agenda Urbana delle città della Sicilia Occidentale si rivolge ad un sistema territoriale incentrato su quattro principali aree urbane di medie dimensioni: la conurbazione Trapani-Erice, l'area ad urbanizzazione diffusa di Marsala, i poli urbani di Mazara del Vallo e Castelvetrano. Il sistema accoglie complessivamente 263.768 residenti (2016), di cui 10.452 stranieri pari al 4% del totale. Se facciamo riferimento ai tre sistemi locali del lavoro gravitanti su tre dei poli urbani (Trapani, Marsala, Castelvetrano), e dunque ai relativi bacini di pendolarismo, la popolazione si accresce di circa il 30% (345.788 al 2011).

Erice	Trapani	Marsala	Mazara del Vallo	Castelvetrano	Totale
28.291	68.759	83.194	51.718	31.806	263.768

Tab. 1 – Popolazione residente al 1 gennaio 2016 per comune

	Pop. 2001	Pop. 2011	Pop. 2015	Var. 2001-2015	Var. 2011-2015
Erice	29.272	27.970	28.291	-3,4	1,1
Trapani	68.279	69.183	68.759	0,7	-0,6
Marsala	77.856	80.145	83.194	6,9	3,8
Mazara del Vallo	50.423	50.017	51.718	2,6	3,4
Castelvetrano	30.520	31.761	31.806	4,2	0,1
Totale	256.350	259.076	263.768	2,9	1,8
Provincia	425.067	429.537	435.765	2,5	1,4
Sicilia	4.965.669	4.999.854	5.074.261	2,2	1,5

Tab. 2 – Dinamica demografica nei comuni rispetto al contesto locale e regionale

In una tendenza di lungo (2001-2015) e medio periodo (2011-2015), le rilevazioni Istat mostrano come la popolazione del sistema urbano si accresca del 2,9% e dell'1,8% rispettivamente, con un tasso percentuale mediamente di circa un quarto superiore alla media regionale. A tale dinamica positiva contribuisce in maniera consistente la quota di popolazione straniera che si è sostanzialmente triplicata nel decennio 2006-2016, crescendo ad un tasso doppio di quello regionale. Dal 2016 la comunità straniera più consistente si trova a Marsala (3.194), composta per circa un terzo da rumeni, mentre storicamente lo era stata quella di Mazara del Vallo, composta per circa il 75% da tunisini. Gli impieghi più diffusi della quota di popolazione straniera in ingresso riguardano le attività agricole e la cura di persone con limitata autonomia, in larga misura attraverso forme di contrattualizzazione non regolare.

Accanto alla popolazione residente, una componente non trascurabile degli utilizzatori del sistema urbano deriva dai flussi turistici. Nel 2015 il numero degli arrivi è stato pari a 296.373 unità, con una tendenza globalmente in lieve crescita rispetto al 2014 (0,4%) ma con punte più consistenti a Trapani (10,4%) e Castelvetrano (5,4%). Va rilevato come alcune delle città del sistema urbano, Trapani in particolare, costituiscano il ponte verso altre destinazioni fortemente attrattive, quali soprattutto le isole Egadi che tra il 2014 ed il 2015 hanno visto accrescere gli arrivi del 134% passando a 114.491 unità. L'infrastruttura di base che assicura l'accessibilità interna ed esterna al sistema urbano è costituito dalle reti stradali e ferroviarie (di cui si dirà in seguito), con due principali nodi costituiti dal porto di Trapani, dal quale transitano annualmente circa un milione di passeggeri e l'aeroporto di Birgi nel 2016 ha registrato quasi 1,5 milioni di passeggeri, circa un quarto dei quali stranieri.

1.1.1 Verso la modernizzazione di funzioni e servizi urbani (OT 2 e 4)

Il dinamismo demografico e l'entità dei flussi di utilizzatori anche temporanei all'interno dell'area urbana oggetto dell'Agenda Urbana 2014-2020 pone in tutta evidenza la necessità di modernizzare sia le reti che i servizi urbani esistenti, in una prospettiva di lungo periodo orientata ad accrescere l'effetto sistema tra i singoli poli urbani. Questa sfida va interpretata attraverso una rinnovata attenzione alle infrastrutture materiali ed immateriali che innervano il territorio, da intendersi soprattutto quali presupposti per offrire agli abitanti ed agli utilizzatori del sistema urbano nuovi servizi a beneficio della qualità della vita e della competitività del tessuto imprenditoriale.

In quest'ottica di necessaria modernizzazione dei servizi urbani un contributo decisivo può essere fornito dai dispositivi tecnologici e dalle reti telematiche, le quali costituiscono le basi per uno sviluppo dell'e-government. I cinque comuni dell'Agenda Urbana sono tutti dotati di sistemi informativi che integrano varie banche dati territoriali, alcune delle quali alimentate su base comunale: dagli albi pretori online ai servizi per l'anagrafe, dai servizi cartografici webgis alle banche dati di supporto alle attività degli sportelli unici per le attività produttive. Il quadro complessivo che emerge segnala una discreta diffusione delle procedure digitali in *back office*, mentre appare ancora contenuto il contributo di tali servizi in modalità *front office*, ovvero la possibilità per gli utenti di completare le procedure di rilascio di certificazioni completamente per via telematica. Il contributo di tali sistemi informativi alla gestione dei servizi urbani ed all'innovazione dei processi amministrativi rimane di conseguenza piuttosto limitato, da un lato per l'assenza di programmi organici di integrazione delle banche dati, dall'altro per il limitato investimento tecnologico (sia sulle componenti hardware che software) che su tali strumenti si è compiuto negli ultimi anni.

Questo aspetto è apparso particolarmente evidente nelle attività di ascolto compiute lungo le fasi iniziali del processo di pianificazione. Da un lato, le componenti interne alle amministrazioni (funzionari dei settori urbanistica e lavori pubblici, in particolare) hanno evidenziato i vantaggi che deriverebbero una maggiore integrazione delle banche dati, in contesti amministrativi caratterizzati da ingenti quantità di pratiche autorizzative. Dall'altro, analoghi vantaggi sono

stati evidenziati dai rappresentanti delle professioni tecniche che sono intervenuti nel forum con il partenariato socio-economico (marzo 2017), i quali chiedono una maggiore efficienza della macchina amministrativa sulle procedure in grado di incidere sulle attività economico-produttive (ad esempio SUAP). I siti Internet delle cinque amministrazioni comunali vantano discrete statistiche di accesso ed offrono tutti servizi online. Tuttavia, a dispetto del numero degli utenti (registrati e non), l'entità delle pratiche amministrative completate direttamente online rimane molto contenuta, come si evince dalla tabella sottostante.

	Utenti del sito istituzionale	Pagine visitate del sito istituzionale	Utenti registrati per i servizi online	Pratiche esplesate online
Erice	113.892	-	-	-
Trapani	193.128	-	-	-
Marsala	306.221	1.227.217	15.761	1.321
Mazara del Vallo	226.661	911.757	916	916
Castelvetrano	946.223	12.712.331	180	180

Tab. 3 – Performance dei siti Internet istituzionali dei comuni

Anche in ragione degli obblighi di dematerializzazione dei processi amministrativi assunti dai comuni l'offerta di servizi telematici appare del tutto incongrua rispetto all'entità dei residenti ed agli utilizzatori delle quattro aree urbane. In alcuni specifici contesti territoriali, quali ad esempio le aree urbane di Erice e Marsala, il potenziamento dei servizi amministrativi offerti online ridurrebbe considerevolmente le esigenze di spostamento "fisico" della popolazione, con conseguenti minori pressioni sul sistema dei trasporti e dell'ambiente. Piuttosto ridotto è anche il sostegno dei sistemi informativi comunali al tessuto imprenditoriale, costituito in larga misura da imprese di piccola dimensione e studi professionali, il quale trarrebbe vantaggi da una interlocuzione più diretta con gli apparati amministrativi, come manifestato nelle occasioni di confronto pubblico durante la costruzione della strategia di sviluppo urbano sostenibile.

In un contesto di questo tipo, una oculata strategia per l'informatizzazione può offrire soluzioni in grado di incidere sia sulla qualità dei servizi offerti, sia sui costi a carico della pubblica amministrazione, viste anche le dotazioni contenute di personale in settori strategici per lo sviluppo ed il governo del territorio. A tal riguardo appare fondamentale una effettiva integrazione degli investimenti infrastrutturali compiuti attraverso il FESR con le risorse derivanti dal FSE, con particolare riguardo alle azioni di alternanza scuola-lavoro o le attività di tirocinio presso le pubbliche amministrazioni (Asse 3 - Istruzione e formazione) per il loro potenziale impatto sull'accrescimento delle competenze digitali interne ed esterne alla PA. Allo stato attuale non sussistono programmi di potenziamento organico delle reti e dei servizi municipali riconducibili all'agenda digitale, con l'eccezione di alcune analisi di fattibilità ed interventi circoscritti condotti da singole amministrazioni comunali.

La presenza di funzioni urbane superiori – amministrative, formative e sanitarie in primo luogo – rende in varia misura le quattro aree urbane destinatarie di ulteriori flussi di utilizzatori temporanei delle città che determinano pressioni sulla struttura urbana e sulle reti di trasporto in particolare: nell'area urbana di Trapani-Erice trovano luogo le principali strutture amministrative facenti capo al livello provinciale, oltre ad un polo dell'Università degli Studi di Palermo che accoglie diversi corsi di laurea; Marsala e Castelvetro svolgono funzioni di servizio nei confronti di diversi comuni limitrofi come si evince dal conteggio dei flussi sistematici riportato nella tabella sottostante.

	Incoming Studio (2011)	Incoming Lavoro (2011)	Incoming Turismo (2015)
Erice	461.074	742.388	84.526
Trapani	996.811	2.295.652	208.294
Marsala	186.541	515.174	170.301
Mazara del Vallo	80.654	351.634	65.077
Castelvetro	245.182	295.085	353.662
Totale	1.970.262	4.199.933	881.860

Tab. 4 – Numero di persone in entrata nei centri urbani per ragioni di studio, lavoro e turismo

A fronte di questi fattori generatori di mobilità "sistematica", la rete del trasporto pubblico risulta ancora incompleta e frammentata. A livello intercomunale, se si eccettuano i servizi privati operanti lungo la rete stradale, la mobilità collettiva si basa sulla rete ferroviaria, il quale nel segmento Castelvetro-Trapani si estende per 75 chilometri, con 12 tra stazioni e fermate, ed un servizio (operato da RFI) che prevede 12 coppie di treni giornaliere. Benché il servizio nelle ore di punta sia utilizzato da un numero rilevante di soggetti che si muovono per ragioni di studio e di lavoro, l'assenza di infrastrutture e politiche di intermodalità nelle aree urbane fa sì che esso esprima solo in parte le sue potenzialità. Ciò comporta, un basso ricorso al trasporto pubblico locale ed un ancor più basso ricorso ai sistemi di mobilità sostenibile, come si evince molto chiaramente dalla tabella sottostante riportante la ripartizione percentuale per modalità di trasporto al 2011.

	Bus Aziendale/scolastico	Bus urbano/extraurbano	Treno	Bicicletta	Piedi
Erice	0,9	2,1	0,8	0,4	5,6
Trapani	1,3	2,3	0,0	0,8	6,3
Marsala	1,5	2,1	0,4	0,4	4,6
Mazara del Vallo	0,5	0,9	0,1	0,9	6,8
Castelvetro	0,3	0,9	0,0	0,2	5,9
Media	1,1	1,8	0,4	0,6	5,8
Sicilia	2,6	7,2	1	0,5	19,1
Italia	2,9	8,7	4,7	3,3	15,8

Tab. 5 – *Modal split* nei sistemi di mobilità sostenibile per comune

Il b
deg
ope
Eric
nur
che
A M
bas
for
sul
app
e d
ute
con
con
ecc
Nel
affr
ami
pro
cos
un
un
put
trov
con
con
sigl
stat
regi
in s
loca
Nor
me:
di 7
cos
Eric
a M
incc
Sici

Il basso ricorso a sistemi di mobilità sostenibile è solo parzialmente compensato dal servizio degli autobus urbani, gestito da aziende pubbliche nel caso di Trapani-Erice e Marsala e da operatori privati nel caso di Mazara del Vallo e Castelvetro. Solo nell'area urbana di Trapani-Erice, tuttavia, il numero di passeggeri trasportati nel 2016 appare congruo (1.640.673, con un numero di chilometri percorsi dalla flotta pari a 1.257.147), oltre a 448.417 utenti della funivia che collega la città con il centro storico di Erice.

