

COMUNE DI CATANIA



PON METRO
Strategia Integrata di
Sviluppo Urbano Sostenibile
Documento di sintesi

Adottato con delibera di Giunta Municipale n. 71 del 10 maggio 2016



A cura del Segretario/Direttore Generale
Liotta Dott.ssa Antonina

Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile

Documento di sintesi

INDICE

1	PON METRO È Inquadramento strategico e metropolitano	pag. 3
2	Le caratteristiche economico-sociali	pag. 6
3	LA Agenda della Strategia per il Futuro	pag. 8
	3.1 Catania Città Metropolitana e perno del Distretto Sud-Est	pag. 8
	3.1.1 Le Reti: Distretto Sud-Est e CUNES	pag. 8
4	Ambizioni strategiche della città e PON METRO	pag. 10
5	Grandi Infrastrutture	pag. 10
6	La mobilità sostenibile	pag. 13
7	La rigenerazione urbana	pag. 14
8	Principali punti di debolezza e punti di forza	pag. 15
9	Diagnosi tematica È Sfide economiche, ambientali, climatiche, demografiche, sociali	pag. 16
10	Visione strategica e macro-obiettivi per Obiettivo Tematico	pag. 23
11	Azioni integrate PON METRO	pag. 31

ALLEGATI

Documento 1	Estremi degli atti di pianificazione
Documento 2	Partenariato istituzionale sovracomunale
Documento 3	Stato di attuazione della Città Metropolitana



DOSSIER PON METRO – CITTÀ DI CATANIA

1. PON METRO/Inquadramento strategico e metropolitano

Catania occupa un'area che si estende per complessivi 180,88 kmq con una popolazione al 2014 di 315.576 abitanti, e con una densità territoriale media, pari a 1642 ab/kmq, valore tuttavia influenzato dalla presenza di un'ampia porzione del territorio comunale ricadente nella piana di Catania. E' la nona città d'Italia e a sud il più grande non capoluogo di regione. La città metropolitana di Catania ha invece un milione e 300 mila abitanti circa con le recenti richieste di adesione dei comuni di Gela e Niscemi, dalla provincia di Caltanissetta, e di Piazza Armerina, dalla provincia di Enna.

Catania ha 2800 anni di vita, fu fondata dai Calcidesi, con una storia millenaria caratterizzata da svariate dominazioni. Sotto la dinastia aragonese fu anche capitale del Regno di Sicilia. I resti culturali delle tante dominazioni arricchiscono oggi il patrimonio artistico, architettonico e culturale e "al contempo" hanno trasmesso alla città importanti caratteristiche: dinamica, intraprendente, operosa, con una grande capacità imprenditoriale, commerciale, multiculturale, imperniata sull'accoglienza e il rispetto delle diversità, come testimonia il grande impegno con cui la città ha affrontato gli sbarchi di decine di migliaia di migranti.

I disastri naturali – le eruzioni dell'Etna e i terremoti di cui la città è stata varie volte colpita – hanno caratterizzato la storia della città e gli ultimi, alla fine del 1600, hanno consentito una ricostruzione tardo-barocca dichiarata Patrimonio mondiale dell'Umanità dall'UNESCO.

L'Università di Catania è la più antica della Sicilia, fondata nel 1434, tra le più grandi del Sud Italia, con 56.015 iscritti divisi in ventidue dipartimenti.

Catania è sede della Scuola superiore, uno dei cinque centri d'eccellenza per universitari in Italia, dell'Istituto Superiore di Studi Musicali Vincenzo Bellini e dell'Accademia di belle arti. Sono presenti importanti centri di ricerca pubblici e privati come il centro dell'Istituto nazionale di Fisica nucleare, il CNR che sta investendo in particolare sul tema dell'innovazione, *smart city* e valorizzazione del patrimonio culturale, il Parco scientifico e tecnologico. A questi si aggiungono alcune grandi aziende ad alto contenuto tecnologico e di innovazione impegnate in R&S come la STMicroelectronics e numerose aziende farmaceutiche, che formano uno dei più importanti distretti *Hi-tech* del Paese.

La posizione favorevole, baricentrica rispetto alla Sicilia centro-orientale, permette alla città di fungere da centro di servizi per il sistema territoriale che estende i suoi influssi a Messina, Ragusa, Siracusa ed Enna.

Queste considerazioni conferiscono alla città il ruolo di nodo strategico per l'intera Sicilia.