A Marsala (13 linee) il numero di passeggeri trasportati nel 2016 – 250.000 – è estremamente basso in relazione alla dimensione demografica e territoriale dell'area urbana, soprattutto a fronte di un numero di chilometri percorsi – 800.000 – che rende il servizio poco sostenibile sul piano economico. In particolare nell'area urbana di Marsala, le potenzialità del servizio appaiono ancora fortemente inesprese a causa di fattori gestionali (management delle flotte e delle linee) ed infrastrutturali (vetustà delle flotte) che impediscono la fidelizzazione degli utenti verso il servizio. Oltretutto, i ritardi accumulati nel campo del trasporto pubblico locale condivisa mentre mantengono contenuti i costi diretti a carico delle cinque amministrazioni comunali, rendono esponenziali i costi indiretti, ambientali per effetto delle emissioni, ed economici a carico dei cittadini.

Nella passata programmazione dei fondi strutturali il tema della mobilità sostenibile è stato affrontato in maniera parziale e frammentaria dalle iniziative promosse dalle cinque amministrazioni comunali, anche per il limitato spazio accordato al tema negli strumenti di progettazione territoriale integrata previsti per le aree urbane (PISU e PIST). Gli interventi più cospicui riguardano l'area urbana di Trapani-Erice, dove è stata condotta la realizzazione di un parcheggio multipiano di interscambio modale ai margini del centro storico di Trapani ed un intervento di info-mobilità sulla rete autobus ad opera della locale azienda di trasporto pubblico (ATM). La riflessione attorno al tema dei sistemi di trasporto e mobilità, inoltre, ha trovato un più recente momento progettuale e partenariale nel già citato processo che ha condotto alla approvazione del "Protocollo di intesa per la governance dell'area vasta compresa tra Termini Imerese e Marsala", promosso dalla Città Metropolitana di Palermo e siglato anche dai cinque comuni della costituenda autorità urbana (luglio 2017), nel quale sono stati identificati gli interventi cardine sulle diverse modalità di trasporto poi confluiti nel Piano regionale dei Trasporti (PRTM), tra cui la chiusura dell'anello autostradale, la riqualificazione in senso metropolitano del servizio ferroviario, la diffusione dei sistemi condivisi nel trasporto locale nei nodi urbani.

Non sono presenti sistemi di mobilità condivisa e le infrastrutture necessarie all'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale presenti in maniera molto contenuta nelle sole aree urbane di Trapani-Erice e Marsala. Gli interventi rivolti alla mobilità ciclabile hanno riguardato la costruzione di un itinerario ciclabile tra il litorale nord e la stazione della funivia nel comune di Erice, a valere su risorse del Ministero dell'Ambiente, e di un tratto sul waterfront settentrionale a Marsala, nell'ambito del Contratto di Quartiere Sappusi. Come è ripetutamente emerso negli incontri partenariali (Forum con il partenariato socio-economico, Tavolo Area Vasta della Sicilia Occidentale), una oculata collocazione di itinerari ciclabili potrebbe conseguire il duplice

obiettivo di mutare in chiave sostenibile le modalità di trasporto degli abitanti negli spostamenti casa-lavoro (in media solo lo 0,6% del totale) ed aumentare i livelli di qualità dell'offerta turistica attraverso una maggiore accessibilità alle risorse ambientali.

Al di là delle realizzazioni, il quadro programmatico negli ultimi anni si è arricchito di alcune significative iniziative di pianificazione di rilevanza locale e sovra-locale. Tra le prime, vanno menzionati i due PUM predisposti dai comuni di Marsala e Mazara del Vallo, i quali hanno tracciato strategie e predisposto studi di pre-fattibilità per alcuni interventi coerenti con il quadro della strategia di sviluppo urbano sostenibile. A livello intercomunale, il programma di interventi sulla mobilità sostenibile, con capofila il comune di Erice e finanziato dal Ministero dell'Ambiente, riguardante l'area urbana di Trapani-Erice e dei comuni limitrofi.

Gli incontri partenariali hanno evidenziato alcune opportunità e nodi da sciogliere in vista della promozione di un nuovo modello di mobilità sostenibile nelle aree oggetto dell'Agenda Urbana. Si è sollecitato ad esempio di orientare le future infrastrutture per la mobilità sostenibile verso una pluralità di potenziali utilizzatori: oltre ai cittadini, gli utilizzatori del sistema urbano per finalità turistiche, anche attraverso il riuso di beni in concessione lungo gli itinerari costieri extra-urbani. A tal proposito i rappresentanti dell'Agenzia del Demanio hanno manifestato interesse a cooperare nelle future fasi di implementazione della strategia. Per ciò che attiene i nodi da sciogliere, diversi stakeholders hanno rimarcato la necessità di promuovere un cambiamento nella cultura e nelle abitudini dei cittadini, ad esempio attraverso mirate campagne di info-formazione.

Per ciò che attiene la questione del risparmio energetico, il secondo pilastro dell'obiettivo tematico 4, nel territorio è possibile osservare una avviata stagione di pianificazione energetica, con quattro comuni che hanno aderito al Patto dei Sindaci pervenendo alla redazione dei PAES. Tale condizione appare tanto più strategica in ragione di una politica energetica locale che presenta enormi potenziali di sviluppo – viste le condizioni bioclimatiche e geomorfologiche del territorio –, ma che tuttora non costituisce un punto di forza delle politiche territoriali condotte dalle municipalità.

Il territorio dei cinque comuni, infatti, è stato interessato da cospicui investimenti privati per la produzione di energia da fonti rinnovabili, la cui quota si è accresciuta di oltre il 20% negli ultimi quindici anni. Di contro, appare limitato il contributo degli interventi pubblici in questa direzione, nonostante le favorevoli condizioni bioclimatiche; sia nell'efficientamento energetico del cospicuo patrimonio edilizio ed infrastrutturale in possesso dei comuni, la cui alimentazione energetica rappresenta una rilevante voce di costo nei bilanci comunali. Le analisi svolte sul campo, ad esempio, hanno evidenziato consumi di energia elettrica totali e per illuminazione pubblica piuttosto consistenti in tutti i comuni (tab. 7), con punte che a Marsala ed Erice (nell'illuminazione pubblica in particolare) rappresentano elementi di criticità non solo dalla prospettiva delle emissioni ma anche per il loro impatto sui bilanci comunali.

	Consumi energia elettrica (Kwh)	Consumi energie elettrica (Kwh/ab.)	Consumi illuminazione pubblica (Kwh)	Consumi illuminazione pubblica (Kwh/ab.)
Erice	4.451.296	157	3.596.076	127
Trapani	15.838.712	230	1.736.289	25
Marsala	22.984.991	276	8.677.427	104
Mazara del Vallo	9.360.000	181	1.699.000	33
Castelvetrano	4.300.000	135	2.200.000	69

Tab. 6 – Consumi energetici nei comuni (2016)

Le analisi e le attività di ascolto hanno evidenziato la necessità di consolidare gli investimenti volti alla riqualificazione energetica nelle infrastrutture pubbliche in tutti i comuni, ed in particolare nel comune di Marsala dove i valori dei consumi arrivano a valori esponenziali (276 Kwh per abitante nel 2016). Questi, in parte per effetto delle stime progettuali operate dai PAES, hanno condotto alla realizzazione di alcuni primi interventi sul patrimonio edilizio pubblico (per lo più edifici comunali e scuole), mentre alcuni altri sono oggetto di elaborazione progettuale nel campo delle reti per l'illuminazione pubblica. Lungo questa direzione, inoltre, stanno operando alcuni comuni cercando di coniugare la riduzione delle emissioni in atmosfera con il tema della mobilità sostenibile, ad esempio attraverso la produzione da FER in aree di parcheggio e alcuni primi interventi di rinnovamento delle flotte del TPL con mezzi a basso impatto ambientale.

1.1.2 Verso l'inclusione sociale (OT 9)

I dati rilevati su base comunale mostrano una diseguale e comunque non diffusa presenza di presidi per il supporto alle categorie più fragili della struttura sociale. I due principali target dell'Agenda Urbana – bambini ed anziani – si caratterizzano per dinamiche molto pronunciate già nel medio periodo ma di segno opposto: la percentuale dei bambini sul totale della popolazione residente è in decrescita mentre la quota degli anziani in forte aumento. Vi è, di conseguenza, un cambiamento della struttura sociale nelle aree urbane lungo la direzione di un rapido invecchiamento della popolazione, peraltro in linea con analoghe tendenze riguardanti la Sicilia ed il Sud Italia nel suo complesso.

Nelle cinque città al 2016 sono presenti 8.374 bambini di età compresa tra 0 e 3 anni, corrispondenti al 3,2% della popolazione residente (il dato regionale è 3,5%). Tale numero appare in decrescita nell'ultimo quinquennio, in ragione di un corrispondente abbattimento del tasso di natalità e di altri fattori quali l'incidenza della crisi e l'emigrazione di giovani coppie. Ad invertire tale trend non contribuisce adeguatamente la dotazione di servizi essenziali per l'infanzia offerti dalle amministrazioni locali, visto che il numero di posti offerti negli asili comunali al 2016 è globalmente molto bassa (270), di cui: 15 ad Erice, 120 a Trapani, 135 a

Marsala. In due delle cinque città – Mazara del Vallo e Castelvetrano –, anche se con progetti in corso di realizzazione, allo stato non esistono strutture pubbliche in esercizio.

La riduzione del numero dei bambini evidenziata dalle fonti statistiche, dunque, non legittima la rinuncia ad interventi progettuali sulle cinque città, vista l'entità della popolazione residente (quasi 260.000 abitanti) ed il fatto che la cura dei bambini quasi totalmente assorbita da strutture private con una dimensione media contenuta ed una condizione logistica che sovente si ripercuote sulla qualità e la varietà dei servizi offerti.

Considerazioni analoghe vanno fatte per ciò che attiene il segmento degli anziani dove, a differenza dei bambini da 0 a 3 anni, la dinamica demografica nel quinquennio 2011-2016 è in forte crescita (+11%), con prevedibili impatti sul sistema del welfare locale già nel medio periodo. A dispetto di ciò, le amministrazioni comunali incontrano crescenti difficoltà a soddisfare le esigenze di assistenza, quasi totalmente svolta in forma domiciliare, anche per l'abbandono dei modelli di supporto incentrati sugli istituti di assistenza e beneficenza. Il numero di questi soggetti è pari a 588 (2016), con una distribuzione che vede 209 assistiti nel comune di Trapani, 173 a Castelvetrano, 82 a Mazara del Vallo. Emblematico il caso di Marsala, dove a fronte di una popolazione over 65 di 18.790 unità, pari ad oltre il 20% della popolazione, i soggetti beneficiari di assistenza domiciliare risultano soltanto 124.

Come emerso dagli incontri effettuati con i settori dedicati ai servizi sociali, i servizi di assistenza domiciliare sono erogati nel novero della programmazione dei Piani Sociali di Zona, mentre l'assistenza all'interno di strutture pubbliche dedicate è andata esaurendosi vista la progressiva liquidazione dei soggetti gestori (ex Ipab). Risultano del tutto assenti, di conseguenza, presidi in cui l'assistenza agli anziani possa coniugarsi ad altre forme di assistenza e reinserimento sociale. Anche in questo caso si manifesta in tutti i comuni una crescita esponenziale dei servizi offerti da strutture private, le quali come nel caso dell'assistenza all'infanzia talvolta soffrono di carenze sia sul piano infrastrutturale sia riguardo agli standard di servizio offerti.

La questione dell'assistenza ai bambini ed agli anziani è il risvolto di una più generale questione sociale diffusa che la crisi economica negli ultimi anni ha contribuito ad accrescere. Stando alle rilevazioni Istat, l'incidenza delle famiglie con potenziale disagio economico nel complesso delle cinque città al 2011 è pari al 6,1% del totale, contro una media regionale del 5,9% e nazionale del 2,7%. Rispetto al 2001 tale quota è cresciuta di circa il 7%, con trend particolarmente negativi nelle aree urbane di Trapani-Erice e Castelvetrano. La risposta delle politiche abitative si confronta con un patrimonio piuttosto vetusto, la cui qualità e disponibilità è soggetta alle crescenti difficoltà economiche ed organizzative dei soggetti gestori. Il patrimonio di ERP attualmente disponibile nelle cinque città ammonta a 4.158 unità, con le maggiori concentrazioni nei comuni di Trapani (1.518) e Marsala (1.249). considerate anche le occupazioni abusive, tale patrimonio non riesce a rispondere al disagio abitativo, in considerazioni del fatto che a fronte delle 1.980 domande di alloggio (bandi 2006-2016) solo poche decine di alloggi negli ultimi anni sono stati assegnati.

Per ciò che attiene l'emergenza abitativa, la dotazione di ERP risulta stagnante (4.158) e sovente in cattive condizioni strutturali, con un turnover bassissimo (poche decine di assegnazioni nel 2016) a fronte di 1.980 domande nei bandi attivi. Le situazioni più pressanti, in questo senso, si registrano nei comuni di Trapani (700) e Mazara del Vallo (600), seguite da Castelvetrano (380), Marsala (200) ed Erice (100). Le interlocuzioni avute con l'Istituto autonomo case popolari, soggetto gestore della quasi totalità del patrimonio ERP, hanno rivelato la difficile congiuntura sul fronte degli investimenti, anche se qualche leggera inversione di tendenza e segnale di ottimismo si lega alle misure dedicate dal PO FESR all'edilizia sociale e dall'adesione di alcuni comuni al Piano Periferie del governo nazionale.

In diverse aree urbane, in particolare, tali fenomeni si manifestano anche con una specifica concentrazione spaziale, elemento questo che rende taluni contesti (le aree di waterfront settentrionale nei casi di Trapani e Marsala, il centro storico nel caso di Mazara del Vallo) l'emergenza abitativa l'epifenomeno di un più ampio processo di degrado urbanistico ed ambientale. Tali fabbisogni sono stati posti al centro dell'attenzione di alcune recenti iniziative di programmazione urbanistica – tra cui due contratti di quartiere (Erice, Marsala) – e nell'attuale processo di revisione del PRG di Trapani, con il cui gruppo di lavoro sono state avviate interlocuzioni. Nel novero della programmazione dei fondi strutturali pregressa, anche per le tematiche prioritarie assunte dai programmi operativi regionali, non si evidenziano iniziative che hanno contribuito ad invertire in maniera decisiva la stagnazione/contrazione di ERP. Alcuni PISU promossi dai comuni della costituenda autorità urbana, piuttosto, hanno conseguito qualche risultato di rilievo nel campo dei presidi per la socialità ed il welfare locale, tra cui ad esempio quello di Mazara del Vallo che ha concentrato alcuni interventi sul centro storico, considerato a rischio da questo punto di vista.

Sul fronte delle politiche urbanistiche a supporto dell'inclusione sociale, invece, una importante inversione di tendenza si è avuta negli ultimi anni con i Contratti di Quartiere sviluppati nei comuni di Marsala, Castelvetrano ed Erice, mediante i quali una serie di interventi di riqualificazione urbana sono stati condotti in alcuni dei quartieri più problematici a livello urbano che ora costituiscono i target territoriali dell'Agenda urbana. Questa linea di continuità è particolarmente evidente nei casi di Marsala e Trapani-Erice (quartieri popolari nei waterfront settentrionali delle città), con quest'ultimo ambito urbano (San Giuliano) interessato da due azioni integrate finanziate nell'ambito del Piano Città e del Piano Periferie promosse dal comune di Erice. Le attività di ascolto, tuttavia, hanno evidenziato la non agevole mobilitazione dei capitali privati rispetto al tema dell'edilizia sociale.

1.1.3 Verso la tutela delle risorse naturali (OT 5)

La visione di assunta dalla presente Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile, incentrata sulla riqualificazione e valorizzazione dei waterfront (soprattutto urbani), trova degli ostacoli nei processi di trasformazione incongrua e nelle pressioni antropiche che caratterizzano ampie porzioni dei litorali della Sicilia Occidentale. Solo per fare un esempio, nei territori dell'Agenda Urbana il fenomeno dell'abusivismo edilizio lungo la fascia costiera raggiunge livelli di rilievo



Handwritten mark or signature in the right margin.

anche rispetto al contesto regionale ed il numero delle abitazioni con provvedimento esecutivo di demolizione in alcuni comuni quali Castelvetro e Marsala risulta superiore alle 500 unità. Tali fenomeni in taluni casi appaiono in stridente contrasto con i valori naturali presenti lungo la fascia costiera, quali ad esempio le aree protette dello Stagnone di Marsala (2.000 ettari), delle Saline di Trapani e Paceco (900 ettari), o altre aree sensibili sul piano ambientale come le aree costiera ai margini del sito archeologico di Selinunte e lungo il litorale nord-occidentale del territorio di Mazara del Vallo (Tonnarella-Capo Feto).

Anche in ragione di un sistema di pianificazione urbanistica non aggiornato e dei ritardi nel controllo del territorio, i processi di urbanizzazione – realizzazione di strade litoranee, aree di sosta, canali di scolo perpendicolari alla costa – hanno contribuito ad accrescere i fenomeni di trasformazione morfologica della costa, creando concause ai processi di erosione marina ed alla instabilità dei suoli in porzioni crescenti della fascia costiera. Benché non del tutto aggiornata (2004), una fotografia delle dimensioni del fenomeno del degrado in ambito costiero lungo il litorale della Sicilia Occidentale ci viene offerta dai piani stralcio di assetto idrogeologico (PAI) vigenti.

Per una fascia costiera che si estende per 103 chilometri, il 57% dei quali nel solo comune di Marsala, i piani stralcio evidenziano che i fenomeni di erosione si manifestano nel 3,9% della sua lunghezza, mentre la porzione di costa con falesie soggette a crolli è pari a circa lo 0,6% del totale. L'arretramento del litorale si attesta, invece, sul 3,3% circa dell'intero sviluppo lineare della costa, secondo un andamento che negli ultimi anni ha avuto una particolare accelerazione in alcuni ambiti anche periurbani, come a Trapani-Erice (litorale nord), Castelvetro (Marinella), Mazara del Vallo (Tonnarella). La seguente tabella descrive le porzioni di costa soggette ad erosione costiera secondo il vigente PAI (2004).

	Lunghezza spiaggia (m)	Magnitudo	Pericolosità	Elementi a rischio	Rischio
Castelvetro					
La Tonnara-Spiaggia orientale	363	M3	P2	E3	R3
Marinella di Selinunte - Foce del Belice	640	M3	P2	E3	R3
Erice					
Casa Calvino	99	M3	P3	E2	R2
Mazara del Vallo					
Spiaggia di Sicom ovest	644	M3	P2	E2	R2
Spiaggia di Sicom o est	399	M3	P2	E3	R3
Spiaggia di Tonnarella ovest	232	M3	P2	E3	R3
Lungomare M. del V. - Cantina Gallinaro	202	M3	P2	E2	R2
Lungomare San Vito	323	M3	P2	E3	R3

Tab. 7 – Porzioni di litorale in erosione distinti per Comune secondo il vigente PAI (2004).

A questi fenomeni propri dell'erosione costiera vanno aggiunti i fenomeni legati ai crolli ed alla instabilità dei versanti, i quali negli ambiti urbanizzati divengono anche fattori di rischio per l'ambiente costruito e la popolazione. A questa fattispecie appartengono in particolare i casi di Marsala (Capo Boeo) e Castelvetro (Marinella di Selinunte), dove fenomeni franosi in corso lungo la costa minacciano le infrastrutture per viabilità ed una porzione dell'area urbanizzata. L'insorgere di tali fenomeni ha condotto le amministrazioni in questione ad avviare più puntuali ricognizioni finalizzate a certificare il livello di rischio ed identificare soluzioni progettuali con l'intento di aggiornare il quadro offerto dai PAI, con la relativa inclusione di progetti nella piattaforma ReNDiS.

Di minore rilevanza, in termini di rischio per la popolazione, sono i fenomeni che si manifestano in termini di erosione del litorale sabbioso in ambito urbano o periurbano, come sul versante settentrionale della costa di Trapani-Erice e Mazara del Vallo. In questi casi l'arretramento del litorale comporta una minaccia alle infrastrutture viarie costiere, fenomeni degrado che compromettono anche il mantenimento di alcuni significativi valori ambientali e presenze storico-culturali – come nei casi di Capo Feto a Mazara del Vallo e San Giuliano a Trapani-Erice –, nonché la progressiva scomparsa dell'arenile che costituisce una risorsa per la fruizione sociale e le attività turistiche.

Globalmente i tratti di costa prospicienti le aree urbane nei cinque comuni ammontano a circa 21 km (20% dello sviluppo costiero totale), mentre i tratti di costa dove si evidenziano problematiche ambientali di vario tipo, e verso le quali la strategia promuove azioni di messa in sicurezza e rinaturalizzazione derivante da crolli ed erosione, circa 5 km (il 4,8% dello sviluppo costiero totale e circa un quarto della porzione di costa ricadente in ambito urbano).

1.2 Analisi delle condizioni di sostenibilità ambientale del contesto urbano

Il territorio dei comuni facenti parte della costituenda autorità urbana, unitamente a diverse aree dei comuni limitrofi, è caratterizzata da diffuse risorse di interesse naturalistico, in larga misura sottoposte al regime di tutela dei Siti di Interesse Comunitario. Benché il territorio sia privo di aree boschive di considerevole estensione, l'estensione delle aree dedicate a colture pregiate – vigneti, oliveti, agrumeti e altre colture mediterranee – fa sì che esse possano assolvere al ruolo di zone tampone o corridoi diffusi di livello non più soltanto intercomunale, ma addirittura regionale.

Non solo per il rilievo da esse assunte nella strategia di sviluppo urbano sostenibile, le aree costiere giocano un ruolo determinante nel definire l'identità ma anche il profilo ecologico-ambientale del territorio di riferimento. Diverse le aree protette nei territori comunali, per la maggior parte dei casi aree umide sulla fascia costiera, di particolare interesse per la conservazione delle comunità acquatiche, trovandosi sulla rotta migratoria per gli uccelli che svernano nel continente africano. Salvo rare eccezioni, tuttavia, questi ambienti non si sono sottratti alle pressioni antropiche: in vari contesti i paesaggi locali sono stati pesantemente

11

alterati, per trasformazione fondiaria di origine produttiva (Trapani, in particolare), residenziale ma anche agricola per un migliore sfruttamento intensivo dei suoli.

L'istituzione di regimi SIC e ZPS ha posto un parziale freno a tali fenomeni, ponendo limiti ai processi di trasformazione fondiaria altrimenti poco controllati dalle politiche di pianificazione urbanistica ordinaria. Nel medio-lungo periodo, l'emergere di segmenti turistici locali votati alla valorizzazione eco-sostenibile delle risorse ambientali (lungo la costa, in particolare) costituisce un motivo di ottimismo anche per il mantenimento di tali risorse, ponendosi il settore privato quale stimolo ad azioni di recupero altrimenti nella esclusiva (e poco supportata finanziariamente) politica pubblica. In questa direzione, va anche registrata una rapida tendenza all'impiego di tecniche biologiche nel settore dell'agricoltura, storicamente uno dei maggiori determinanti dell'inquinamento dei suoli e delle falde freatiche in particolare.

Osservando le condizioni di sostenibilità ambientale del territorio oggetto della SSUS è doveroso un richiamo alla composizione delle emissioni, così emerge dalle analisi di contesto effettuate nei processi di redazione dei PAES. In generale, il settore dei trasporti è quello che si rivela il maggiore responsabile degli impatti prodotti sull'ambiente (35,3% dei consumi di energia), seguito da quello industriale (31,6%). Le principali emissioni sono dovute all'energia elettrica (89,1%) e, con soglie assai più basse, al gas naturale (7,6%) e GPL (3,1%).