L'assetto attuale del sistema della conurbazione metropolitana si definisce a partire dalla fine degli anni 70 del '900. La città, oggi, avendo ceduto popolazione a favore della corona, si attesta sulla soglia dei 300.000 abitanti (e dunque riceve trasferimenti e tributi in relazione a questa misura) ma eroga servizi per tutti i *city-users* che ogni giorno vivono la città. Per dare idea di questa relazione, occorre considerare la dimensione conurbata (e cioè inerente le case senza soluzione di continuità che dalla città storica si estendono inglobando come quartieri i Comuni dell'*hinterland*) di circa 800 mila abitanti e sino alle pendici dell'Etna. La Città di Catania assume contorni differenti a seconda dell'inquadratura "a geometria variabile" da cui la si osserva. L'impatto quotidiano sugli attrattori conduce a stime che oscillano tra gli 800 mila e il milione di *city-users* (ospedali, tribunali, università, competenze specialistiche e professionali, commercio, industria).

La strategia di programmazione si è caratterizzata essenzialmente dagli anni Novanta a tutt'oggi, orientandosi alla trasformazione del sistema urbano da disordinata conurbazione a rete funzionale di "città di città", tentando di includere i quartieri, le municipalità, così come i centri urbani un tempo staccati dal capoluogo e oggi ormai uniti da un sistema di case senza soluzione di continuità, privo di separazione e in perfetta e ininterrotta contiguità.



L'esame dei dati demografici rappresenta in modo chiaro questo ciclo di sub-urbanizzazione, con evidente cessione di quote di popolazione da parte del centro verso la corona. Catania si attesta su una tipologia urbanistica con nucleo centrale al di sotto della media delle altre città metropolitane, con un valore demografico degli abitanti del nucleo (*core*) inferiore alla metà della media (315.576 contro 685.672), mentre invece si allinea pressoché perfettamente alla dimensione media della corona (*ring*), con 800.128 a fronte della media nazionale di 891.418.

- dati censimento popolazione 1971 Catania città – abitanti 400.048
- dati censimento popolazione 2001 Catania città – abitanti 312.205
- dati censimento popolazione 2011 Catania città – abitanti 293.458
- stima 2014 Catania Città – abitanti 315.576

I dati del censimento mostrano che dopo un trentennio di caduta demografica il cui picco si raggiunge nel 2011. Oggi si assiste ad un'inversione di tendenza rispetto al passato con un incremento demografico costante nel 2014.

(Fonte: ISTAT)

Popolazione residente per età ed incidenza delle classi - Dati assoluti e percentuali						
ANNO		2009	2010	2011	2012	2013
Età 0 – 14	Valori assoluti	53.798	52832	50804	49549	48817
	Valori %	16,63%	16,26%	15,74%	15,30%	15,10%
Età 15 – 16	Valori assoluti	6761	6526	6452	6489	6386
	Valori %	2,09%	2%	2%	2%	1,97%
Età 65 e oltre	Valori assoluti	43342	46493	50205	57967	58404
	Valori %	13,39%	14,31%	15,55%	17,89%	18,09%

Popolazione per fasce di età					
ANNO	2009	2010	2011	2012	2013
Popolazione non attiva 0-14	53798	52832	50804	49549	48817
Popolazione attiva 15-19	28002	26536	23993	25228	20640
Popolazione attiva 20-39	80635	81196	81417	80729	81548
Popolazione attiva 40-59	90283	90835	90510	87339	91845
Popolazione attiva 60-64	27431	26936	25744	23147	22028
Popolazione non attiva 65 e oltre	43342	46493	50205	57967	58404



I dati demografici, letti per fasce di età, evidenziano che Catania rispetto alle medie nazionali è una città in crescita demografica e resta una Città giovane; questo dato se per molti aspetti rappresenta una grande opportunità, per altri versi impegna fortemente le politiche pubbliche sui temi quali la disoccupazione giovanile, la dispersione scolastica, i rischi di devianza.

Si tratta di una sfida sociale che l'Amministrazione deve cogliere in sinergia con gli altri livelli di governo, attraverso azioni sinergiche che invertano questo *trend* negativo.

I presupposti messi in evidenza dai dati demografici si manifestano ancor più rilevanti se si considera la particolare natura del sistema geomorfologico che ospita questo sistema metropolitano, che si estende dalle rive dello Ionio alle pendici dell'Etna, con evidenti peculiarità e conseguenze sul piano dell'accessibilità, con forti riflessi su tutti gli aspetti della vita quotidiana e quindi da declinare sia sotto il profilo fisico della mobilità sostenibile che sotto il profilo dei servizi, dell'innovazione e dell'inclusione.