I dati globali sul consumo di energia, suddiviso per tipologia, denotano che i maggiori consumi si registrano nel Comune di Marsala (30%), seguito da Trapani (29%) e Mazara del Vallo (19%), con una prevalenza del consumo di gasolio nel settore dei trasporti. Contenuto, soprattutto rispetto al potenziale espresso dalle risorse agricole del territorio, si presentano i consumi di energia derivanti da biomasse.

	Erice	Trapani	Marsala	Mazara del Vallo	Castelvetrano	Provincia	Regione
Benzina	10,87	12,07	11,53	11,31	10,15	11,36	8,39
Biomasse	0,81	0,89	0,86	0,84	0,76	0,81	0,78
Gas naturale	15,49	16,03	13,98	13,31	15,17	14,76	12,63
GPL	3,03	3,10	3,17	3,11	3,07	3,09	2,43
Altri combustibili	15,09	12,37	13,33	15,81	15,68	15,35	14,09
Gasolio	21,11	23,27	22,34	21,92	19,82	21,08	20,84
Combustibili solidi	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Olio combustibile	1,37	1,30	1,43	1,44	1,52	1,56	1,23
Energia Elettrica	32,21	30,96	33,35	32,26	33,82	31,98	39,60

Tab. 8 – Consumi energetici globali per fonte energetica e Comune (%). Dato regionale riferito all'anno 2012

Per ciò che attiene la produzione di energia da fonti rinnovabili, il territorio presenta una spiccata vocazione derivante dalle condizioni bioclimatiche sia sulla costa che nell'entroterra, ragione per cui la maggiore quota di produzione deriva da sorgenti eoliche e fotovoltaiche, con

quote rispettivamente dell'84,6% e del 15,2%, il restante 0,2% è rappresentato da bioenergie (dati riferiti al 31 agosto 2014). Le attività di produzione da FER sono gestite quasi interamente dal settore privato, con dinamiche in sensibile crescita nell'ultimo quindicennio: dal 2000 al 2012 si è passati dallo 0,4% al 20,1% di energia prodotta. La produzione da FER attraverso impianti pubblici appare invece quasi del tutto assente, ed ancora limitati gli interventi di efficientamento energetico nelle reti tecnologiche comunali, anche se come evidenziato diverse amministrazioni stanno sviluppando progettualità in questa direzione. Rispetto al potenziale che le politiche urbanistiche ordinarie rivestono rispetto alla sostenibilità ambientale del contesto territoriale, va altresì evidenziata una situazione piuttosto eterogenea nel quadro della pianificazione locale, con piani regolatori mediamente datati e con procedure di revisione che stanno incontrando difficoltà e lentezze anche a seguito iniziative regionali (VAS, pianificazione paesaggistica).

enziale
limiti ai
azione
ati alla
colare)
settore
portata
rapida
no dei

SUS è
ontesto
llo che
umi di
nergia

onsumi
l Vallo
enuto,
ntano i

ragione
8,39
0,78
12,63
2,43
14,09
20,84
0,01
1,23
39,60

a una
oterra,
e, con

G. Melluso
C. J.

[Signature]

[Signature]

[Signature]

Sezione 2. Quadro dei fabbisogni ed obiettivo strategico

2.1 Analisi SWOT

2.1.1 | SWOT ASSE 2 - Agenda digitale

ASSE 2	
FORZE	<ul style="list-style-type: none"> Discreta diffusione della banda larga in tutti i comuni dell'AU e presenza di aree Wi-Fi ad accessibilità libera nei centri storici dei comuni di Trapani, Marsala, Mazara del Vallo e Castelvetrano. Avvio di processi di dematerializzazione delle procedure amministrative in tutti e cinque i comuni.
DEBOLEZZE	<ul style="list-style-type: none"> Obsolescenza dei sistemi informativi presenti nelle cinque amministrazioni comunali, in particolare a seguito dei mancati investimenti sui nodi del SIT regionale. Mancanza di sezioni Open Data all'interno dei siti istituzionali dei comuni e più in generale di procedura ordinarie di raccolta e diffusione di dati e statistiche al servizio delle politiche di sviluppo.
OPPORTUNITÀ	<ul style="list-style-type: none"> L'ulteriore sviluppo della banda ultra-larga nelle aree urbane di Trapani e Marsala, quale esito dei recenti investimenti di operatori pubblici e privati, si configura quale opportunità per rafforzare l'attrattività dei territori ed i segmenti turistici sensibili all'accessibilità digitale.
MINACCE	<ul style="list-style-type: none"> Bassa diffusione delle competenze digitali nella popolazione, in particolare nelle fasce di età over 50, la quale comprime la platea dei potenziali utilizzatori dei servizi online. Carenza di risorse ed investimenti esterni per l'integrazione delle basi di dati per l'espletamento dei procedimenti amministrativi online (es. Lavori Pubblici, Urbanistica, Commercio) in particolare nella prospettiva di condivisione delle piattaforme di progetto su base intercomunale.

2.1.2 | SWOT ASSE 4 - Energia sostenibile e qualità della vita

ASSE 4	
FORZE	<ul style="list-style-type: none"> Energia: processi di riqualificazione energetica dei contenitori architettonici già avviati in alcuni comuni della costituenda autorità urbana e studi di fattibilità avviati nel campo delle reti di illuminazione pubblica. Mobilità: buona accessibilità complessiva del sistema urbano (stradale, aerea, marittima), nonché discreta dotazione di aree pedonalizzate all'interno dei centri storici.
DEBOLEZZE	<ul style="list-style-type: none"> Energia: azioni di efficientamento energetico nelle reti tecnologiche (illuminazione pubblica, adduzione idrica) quasi del tutto assenti, con una rilevante incidenza economica sui bilanci comunali, oltre che in termini ambientali. Mobilità: sistemi di TPL inadeguati alle esigenze di mobilità della popolazione residente e dei potenziali <i>city users</i>; uso marginale dei sistemi di mobilità sostenibile a dispetto delle condizioni climatiche e geomorfologiche favorevoli.
OPPORTUNITÀ	<ul style="list-style-type: none"> Energia: condizioni bioclimatiche favorevoli alla diffusione dei sistemi di produzione di energia da FER, comprese le biomasse di origine agricola. Mobilità: condizioni ambientali favorevoli a coniugare la diffusione dei sistemi di mobilità sostenibile nelle aree urbane con la valorizzazione turistica dei territori (si veda l'itinerario della Sicilia occidentale della <i>Ciclovia del Sole</i> in corso di implementazione); emergere di una <i>governance</i> di area vasta (cfr. recenti protocolli con la città metropolitana di Palermo) sulla questione della mobilità.
MINACCE	<ul style="list-style-type: none"> Energia: non si rilevano particolari minacce per l'implementazione degli investimenti pubblici previsti dalla SSUS, se non gli eventuali ostacoli derivanti dal processo di avanzamento tecnico-amministrativo degli interventi. Mobilità: panorama molto frammentato degli operatori (pubblici e privati) che operano sulla mobilità, con possibili conseguenze sulle politiche di intermodalità.

15

2.1.3 | SWOT ASSE 5 - Cambiamento climatico, prevenzione e gestione dei rischi

ASSE 5	
FORZE	<ul style="list-style-type: none"> • Benché sottoposto a perduranti pressioni di origine antropica, l'area oggetto della SSUS si caratterizza per un ingente patrimonio ambientale, il quale costituisce di per sé una componente rilevante della resilienza dei territori ai fattori di rischio. • Livello di raccolta differenziata mediamente alto rispetto al dato regionale, anche se con valori molto diseguali tra i comuni dell'autorità urbana.
DEBOLEZZE	<ul style="list-style-type: none"> • Litorale fortemente antropizzato nei comuni di Marsala, Mazara del Vallo e Castelvetrano, con impatti perduranti sulle dinamiche di trasformazione della costa (erosione dei litorali sabbiosi, cedimenti delle falesie). • Quadro di pianificazione urbanistica frammentato ed in taluni casi obsoleto rispetto alle esigenze di sviluppo sostenibile dei territori.
OPPORTUNITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Crescente attenzione nei confronti della valorizzazione sostenibile della costa, sospinta anche da investimenti privati nel settore eco-turistico. • Processo di candidatura in corso alla WHL dell'Unesco per le Saline di Trapani Erice e dello Stagnone di Marsala.
MINACCE	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di una programmazione sistematica degli interventi orientati alla tutela geomorfologica dei territori derivanti soprattutto dai Piani di Assetto Idrogeologico.

2.1.4 | SWOT ASSE 9 - Inclusione sociale

ASSE 9	
FORZE	<ul style="list-style-type: none"> • Tra i fattori positivi si rilevano, anche se territorialmente e quantitativamente limitati, modelli di gestione virtuosi dell'offerta di servizi per la prima infanzia (Trapani, Marsala). • Azioni pilota condotte nei territori per l'inclusione dei soggetti deboli della struttura sociale (ad es. Progetto CID - 2007-2013), anche se privi di efficace implementazione nelle politiche ordinarie.
DEBOLEZZE	<ul style="list-style-type: none"> • Dotazione di edilizia residenziale pubblica insufficiente a soddisfare la domanda abitativa in tutte le aree urbane, con persistenti fenomeni di occupazione abusive nei quartieri a rischio. • Assenza di strutture pubbliche dedicate all'infanzia – in tre città delle cinque città della costituenda autorità urbana – e di strutture di assistenza dedicate agli anziani.
OPPORTUNITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Risorse derivanti dal PO FSE 2014-2020 orientate a specifici target territoriali ed alle aree urbane a rischio in particolare. • Settore del privato sociale in via di progressiva strutturazione.
MINACCE	<ul style="list-style-type: none"> • Programmazione distrettuale caratterizzata da forte frammentazione degli interventi e scarsa presa sui temi della rigenerazione sociale dei contesti urbani degradati. • Mancanza di coordinamento tra operatori pubblici e no-profit nella filiera sociale.

2.2 Struttura di intervento dell'Agenda Urbana

2.2.1 | Rilevazione dei fabbisogni ASSE 2 - Agenda digitale

ASSE 2	
FABBISOGNI	<p>Stante la condizione rilevata nelle analisi di contesto, e gli esiti delle interlocuzioni avute con le strutture amministrative dedicate, il principale fabbisogno emerso riguarda l'ampliamento dei servizi e delle procedure offerte online ai cittadini, da affrontarsi mediante una riqualificazione delle risorse strumentali interne ed una maggiore visibilità di tali servizi all'esterno.</p> <p>Un fabbisogno emerso dall'ascolto del partenariato socio-economico, inoltre, riguarda in particolare lo snellimento delle procedure riguardanti i settori dei lavori pubblici e dell'urbanistica, nei quali i processi dematerializzazione richiedono maggiori investimenti organizzativi e finanziari e sui quali le amministrazioni comunali non hanno tuttora avviato azioni sistematiche.</p> <p>Ulteriori sollecitazioni sono pervenute riguardo al contributo che l'agenda digitale pubblica può offrire nell'aumento dell'attrattività del territorio, da un lato migliorando la qualità informativa e l'interattività dei siti Internet istituzionali, dall'altro le condizioni infrastrutturali delle aree urbane, soprattutto in termini di presenza di aree Wi-Fi gratuite nei centri storici e negli attrattori turistici.</p>
Fonti ed informazioni statistiche	<ul style="list-style-type: none"> • Rilevazione condotta presso i settori informatici dei comuni; • Interviste con funzionari comunali dei settori tecnici (Urbanistica, Lavori pubblici, SUAP); • Ascolto rappresentanti del partenariato socio-economico.

2.2.2 | Rilevazione dei fabbisogni ASSE 4 - Energia sostenibile e qualità della vita

ASSE 4

Dinanzi ad un sistema urbano estremamente complesso sul piano ambientale, emergono fabbisogni diffusi derivanti sia dal permanere di pressioni incongrue sul capitale naturale, sia dalla insufficienza delle politiche pubbliche nei settori a maggiore impatto ecologico, dai lavori pubblici all'urbanistica.

Sul fronte del risparmio e dell'approvvigionamento energetico, a fronte dei contributi limitati offerti dagli investimenti fin qui compiuti, appare prioritario avviare investimenti volti alla riqualificazione energetica del cospicuo patrimonio edilizio (edifici) ed infrastrutturale (reti tecnologiche) in possesso dei comuni, la cui alimentazione energetica rappresenta peraltro una rilevante voce di costo per i bilanci municipali.

FABBISOGNI

Sul fronte della mobilità sostenibile, le principali criticità emergono dall'arretratezza dei sistemi di mobilità collettiva in tutti comuni (con la parziale eccezione di Trapani), la quale è espressione di un insieme di fabbisogni, tra i quali: il rinnovamento delle flotte per il TPL, generalmente vetuste e fuori norma; l'introduzione di dispositivi tecnologici volti ad aumentare l'efficienza e la fidelizzazione dei cittadini verso il TPL; la creazione di condizioni infrastrutturali ed organizzative volti a favorire l'uso di sistemi di mobilità sostenibile, in particolare ciclabile.

Riguardo a quest'ultimo aspetto, una oculata collocazione di itinerari ciclabili potrebbe conseguire il duplice obiettivo di mutare in chiave sostenibile le modalità di trasporto degli abitanti negli spostamenti casa-lavoro ed aumentare i livelli di qualità dell'offerta turistica attraverso una maggiore accessibilità alle risorse ambientali, come sollecitato dal partenariato socio-economico.

Fonti ed informazioni statistiche

- Fonti documentali: Regione Siciliana (SIEnergia); Istat, Rilevazione condotta presso i comuni, PUM;
- Interviste con funzionari comunali dei settori tecnici (Urbanistica, Lavori pubblici, Trasporto Pubblico-Mobilità);
- Ascolto rappresentanti del partenariato socio-economico.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, a large signature in the center, and initials on the right.

2.2.3 | Rilevazione dei fabbisogni ASSE 5 - Cambiamento climatico, prevenzione e gestione dei rischi

ASSE 5	
FABBISOGNI	<p>La fascia costiera – lunga 103 chilometri, il 57% dei quali nel solo comune di Marsala – si caratterizza per diffusi fenomeni di degrado e trasformazione geomorfologica che, in alcune porzioni urbane, divengono fattori di rischio per l'ambiente costruito, la popolazione ed il patrimonio naturale e culturale. L'erosione costiera, in particolare, caratterizza estesi tratti di litorale urbano, compromettendo in alcune aree artificializzate l'esistenza stessa del litorale sabbioso e delle infrastrutture ad esse prospicienti. Questi fenomeni costituiscono da alcuni anni delle priorità politiche per le amministrazioni, cui finora non si è potuto fare fronte a causa di carenze finanziarie.</p> <p>Stante questi fenomeni si rendono necessari interventi urgenti di ripristino e protezione in grado di mettere in sicurezza l'ambiente costruito e indirettamente la popolazione. Al contempo, considerate le caratteristiche propriamente urbane dei contesti caratterizzati da rischio ambientale, emerge l'esigenza di conferire qualità agli ambienti sottoposti ad interventi di messa in sicurezza e ripristino, attraverso interventi di rinaturalizzazione che ne prevedano una fruizione collettiva rispettosa dell'ambiente.</p>
Fonti ed informazioni statistiche	<ul style="list-style-type: none"> • Regione Siciliana, Piano stralcio di Assetto Idrogeologico; • Rilevazioni ad hoc condotte su base dati geo-referenziate, • Interviste con funzionari comunali ed ascolto rappresentanti del partenariato socio-economico.

2.2.4 | Rilevazione dei fabbisogni ASSE 9 - Inclusione sociale

ASSE 9	
FABBISOGNI	<p>A fronte di una quota di bambini ed anziani rilevante in termini assoluti e relativi, le strutture dedicate ai due target progettuali appaiono del tutto sottodimensionate se non assenti. La mancanza diffusa di asili fa sì che tale servizio sia assolto in larga misura da strutture private, non sempre dotate di adeguate condizioni logistiche, con possibili ricadute sulla qualità dei percorsi formativi. Per ciò che attiene il segmento degli anziani con scarsa autonomia, in tutte le città sono presenti servizi di assistenza domiciliare che coprono solo una parte della domanda, mentre risultano assenti presidi in cui l'assistenza agli anziani possa legarsi ad altre forme di assistenza e reinserimento sociale.</p> <p>Un fabbisogno urgente, di conseguenza, riguarda la realizzazione di strutture dedicate ai due target sociali in tutte e cinque i comuni oggetto dell'Agenda Urbana, con un incremento dell'offerta, l'attivazione di servizi con standard qualitativi adeguati ed una distribuzione territoriale che tenga conto dei fenomeni di disagio nelle aree urbane.</p> <p>Per ciò che attiene l'emergenza abitativa, la dotazione di ERP risulta stagnante e sovente in cattive condizioni strutturali, con un turnover bassissimo (poche decine di assegnazioni nel 2016) a fronte di quasi duemila domande nei bandi attivi. In diverse aree urbane, in particolare, tali fenomeni si manifestano anche con una specifica concentrazione spaziale, elemento che si lega a più ampi processi di degrado urbanistico ed ambientale. I fabbisogni emergenti, in quest'ambito, si sostanziano in primo luogo nell'incremento (anche se contenuto) di edilizia residenziale con caratteristiche sociali, ma anche dal valore aggiunto in termini di riduzione della marginalità sociale che può essere conferito dalle strutture dedicate ai servizi sociali (Social Hub) da collocarsi nei quartieri a rischio.</p>
Fonti ed informazioni statistiche	<ul style="list-style-type: none"> • Fonti: dati Istat, Piani di Zona; • Rilevazioni puntuali condotte presso i comuni. • Interviste con funzionari comunali (Settori Lavori Pubblici e Politiche Sociali); • Ascolto del partenariato istituzionale (ad es. IACP)

2.3 Obiettivo globale della strategia di sviluppo urbano sostenibile e priorità trasversali agli assi di intervento

L'obiettivo globale della strategia di sviluppo sostenibile risiede nel rafforzamento del carattere policentrico del sistema territoriale, attraverso azioni progettuali riguardanti i singoli nodi urbani ma tematizzati in una logica trasversale tale da ricondurli a "segmenti locali" di una strategia unitaria. A giustificare il carattere territorialmente trasversale della strategia contribuisce uno scenario evolutivo del sistema urbano verso una configurazione policentrica che si basa sul riconoscimento di due fattori:

- l'interdipendenza tra diverse funzioni urbane superiori presenti nelle città, con processi di ulteriore complementarietà derivanti dalla progressiva tematizzazione dell'offerta culturale e turistica;
- la condivisione di asset infrastrutturali rilevanti, la cui offerta (soprattutto nel traffico aeroportuale e portuale) tende a servire un territorio all'argato all'intera Sicilia Occidentale.

Ai fini di una migliore delineazione della strategia, può essere utile richiamare gli obiettivi trasversali adottati sin dal documento preliminare della SSUS, i quali sono stati assunti come criteri metodologici per la identificazione preliminare delle azioni progettuali:

- il **rafforzamento della coesione territoriale** (tra le città, ma anche all'interno delle città), stante la discontinuità che caratterizza diversi elementi dell'armatura urbana, soprattutto per ciò che attiene le reti infrastrutturali e di servizio, ma anche il divario tra aree centrali e marginali;
- l'**incremento dell'accessibilità alle risorse territoriali**, dalle funzioni urbane determinanti per qualità della vita degli abitanti agli attrattori culturali ed ambientali che costituiscono gli asset dello sviluppo turistico, attraverso modalità più efficienti e rispettose dell'ambiente;
- un **miglioramento complessivo dell'offerta di servizi locali**, mirati a rispondere in maniera più efficace alle diverse tipologie di city-users, ma in particolare ai target sensibili dal punto di vista sociale.

Il carattere trasversale della Strategia si apprezza, inoltre, facendo riferimento alla sua declinazione territoriale, la quale si basa sulla identificazione di precisi luoghi-target intesi quali ambiti di integrazione primaria delle azioni progettuali.

La coalizione territoriale ha infatti condiviso che l'Agenda Urbana delle città della Sicilia Occidentale dovrà attualizzare una visione di sviluppo del territorio legata all'ulteriore rafforzamento e riqualificazione del sistema costiero quale direttrice portante del modello di sviluppo territoriale futuro. Tale orientamento nasce dalla constatazione che la parte più consistente degli asset di sviluppo della Sicilia Occidentale – dalle risorse urbane ai principali attrattori culturali – si dispiegano lungo una porzione di territorio in stretta relazione con la costa.

Al contempo, va rilevato che all'interno di tali target territoriali permangono consolidate criticità di ordine socio-economico e ambientale, quali numerosi quartieri di edilizia economica e popolare in stato di degrado, così come diffusi fenomeni di incuria degli spazi aperti e delle aree semi-naturali che si dispiegano lungo la costa. La convivenza di punti di forza e criticità, opportunità e minacce, lungo il sistema urbano costiero, di conseguenza, configura tali corridoi complessi della struttura territoriale quali ambiti privilegiati non solo per una integrazione trasversale degli obiettivi della Strategia, quanto anche per una potenziale declinazione di altri obiettivi tematici dell'Agenda Urbana regionale 2014-2020 (si vedano in particolare gli Assi 3 e 6).

Di seguito si esplicitano alcune priorità trasversali che la strategia di sviluppo urbano sostenibile è in grado di cogliere attraverso la sua declinazione territoriale.

L'azione congiunta degli interventi di mobilità sostenibile (ASSE 4) e di riqualificazione ambientale (ASSE 5) lungo i waterfront urbani – sviluppati in una ottica di greenways – si propone di sviluppare nuove direttrici in grado di aumentare la connettività tra le risorse (naturali, storico-culturali, urbane) e con essa aumentare la coesione tra le aree centrali e periferiche delle città oggetto dell'intervento.

I corridoi dedicati alla mobilità sostenibile – in particolare nella aree urbane di Trapani-Erice e Marsala – lambiscono quartieri caratterizzati da diffusi fenomeni di degrado e marginalità sociale. In questi ambiti la strategia promuove ulteriori meccanismi di concentrazione tematica e territoriale, nella misura in cui le azioni sull'inclusione sociale riconducibili all'ASSE 9 si concentrano sull'attivazione di Social Hub intesi quali contenitori di servizi integrati attorno ai quali attivare processi di rivitalizzazione dei quartieri.

Le stesse azioni di efficientamento energetico sugli edifici e le reti tecnologiche dei comuni (ASSE 4) si rivolgono in via prioritaria alle strutture ed agli ambiti di riqualificazione urbana sopra enunciati, orientando in particolare gli interventi di rigenerazione degli impianti di illuminazione pubblica verso una accresciuta sicurezza, vivibilità e qualità estetica dei quartieri oggetto di intervento.

Carattere più trasversale rispetto ai target territoriali e sociali precedentemente identificati assumono invece le azioni riconducibili all'agenda digitale (ASSE 2) ed al potenziamento del trasporto pubblico locale nelle aree urbane di Trapani-Erice e Marsala (ASSE 4), ai quali si richiede un rafforzamento complessivo dell'offerta di servizi efficienti per vari tipologie di utenti e city-users. Tra i due assi, tuttavia, saranno sviluppate sinergie nella misura in cui le azioni di efficientamento del servizio di TPL e di promozione di sistemi di mobilità condivisa (bikesharing) potranno avvalersi delle piattaforme sviluppate nell'ambito dell'ASSE 2.

Per la parte della strategia che incide o interagisce più direttamente sul capitale umano – ovvero le azioni riconducibili agli assi 2, 4 e 9 – una leva per una sua più efficace attuazione è costituita dall'impiego delle risorse territorializzate presenti nel FSE. Gli assi del FSE dedicati alle competenze ed al contrasto dei fenomeni emergenziali in ambito sociale appaiono infatti dei tasselli importanti per consolidare l'approccio integrato praticato dalla SSUS.

Il contributo del FSE all'attuazione della strategia urbana si sostanzia, in particolare, lungo tre direttrici principali.