La fascia della conurbazione che mostra maggiore ricchezza funzionale è la prima cintura di comuni attorno al capoluogo, che comprende non solo attività commerciali tipiche delle aree metropolitane, ma anche una discreta concentrazione di servizi ed attività sia direzionali che produttive, anche ad alta tecnologia come nel caso dell'industria del *software*. La tendenza, pronunciata ma ancora debole, richiede la piena integrazione con questi centri urbani, accompagnando la trasformazione verso forme di specializzazione funzionale, con un percorso aperto alla mobilitazione di capitale sociale, soprattutto innestando il cambiamento attraverso la partecipazione dei giovani, anche in considerazione della presenza sul territorio di una delle più antiche Università italiane.

Tra i mutamenti rilevanti, va osservato il grande sviluppo dei centri commerciali e degli ipermercati che si sono localizzati in prevalenza al di fuori del territorio comunale di Catania, con l'effetto di generare uno strappo, dato dal "salto" delle periferie a rischio, rimaste escluse dal processo, in particolare i quartieri di edilizia pubblica e rilevanti insediamenti abusivi localizzati nelle fasce di transizione tra la città e la prima cintura e la zona sud nei pressi del Simeto lungo l'asse viario Catania – Siracusa.

Catania ha preso parte a programmi di innovazione e modernizzazione e si è inserita nel meccanismo del trasferimento di buone pratiche con procedimenti del Dipartimento Politiche di Sviluppo (AGIRE POR MIG-MOB, AT 2007/2013) e con programmi di cooperazione internazionale FESR con cofinanziamento CIPE (INTERREG, URBACT). Un punto rilevante è inerente la fruizione attiva dei beni ambientali e culturali, considerato il valore aggiunto dato dai riconoscimenti UNESCO per le aree dell'ETNA e della VAL DI NOTO, per importanti siti della città cui l'Amministrazione comunale ha dato nuovo impulso mediante il coordinamento dell'attività promozionale attraverso un organismo *ad hoc* del quale si dirà specificatamente in seguito. Un altro strumento di programmazione attivato dall'Amministrazione è il Distretto Sud-Est, in partenariato con Ragusa e Siracusa, al cui progetto, firmato alla presenza del Capo dello Stato, hanno aderito oltre 100 Comuni dell'area. Questi elementi possono essere utilmente rafforzati da più incisivi servizi di *e-government* e mediante una miglior analisi dei flussi determinati dai principali attrattori (tribunale, aeroporto, ospedali, università, sistema commerciale, etc.).

Da queste considerazioni emerge, quasi in maniera naturale, una strategia orientata al miglioramento delle condizioni generali di accesso ai servizi per la città metropolitana, sotto il profilo dei servizi reali e digitali, dell'incremento dell'offerta di mobilità sostenibile, degli interventi sull'efficienza energetica (questi ultimi da considerare anche sotto il profilo dell'impatto sul cambiamento climatico), dell'inclusione come contrasto alla crisi economica e alle situazioni di disagio sotto il profilo abitativo e sociale.



2. Le caratteristiche economico-sociali

Il tessuto economico-imprenditoriale catanese, come emerge dai dati di sintesi della camera di commercio, è il seguente.

La struttura imprenditoriale al 31 dicembre 2013 è costituita da 80.747 imprese attive, su un totale di 100.928 imprese registrate.

Le tabelle sulla distribuzione per settore economico mostrano con evidenza una marcata concentrazione di imprese nei settori tradizionali:

- Commercio 29.211, pari al 36,18%
- Agricoltura 14.649, pari al 18,14%
- Costruzioni 9.9564, pari al 12,33%
- Attività Manifatturiere (industria) 6.606, pari al 8,18%

Gli altri settori in cui si riscontra una significativa concentrazione di imprese, sono:

- Servizi alloggio e ristorazione 4.095, pari al 5,07%
- Altre attività di servizi (servizi alla persona e riparazione beni per uso personale e per la casa) 2.913, pari al 3,61%;
- Trasporto e magazzinaggio 2.635, pari al 3,26%

Il quadro su esposto delinea un'immagine del tessuto imprenditoriale catanese in cui il terziario tradizionale ed avanzato rappresenta il settore economico portante dell'economia locale mentre, si registra, anno dopo anno, la contrazione del settore agricolo e il lento declino dell'attività manifatturiera con riferimento soprattutto al settore delle costruzioni.

Nello specifico, il Commercio con le sue 29.211 imprese è il settore economico con la maggiore concentrazione imprenditoriale e rappresenta il 36,18% di tutte le imprese attive.