1. La creazione delle condizioni per la diffusione di una agenda digitale (OT 2 FESR), verso la quale il FSE può offrire un supporto sostanziale in quanto il territorio soffre di una carenza di competenze in settori chiave per la digitalizzazione dei processi amministrativi, per un diverso dialogo in forma dematerializzata tra cittadini e PA, più in generale per orientare verso le nuove tecnologie lo sviluppo economico e sociale. Il contributo del FSE in questa direzione può sostanziarsi nell'attivazione di percorsi formativi, di alternanza scuola lavoro, professionalizzanti – nell'ambito della azioni 10.1.5, 10.1.7, 10.6.2 e 10.6.10, in particolare –, in maniera da creare nuove competenze che potranno supportare in futuro i processi di innovazione sia all'interno della PA, sia nel tessuto imprenditoriale (soprattutto nel terzo settore). Le azioni potranno essere attuate a mezzo di protocolli istituiti tra le amministrazioni comunali promotrici dell'agenda urbana e le istituzioni formative del territorio pertinenti per la costruzione dell'agenda digitale.
2. La creazione delle condizioni per promuovere un modello di sviluppo eco-sostenibile del territorio fondato sulla promozione di modalità di trasporto intelligenti ed a basso impatto ambientale (OT 4 FESR). Anche in questo caso l'attuazione della strategia per ciò che attiene la promozione di sistemi di mobilità condivisa (bike-sharing), la digitalizzazione dei sistemi di trasporto pubblico locale, la creazione di nuove opportunità economiche derivanti dalla creazione degli itinerari ciclabili, richiedono competenze debolmente presenti nei territori. Il contributo del FSE in questa direzione può determinarsi sia nell'attivazione di percorsi formativi e professionalizzanti in grado di accrescere le competenze tematiche e tecnologiche (soprattutto attraverso le azioni 10.6.2 e 10.6.10) sui sistemi di mobilità sostenibile, sia sul versante delle opportunità lavorative in un settore promettente sul piano occupazionale, ad esempio attraverso azioni di politica attiva del lavoro (ICT, green economy), percorsi di alta formazione ed apprendistato per giovani assunti, o misure a sostenere la comparsa di nuove aziende condotte da giovani (Azioni 8.1.1, 8.1.3, 8.1.4, 8.1.7).
3. La creazione delle condizioni per attuare la componente della strategia dedicata all'inclusione sociale (OT 9 FESR) ed in particolare per attivare e rendere sostenibili nel tempo i servizi previsti all'interno dei Social Hub per i relativi target sociali (bambini, anziani). L'attuazione della strategia in quest'ambito può essere supportata dal FSE in particolare attraverso il sostegno alla creazione di percorsi di micro-imprenditorialità nel campo della gestione di servizi per l'infanzia (Azione 9.3.4), la formazione di figure professionali volte sostenere i servizi di welfare nei territori, soprattutto nel campo del supporto agli anziani (Azione 9.3.7), il rafforzamento dell'impresa sociale nei territori e la creazione di nuova imprenditorialità in grado di collaborare con le amministrazioni comunali nella gestione dei servizi integrati offerti all'interno dei Social Hub. Per gli specifici requisiti che tali attività presentano sul piano delle competenze, ulteriori azioni potrebbero essere attivate in collaborazione con le istituzioni formative locali, quali le

attività di alternanza scuola-lavoro previste dall'azione 10.1.5 e le misure di politica attiva del lavoro previste dall'azione 8.1.1.

L'identificazione dell'obiettivo globale della strategia, nonché la rilevazione dei fabbisogni che ha condotto alla sua declinazione tematica ed alla identificazione delle azioni, risultano il frutto di un lavoro di ascolto e condivisione che si è svolto nei dodici mesi successivi al protocollo istitutivo del partenariato intercomunale della costituenda autorità urbana (dicembre 2016). Tale processo si è svolto per grandi linee mediante tre tipologie di attività:

- attività di ascolto dei servizi tecnici e delle componenti politiche pertinenti per gli orientamenti tematici dei cinque comuni facenti parte del partenariato di progetto;
- attività di ascolto del partenariato istituzionale (comuni limitrofi ed istituzioni sovra-comunali) culminata nell'evento pubblico tenutosi a Marsala in data 17 febbraio 2017;
- attività di ascolto del partenariato socio-economico culminata nell'evento pubblico tenutosi a Marsala in data 3 marzo 2017.

La quantificazione dei risultati attesi di cui alla panoramica di investimento descritta nella successiva sezione, con l'identificazione delle relazioni di sinergia e complementarietà tra le azioni previste e lo stato dei servizi e delle infrastrutture esistenti nei contesti locali, si è svolta per il tramite di 12 incontri tecnici svolti presso le sedi delle amministrazioni comunali della costituenda autorità urbana. Lungo tale percorso di definizione della strategia i referenti tecnici dei comuni facenti parte della costituenda autorità urbana hanno condotto e coordinato specifiche attività di ascolto e rilevazione dei fabbisogni in ambito locale.

Sezione 3. Panoramica di investimento e sistema degli indicatori

3.1 Panoramica di investimento e motivazioni della scelta

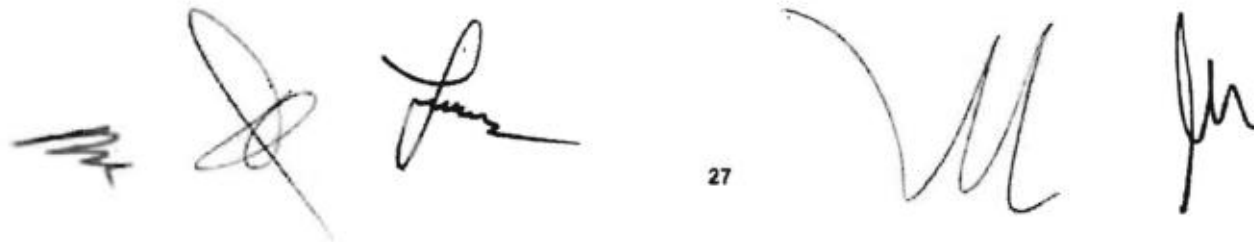
3.1.1 | Panoramica di investimento e motivazioni della scelta ASSE 2

ASSE	Obiettivo Specifico	Motivazione della scelta	Indicatore di risultato	Azione	Indicatore di realizzazione
2	2.2	<p>Situazione di partenza</p> <p>I sistemi informatici in dotazione ai comuni offrono un ventaglio troppo limitato di servizi online, fornendo un debole contributo alla dematerializzazione ed alla semplificazione delle procedure amministrative, nonché a favorire un più sistematico dialogo tra utenti e servizi erogati, tra cittadini e pubblica amministrazione. L'offerta al momento disponibile nelle città si concentra prevalentemente sulle certificazioni anagrafiche, mentre quasi del tutto assente appare l'informatizzazione dei processi autorizzativi in settori strategici quali le attività commerciali, i lavori pubblici, l'urbanistica. Il numero di utenti registrati, di conseguenza, ammonta a poche centinaia a fronte di una popolazione residente di oltre 260.000 unità.</p>	<p>Procedure di certificazione e/o autorizzative espletate dai comuni verso i cittadini in forma digitale</p> <p>(% sul totale dalla popolazione over 18)</p>	2.2.1	Numero di siti internet comunali interoperabili
		<p>Tipologia e finalità dell'intervento</p> <p>L'intervento previsto mira alla creazione di un numero limitato di piattaforme informatiche a supporto dei processi amministrativi e del dialogo tra cittadini/utenti e servizi erogati dalla pubblica amministrazione. Tali piattaforme saranno articolate in un core comune, di interesse per tutte e cinque le amministrazioni comunali (potenziamento procedure di certificazione online, processi autorizzativi nel campo dell'edilizia privata e del commercio), in moduli tematici a supporto di specifiche esigenze (ad esempio mobilità sostenibile o turismo).</p> <p>Cambiamento atteso</p> <p>In termini generali, il principale risultato atteso consiste nel supportare il processo di dematerializzazione delle procedure già in atto all'interno delle amministrazioni comunali. Più nello specifico, l'intervento si propone di rendere i siti Internet istituzionali dei comuni pienamente interoperabili, attraverso piattaforme tematiche in grado di accrescere dell'ordine del 100% il numero degli utenti registrati nei siti istituzionali dei comuni e del 200% il numero delle pratiche (di certificazione e/o autorizzative) esitate online.</p>		2.2.3	Numero di banche dati tematiche realizzate

3.1.2 | Panoramica di investimento e motivazioni della scelta ASSE 4 (RA 4.1)

3.1.2 | Panoramica di investimento e motivazioni della scelta ASSE 4 (RA 4.1)

ASSE	Obiettivo Specifico	Motivazione della scelta	Indicatore di risultato	Azione	Indicatore di realizzazione
4	4.1	<p>Situazione di partenza</p> <p>Le cinque città della costituenda Autorità Urbana hanno avviato negli ultimi anni piani di efficientamento energetico del patrimonio infrastrutturale pubblico che tuttavia risultano ancora largamente insufficienti a garantire risparmi significativi sul piano energetico ed economico. Ciò riguarda in particolare le reti di illuminazione pubblica, il cui livello tecnologico è obsoleto e per il cui mantenimento si registrano costi ingenti per le casse comunali. Il consumo al 2016 per le reti di illuminazione pubblica ammonta globalmente a 17,9 milioni di Kwh, con un rapporto per abitante che nei casi di Erice e Marsala – gravanti da una organizzazione territoriale complessa – tocca rispettivamente i 127 e 104 Kwh contro una media del sistema urbano di 72 Kwh/ab.</p>	Consumi di energia elettrica dei comuni (Gwh)	4.1.1	Edifici di proprietà pubblica sottoposti ad interventi di riqualificazione energetica
		<p>Tipologia e finalità dell'intervento</p> <p>L'intervento si concentra prioritariamente sull'innovazione delle reti di illuminazione pubblica, cercando di cogliere il duplice obiettivo di contenere i consumi energetici mediante l'utilizzazione di tecnologie a led e di supportare i processi di riqualificazione urbana. Rispetto a questo secondo obiettivo si è ritenuto opportuno concentrare le azioni progettuali nelle aree dei waterfront urbani e nei quartieri già interessati dalle altre linee di intervento, quali ad esempio il quartiere San Giuliano nell'area urbana Trapani-Erice. Azioni di adeguamento energetico negli involucri edilizi saranno effettuate in una selezione di edifici di edilizia residenziale pubblica e nei contenitori architettonici destinati ad ospitare i Social Hub.</p> <p>Cambiamento atteso</p> <p>Il cambiamento che ci si attende dal piano di azione è un abbattimento dei costi (consumi) energetici dei comuni di circa il 10% e dei costi (consumi) per l'illuminazione pubblica di circa il 20%. Al contempo, ci si attende che gli interventi di rigenerazione delle reti di illuminazione pubblica possano contribuire al miglioramento degli ambienti urbani oggetto di intervento, apportando benefici alla sicurezza, alla vivibilità ed alla attrattività dei luoghi in particolare lungo le fasce costiere.</p>		4.1.3	Punti illuminanti/luce efficientati



3.1.3 | Panoramica di investimento e motivazioni della scelta ASSE 4 (RA 4.6)

ASSE	Obiettivo Specifico	Motivazione della scelta	Indicatore di risultato	Azione	Indicatore di realizzazione
4	4.6	<p>Situazione di partenza</p> <p>La situazione di partenza nelle cinque città si caratterizza per: (a) la presenza di sistemi di trasporto pubblico strutturati (bus-funivia) nelle sole aree urbane di Trapani-Erice e Marsala; lo stato di obsolescenza complessiva del parco veicolare, con un numero molto limitato di unità agli standard europei sulle emissioni; (c) infrastrutture per la ciclabilità assenti con la sola eccezione di brevi itinerari nelle aree urbane di Trapani-Erice e Marsala. In conseguenza di ciò, il numero complessivo di utenti facenti uso sistematico del trasporto pubblico è molto contenuto (globalmente meno di due milioni di passeggeri annui, pari all'1,8% degli spostamenti) e la quota di utilizzatori sistematici della bicicletta non oltre lo 0,6%.</p> <p>Tipologia e finalità dell'intervento</p> <p>L'intervento si concentrerà lungo tre principali direttrici: (a) il rafforzamento infrastrutturale ed organizzativo della rete degli autobus nelle aree urbane di Trapani-Erice e Marsala, mediante la realizzazione di nodi di interscambio modale ed il telecontrollo satellitare delle flotte; (b) la sostituzione degli autobus più obsoleti (in particolare a Marsala) con mezzi a basso impatto ambientale di ultima generazione; (c) la realizzazione degli itinerari urbani della Ciclovía della Sicilia Occidentale, secondo una logica di interconnessione con gli altri nodi trasportici e di servizio alla fruizione dei waterfront.</p> <p>Cambiamento atteso</p> <p>Ci si attende che il piano di azione alteri in maniera significativa il modal split degli spostamenti sistematici in ambito urbano portando gli utilizzatori della bicicletta all'1,5% del totale e gli utilizzatori degli autobus urbani al 3% del totale. Al contempo, gli interventi volti alla realizzazione di piste ciclabili forniranno un contributo alla riqualificazione delle aree costiere lungo i quattro waterfront urbani. Globalmente ci si attende che l'attuazione della Strategia possa condurre ad un incremento dell'ordine di 8 punti percentuali della quota di abitanti facenti uso dei mezzi a basso impatto ambientale negli spostamenti sistematici.</p>	<p>Spostamenti casa-lavoro e casa-studio effettuati con mezzi pubblici o in mobilità lenta (piedi, bici)</p> <p>(% sul totale degli spostamenti)</p>	4.6.1	Punti di interscambio modale (treno-bus-bici) realizzati in ambito urbano
				4.6.2	Unità beni acquistati (autobus a basso impatto)
				4.6.3	Piattaforme per l'informobilità nella rete degli autobus urbani realizzate
				4.6.4	Estensione in lunghezza (piste ciclabili)

3.1.4 | Panoramica di investimento e motivazioni della scelta ASSE 5

ASSE	Obiettivo Specifico	Motivazione della scelta	Indicatore di risultato	Azione	Indicatore di realizzazione
5	5.1	<p>Situazione di partenza</p> <p>Il territorio cui si rivolge la strategia di sviluppo urbano sostenibile presenta uno sviluppo costiero considerevole (103 km), il 20% circa del quale in ambito urbano. Su queste porzioni di costa si manifestano varie problematiche ambientali (erosione, crolli, degrado) che determinano fattori di rischio per la popolazione e l'ambiente costruito e l'impossibilità di una fruizione sociale della costa.</p> <p>Tipologia e finalità dell'intervento</p> <p>L'intervento si rivolge prioritariamente alle porzioni urbane della linea di costa e risponde ad una duplice finalità: da un lato, rimuovere le condizioni di rischio dove i fenomeni di erosione costiera e crolli interessano l'ambiente costruito; dall'altro, per tali aree, avviare processi di riqualificazione della fascia costiera che si configurino quali presidio contro l'insorgere di ulteriori degradi anche attraverso azioni di rinaturalizzazione. Gli interventi saranno concentrati nelle porzioni di waterfront urbani dove i processi di degrado ambientale sono più pronunciati e dove è possibile attivare le maggiori sinergie con le azioni ricadenti nell'asse 4 (mobilità sostenibile).</p> <p>Cambiamento atteso</p> <p>Ci si attende che il piano rimuova alcune emergenti condizioni di rischio per l'ambiente costruito (in particolare nelle aree urbane di Marsala e Castelvetro-Marinella) e la realizzazione di micro-parchi urbani costieri con un approccio compatibile con la conservazione degli habitat naturali (rinaturalizzazione) e volto all'introduzione di funzioni sociali rispettose dell'ambiente. Globalmente la strategia si propone di ridurre di circa l'1,4% la costa soggetta a fenomeni di erosione, crolli e degrado ambientale – ovvero di un terzo della costa degradata in ambito urbano –, nonché la rinaturalizzazione di circa 15 ettari di aree costiere in abbandono.</p>	<p>Porzione di costa soggetta ad erosione costiera e/o in stato di degrado</p> <p>(% sulla lunghezza totale della costa)</p>	5.1.1	Estensione in lunghezza (tratti di costa sottoposti ad interventi di consolidamento e/o riqualificazione in ambito urbano)
		5.1.3		Aree costiere degradate sottoposte ad interventi di rinaturalizzazione in ambito urbano	

3.1.5 | Panoramica di investimento e motivazioni della scelta ASSE 9 (RA 9.3)

ASSE	Obiettivo Specifico	Motivazione della scelta	Indicatore di risultato	Azione	Indicatore di realizzazione
9	9.3	<p>Situazione di partenza</p> <p>Le rilevazioni ad hoc condotte presso le cinque città hanno evidenziato una dotazione molto contenuta di servizi socio-educativi per la prima infanzia, con soli 270 posti disponibili nelle tre strutture pubbliche presenti sul territorio a fronte di una popolazione complessiva superiore ai 260.000 abitanti. Gli anziani trattati da servizi socio-assistenziali pubblici coprono all'incirca l'1% della popolazione over 65. La cura dei bambini, come quella degli anziani, di conseguenza, è quasi totalmente assorbita da strutture private con una dimensione media contenuta ed una condizione logistica che sovente si ripercuote sulla qualità e la varietà dei servizi offerti.</p>	<p>Bambini tra zero e fino al compimento dei 3 anni che hanno usufruito dei servizi per l'infanzia</p> <p>(% sul totale dei bambini 0>2 anni)</p>	9.3.1	Asili realizzati
		<p>Tipologia e finalità dell'intervento</p> <p>L'intervento si propone di incrementare il numero di posti disponibili all'interno delle strutture pubbliche dedicate alla prima infanzia in una logica di integrazione con altre attività socio-educative ed una pluralità di target sociali. A tal fine gli interventi per la realizzazione dei nuovi servizi vengono previsti all'interno dei Social Hub da realizzarsi in tutte e cinque le città, contenitori rivolti ad accogliere una pluralità di attività per la comunità ed in stretta contiguità con gli interventi di housing sociale. Si ritiene che una forte sinergia con le linee di azione territorializzate del FSE (Asse 2) possa agire da leva per l'efficacia delle due azioni programmate.</p> <p>Cambiamento atteso</p> <p>Il cambiamento atteso consiste nell'incremento della dotazione di servizi per la prima infanzia a conduzione pubblica, quantificabile in un nuovo asilo per ognuno delle cinque città (nel caso di Mazara del Vallo e Castelvetroano sarebbe il primo), portando la dotazione da 7 a 12 e l'offerta complessiva di posti da 270 a 670. Per ciò che attiene il segmento degli anziani, la realizzazione di presidi per l'assistenza – preferibilmente all'interno dei Social Hub – si propone di aumentare del 20% il numero dei soggetti assistiti dai comuni rispetto agli attuali beneficiari.</p>	<p>Anziani trattati in assistenza socio-assistenziale</p> <p>(% sul totale della popolazione over 65)</p>	9.3.5	Strutture dedicate all'assistenza degli anziani realizzate

3.1.6 | Panoramica di investimento e motivazioni della scelta ASSE 9 (RA 9.4)

ASSE	Obiettivo Specifico	Motivazione della scelta	Indicatore di risultato	Azione	Indicatore di realizzazione
9	9.4	<p>Situazione di partenza</p> <p>Stando alle rilevazioni Istat, l'incidenza delle famiglie con potenziale disagio economico nel complesso delle cinque città al 2011 è pari al 6,1% del totale, contro una media regionale del 5,9% e nazionale del 2,7%. Rispetto al 2001 tale quota è cresciuta di circa il 7%, con trend particolarmente negativi nelle aree urbane di Trapani-Erice e Castelvetrano. Il patrimonio di ERP, pari 4.158 alloggi con le maggiori concentrazioni nei comuni di Trapani (1.518) e Marsala (1.249), è piuttosto vetusto e risultano assenti programmi sistematici di riqualificazione. Considerate anche le occupazioni abusive, tale patrimonio non riesce a rispondere al disagio abitativo ed a fronte delle 1.980 domande di alloggio (bandi 2006-2016) solo poche decine di alloggi negli ultimi anni sono stati assegnati.</p> <p>Tipologia e finalità dell'intervento</p> <p>L'intervento si propone di realizzare alloggi sociali in tutte le aree urbane in una logica di forte integrazione con i Social Hub ed i servizi socio-educativi in essi previsti. Gli alloggi saranno ricavati all'interno di contenitori architettonici esistenti ma in disuso (Trapani, Marsala, Mazara del Vallo), ovvero esito del completamento di progetti esistenti (Erice, Castelvetrano), comunque nella disponibilità delle amministrazioni comunali. La gestione di tali alloggi sarà condotta facendo riferimento a precisi target sociali (ad es. famiglie in lista di attesa), anche con forme di assegnazione volte a garantire la temporaneità delle assegnazioni.</p> <p>Cambiamento atteso</p> <p>Sul piano quantitativo, ci si attende che l'intervento produca un incremento di circa 100 unità del patrimonio di edilizia sociale nelle quattro aree urbane, contribuendo a ridurre le forme più estreme di disagio abitativo ed abbattendo la percentuale di nuclei nelle liste di attesa ERP di circa il 5%. La collocazione degli interventi in punti strategici delle aree urbane – centri storici, quartieri popolari – fa sì che dall'intervento ci si attenda anche un impatto sui processi di rivitalizzazione urbana, attraverso la rimozione del degrado che attualmente caratterizza i contenitori architettonici da riconvertire e un'azione sinergica dei servizi abitativi con quelli socio-educativi offerti dai Social Hub.</p>	Nuclei familiari presenti nelle liste di attesa per assegnazioni di ERP	9.4.1	Alloggi ad uso sociale realizzati

3.2 Batteria di indicatori della strategia di sviluppo urbano sostenibile

3.2.1 | Indicatori per l'ASSE 2 – Agenda digitale

RA	Indicatore di risultato	Fonte	Unità di Misura	Baseline	Target	Azione	Indicatore di realizzazione	Fonte	Unità di misura	Baseline	Target
2.2	Procedure di certificazione e/o autorizzative espletate dai comuni verso i cittadini in forma digitale	Interna (Servizi informatici dei comuni)	Percentuale (Su popolazione residente over 18)	1,1 (2016)	3,4	2.2.1	Numero di siti internet comunali interoperabili	Interna (Servizi informatici dei comuni)	Numero	0	5
2.2	Procedure di certificazione e/o autorizzative espletate dai comuni verso i cittadini in forma digitale	Interna (Servizi informatici dei comuni)	Percentuale (Su popolazione residente over 18)	1,1 (2016)	3,4	2.2.3	Numero di banche dati tematiche realizzate	Interna (Servizi informatici dei comuni)	Numero	0	3

3.2.2 | Indicatori per l'ASSE 4 - Energia sostenibile e qualità della vita

RA	Indicatore di risultato	Fonte	Unità di Misura	Baseline	Target	Azione	Indicatore di realizzazione	Fonte	Unità di misura	Baseline	Target
4.1	Consumi di energia elettrica dei comuni	Mista (Servizi tecnici dei comuni + PAES)	Gwh	56.935	50.000	4.1.1	Edifici di proprietà pubblica sottoposti ad interventi di riqualificazione energetica	Interna (Servizi tecnici dei comuni)	Metri cubi	0	50.000
4.1	Consumi di energia elettrica dei comuni	Mista (Servizi tecnici dei comuni + PAES)	Gwh	56.935	50.000	4.1.3	Punti illuminanti/luce efficientati	Interna (Servizi tecnici dei comuni)	Numero	0	20.000
4.6	Spostamenti casa-lavoro e casa-studio effettuati con mezzi pubblici o in mobilità lenta (piedi, bici)	ISTAT	Percentuale (sul totale degli spostamenti)	20,4	28	4.6.1	Punti di interscambio modale (treno-bus-bici) realizzati in ambito urbano	Interna (Servizi tecnici dei comuni)	Numero	0	10
4.6	Spostamenti casa-lavoro e casa-studio effettuati con mezzi pubblici o in mobilità lenta (piedi, bici)	ISTAT	Percentuale (sul totale degli spostamenti)	20,4	28	4.6.2	Unità beni acquistati (autobus a basso impatto)	Interna (Servizi tecnici dei comuni)	Numero	0	30
4.6	Spostamenti casa-lavoro e casa-studio effettuati con mezzi pubblici o in mobilità lenta (piedi, bici)	ISTAT	Percentuale (sul totale degli spostamenti)	20,4	28	4.6.3	Piattaforme per l'info-mobilità nella rete degli autobus urbani realizzate	Interna (Servizi tecnici dei comuni)	Numero	0	2
4.6	Spostamenti casa-lavoro e casa-studio effettuati con mezzi pubblici o in mobilità lenta (piedi, bici)	ISTAT	Percentuale (sul totale degli spostamenti)	20,4	28	4.6.4	Estensione in lunghezza (piste ciclabili)	Interna (Servizi tecnici dei comuni)	Km	1	26

3.2.3 | Indicatori per l'ASSE 5 - Cambiamento climatico, prevenzione e gestione dei rischi

RA	Indicatore di risultato	Fonte	Unità di Misura	Baseline	Target	Azione	Indicatore di realizzazione	Fonte	Unità di misura	Baseline	Target
5.1	Porzione di costa soggetta ad erosione costiera e/o in stato di degrado	Mista (Servizi tecnici dei comuni + PAI)	Percentuale (sulla lunghezza totale della costa)	4,8	3,4	5.1.1	Estensione in lunghezza (tratti di costa sottoposti ad interventi di consolidamento e/o riqualificazione in ambito urbano)	Interna (Servizi tecnici dei comuni)	Km	0	1,5
5.1	Porzione di costa soggetta ad erosione costiera e/o in stato di degrado	Mista (Servizi tecnici dei comuni + PAI)	Percentuale (sulla lunghezza totale della costa)	4,8	3,4	5.1.3	Aree costiere degradate sottoposte ad interventi di rinaturalizzazione in ambito urbano	Interna (Servizi tecnici dei comuni)	Ettari	0	15

3.2.4 | Indicatori per l'ASSE 9 - Inclusione sociale

RA	Indicatore di risultato	Fonte	Unità di Misura	Baseline	Target	Azione	Indicatore di realizzazione	Fonte	Unità di misura	Baseline	Target
9.3	Bambini tra zero e fino al compimento dei 3 anni che hanno usufruito dei servizi per l'infanzia	Mista (Servizi sociali dei comuni + ISTAT)	Percentuale (sul totale dei bambini 0>2 anni)	4,3	8,0	9.3.1	Asili realizzati	Interna (Servizi tecnici dei comuni)	Numero	0	5
9.3	Anziani trattati in assistenza socio-assistenziale	Interna (Servizi sociali dei comuni + ISTAT)	Percentuale (sul totale della popolazione over 65)	1,0	1,2	9.3.5	Strutture dedicate all'assistenza degli anziani realizzate	Interna (Servizi tecnici dei comuni)	Numero	0	5
9.4	Nuclei familiari presenti nelle liste di attesa per assegnazioni ERP	Interna (Servizi sociali dei comuni)	Numero	2.000	1.900	9.4.1	Alloggi ad uso sociale realizzati	Interna (Servizi tecnici dei comuni)	Numero	0	100

Sezione 4. Piano finanziario dell'Agenda Urbana

Piano Finanziario a valere su risorse del FESR

Azione	Dotazione finanziaria POR	Obiettivo Specifico	Dotazione finanziaria POR	ASSE	Dotazione finanziaria POR		
2.2.1	1.815.806	2.2	2.793.548	2	2.793.548		
2.2.3	977.742						
4.1.1	16.793.016	4.1	22.326.467	4	40.958.589		
4.1.3	5.533.451						
4.6.1	5.714.924	4.6	18.632.121				
4.6.2	6.314.139						
4.6.3	743.632						
4.6.4	5.859.426						
5.1.1	6.597.221	5.1	8.834.282			5	8.834.282
5.1.3	2.237.062						
9.3.1	5.428.634	9.3	7.047.840			9	17.981.681
9.3.5	1.619.205						
9.4.1	10.933.842	9.4	10.933.842				
TOTALE					70.568.100		

NB: Budget FESR calcolato al 90% della dotazione assegnata alle città della costituenda AU

Piano Finanziario a valere su risorse del FSE

Asse	Obiettivi specifici prevedibilmente implicati	Dotazione finanziaria POR
1 - Occupazione	8.1	1.224.561
2 - Inclusione sociale	9.3, 9.7	1.224.561
3 - Istruzione e Formazione	10.1, 10.6	612.279
TOTALE		3.061.401

Sezione 5. Cronogramma di attuazione della Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile

AZIONE	2018				2019				2020				2021																									
2.2.1	P	P	P	P	P	P	P	S	S	S	S	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	C	C	C														
2.2.3	P	P	P	P	P	P	P	S	S	S	S	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	C	C	C														
4.1.1	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	S	S	S	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	C	C	C
4.1.3	P	P	P	P	P	P	P	P	S	S	S	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	C	C	C										
4.6.1	P	P	P	P	P	P	P	P	S	S	S	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	C	C	C													
4.6.2	P	P	P	S	S	S	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	C	C	C																
4.6.3	P	P	P	P	P	S	S	S	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	C	C	C															
4.6.4	P	P	P	P	P	P	P	P	S	S	S	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	C	C	C											
5.1.1	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	S	S	S	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	C	C	C				
5.1.3	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	S	S	S	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	C	C	C			
9.3.1	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	S	S	S	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	C	C	C			
9.3.5	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	S	S	S	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	C	C	C			
9.4.1	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	S	S	S	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	C	C	C			

P: Progettazione
 S: Selezione delle operazioni
 E: Affidamento ed Esecuzione delle operazioni
 C: Conclusione, collaudo, messa in esercizio delle operazioni

NB: Nelle caselle con riquadro nero (ad es.: azione 2.2.1 - IX mese 2018) sono indicati i punti critici nel processo di attuazione
 NB: Particolare interdipendenza (realizzativa e funzionale) delle azioni riconducibili ai RA 2.2 (Servizi infotematici), RA 5.1 (Riqualificazione integrale dei waterfront), RA 9.3 e 9.4 (Realizzazione e messa in opera dei Social Hub)



UNIVERSITÀ
DI PALERMO

Il presente documento è stato redatto con il supporto tecnico-scientifico del Centro Interdipartimentale CIRCES-DARCH dell'Università di Palermo (Coordinamento Prof. Ignazio Vinci)



Comune di
Castelvetrano



Comune di
Erice



Comune di
Marsala



Comune di
Mazara del Vallo



Comune di
Trapani

PO FESR 2014-2020

AGENDA URBANA - SISTEMA URBANO POLICENTRICO DELLA SICILIA OCCIDENTALE "AGGREGAZIONE TERRITORIALE TRA I COMUNI DI CASTELVETRANO, ERICE, MARSALA, MAZARA DEL VALLO E TRAPANI"

Verbale del 23 Febbraio 2018

L'anno **2018** il giorno **23 (ventitre)** del mese di **Febbraio**, alle ore **10:45**, presso la sala Giunta del Comune di Marsala sita in Via Garibaldi, a seguito della nota di convocazione **prot. 19043 del 19/02/2018**, si sono riuniti:

- Per il **Comune di Marsala**:
 - o Il Sindaco Dott. Alberto Di Girolamo;
 - o Il Segretario Generale Dott. Bernardo Triolo;
 - o Il Funzionario Ing. Alessandro Putaggio.
- Per il **Comune di Castelvetrano**:
 - o Il Commissario Straordinario Dott. Salvatore Caccamo.
- Per il **Comune di Erice**:
 - o Il Sindaco Daniela Toscano;
 - o L'Assessore Gianvito Mauro.
- Per il **Comune di Mazara del Vallo**:
 - o L'Assessore Vito Ballatore;
 - o Il Tecnico Riccardo Casuccio.
- Per il **Comune di Trapani**:
 - o Il Commissario Straordinario Dott. Francesco Messineo;

Prende la parola il Sindaco di Marsala che ringrazia tutti gli intervenuti alla presente riunione e ricorda che l'incontro odierno è stato convocato anche a seguito dell'ammissibilità dell'Autorità Urbana comunicata formalmente dall'Autorità di Coordinamento delle AAdGG (Dipartimento della Programmazione), con nota prot. 1409 del 25/01/2018, per cui questa Coalizione territoriale - in conformità a quanto previsto dall'allegato 5 del PO FESR 2014-2020 - dovrà trasmettere la stesura definitiva della Strategia Urbana Sostenibile.

Tale sopracitato adempimento permetterà di proseguire l'iter per il finanziamento delle azioni individuate nella SUS mediante la selezione delle operazioni da parte dell'Organismo Intermedio/Autorità Urbana che dovrà essere appositamente delegato alle funzioni da parte dell'AdG del PO FESR 14-20 ai sensi dell'art.7 del Reg. (UE) n.1301/2013.

Viene consegnata la nota relativa ai fabbisogni di assistenza tecnica richiesti dal Dipartimento regionale della Programmazione con nota prot. 2892 del 20/2/2018.

Interviene la Dott.ssa Andreana Patti che sintetizza lo stato delle attività di preparazione della SSUS, indicando i futuri passaggi da compiere per completare la definizione del documento e la sua trasmissione all'Autorità di Gestione del Programma (DPRS):

- Trasmissione della Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile della Coalizione da approvare eventualmente con una Deliberazione delle Giunte Comunali;
- Definizione di un programma di attività per assicurare un avanzamento dello stato progettuale delle azioni contenute nella SSUS;
- Richiesta di referenti tecnici per ogni Comune e definizione calendario di massima per incontri tecnico-specialistici finalizzati alla definizione piano operativo
- Delega di funzioni al Comune di Marsala quale organismo intermedio
- Piano operativo e selezione delle operazioni

Prende quindi la parola il Commissario straordinario del Comune di Trapani Dott. Francesco Messineo che chiede chiarimenti in merito alla suddetta nota della Regione di ricognizione di fabbisogni di Assistenza Tecnica, specificando che dovrà essere rappresentata l'eventuale disponibilità o indisponibilità di figure specifiche di supporto.

Viene trattato il Decreto 20/12/2017 dell'Ass.to LLPP relativo al fondo di rotazione per il finanziamento degli interventi inseriti nella programmazione del PO FESR 2014/2020 e relativi ai quattro obiettivi scelti dalla coalizione (ASSE 2 - Agenda digitale, ASSE 4 - Energia sostenibile e qualità della vita, ASSE 5 - Cambiamento climatico, prevenzione e gestione dei rischi e ASSE 9 - Inclusione sociale), consegnando una tabella con la ripartizione delle possibili azioni per ogni asse.

Viene quindi trattato il tema relativo al livello di progettazione dei singoli interventi e all'inserimento degli stessi nel programma triennale delle OOPP.

Si concorda di approvare il Documento definitivo della STRATEGIA DI SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE, allegato al presente verbale, che sarà trasmessa alla Regione Siciliana unitamente alle Delibere di presa d'atto della singole ~~delibere delle~~ Giunte Comunali.

E presente alla presente riunione il prof. Ignazio Vinci

Alle 12:10 viene quindi sciolta la presente riunione

Il Presente verbale è letto, confermato e sottoscritto

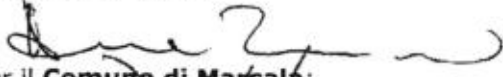
Per il **Comune di Castelvetro**:

Il Commissario Straordinario Dott. Salvatore Caccamo

The block contains three handwritten signatures in black ink. The first signature is on the left, the second is in the middle, and the third is on the right. The signatures are stylized and cursive.

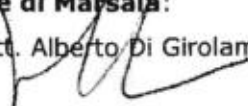
Per il **Comune di Erice:**

Il Daniela Toscano



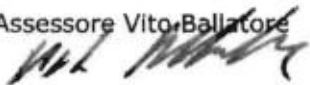
Per il **Comune di Marsala:**

Il Sindaco Dott. Alberto Di Girolamo



Per il **Comune di Mazara del Vallo:**

L'Assessore Vito Ballatore



Per il **Comune di Trapani:**

Il Commissario Straordinario Dott. Francesco Messineo