Questo dato conferma l'inclinazione naturale della popolazione catanese alle attività commerciali, un'eredità, come riportato dagli storici, lascito della colonizzazione Fenicia, un popolo dedito al commercio in tutto il bacino del Mediterraneo e che, negli anni del *boom* economico, le ha fatto guadagnare l'appellativo di "Milano del Sud".

Segue l'agricoltura, che con le sue 14.649 imprese attive, rappresenta il 18,14% dello *stock* imprenditoriale. Il settore, in costante contrazione negli anni, riesce a fare ancora massa critica, seppur con i suoi problemi atavici e in particolare l'incapacità di innovazione e di fare rete e l'assenza di una filiera che garantisca i produttori nei passaggi dalla produzione alla commercializzazione dei prodotti.

Il settore delle costruzioni, con una concentrazione di 9.956 imprese attive, pari al 12,33%, riesce a mantenere una presenza imprenditoriale significativa, nonostante la crisi del settore edile, dove spicca il calo vertiginoso negli anni delle commesse per la messa in cantiere di opere pubbliche.

Il settore manifatturiero, ovvero nell'accezione comune industriale, con 6.606 imprese, rappresenta l'8,18% del totale delle imprese attive, come dire, che su 12 imprese, una esercita attività manifatturiera.

Comunque, a Catania nonostante il costante calo delle imprese nel settore manifatturiero, rimangono delle splendide realtà come il polo *hi-tech*, e il farmaceutico per citarne alcuni.

Per quanto riguarda i restanti settori economici, dove si registra una minore concentrazione imprenditoriale, è da porre attenzione al settore alloggi e ristoranti, ovvero il turistico alberghiero, che con 4.095 imprese, rappresenta il 5,07% delle imprese attive. Qui non è tanto la consistenza in se che deve far riflettere, tanto l'inefficace sfruttamento delle potenzialità che offre il territorio dal punto di vista dei siti archeologici, monumentali e, architettonici, come il barocco in primis, naturalistici con l'Etna, vera star di attrazione turistica, oggi sito UNESCO, solo per citare alcuni esempi.



Ponendo a confronto i dati sull'imprenditoria catanese con quelli di altre aree geografiche, nella fattispecie, regionale e nazionale, si dà significatività statistica ai dati che va oltre il dato in se ma ci aiuta a comprenderne lo spessore.

Guardando alla distribuzione imprenditoriale per settore economico – riscontriamo il medesimo ordine di concentrazione, ma non la stessa ampiezza o ordine di grandezza.

Infatti, nei tre ambiti, se il settore commercio è quello che fa registrare il maggior numero di imprese, a cui nell'ordine fanno seguito, l'agricoltura, le costruzioni e l'industria, si registrano valori diversi di concentrazione, ovvero, le percentuali di rappresentatività differiscono nelle tre aree.

	CATANIA	SICILIA	ITALIA
Commercio	36,18%	32,94%	27,37%
Agricoltura	18,14%	22,30%	14,97%
Costruzioni	12,33%	12,00%	15,25%
Attiv. Manifatturiere	8,18%	7,75%	9,94%

Il settore commercio, registra la concentrazione maggiore di imprese a Catania con 36,18%, segue la Sicilia con 32,94%, mentre a livello nazionale tale valore scende al 27,37%.

La lettura dei dati, dai quali si evince che Catania si distacca di quasi quattro punti percentuali dal dato registrato in Sicilia e di ben nove punti rispetto a quello nazionale, lascia intravedere, altresì, la particolarità della struttura economica assunta negli anni dall'economia isolana, e catanese in particolare, nella quale il commercio è un vero e proprio attrattore imprenditoriale.

Nel settore agricoltura, il dato riscontrato in ambito catanese è intermedio tra i dati regionale e nazionale. Catania registra uno scostamento di quasi 4 punti percentuali in meno rispetto alla Sicilia, e di quasi 4 punti in più rispetto al dato nazionale. La differenza di 9 punti percentuali tra il dato isolano e quello nazionale, denotano una diversa struttura del tessuto imprenditoriale, dove in Sicilia il settore agricolo ha un maggior peso anche rispetto a quello registrato a Catania, con tutta evidenza la Sicilia ha mantenuto quella sua caratteristica di regione a vocazione agricola, soprattutto nelle aree del centro e del sud, mentre il comprensorio catanese risulta più innovativo.

Se in questi due settori, Commercio e Agricoltura, si riscontra, a livello provinciale e siciliano, un'incidenza maggiore nella distribuzione delle imprese, rispetto al territorio nazionale, l'incidenza si inverte negli altri due principali settori economici (Costruzioni e Manifatturiero).

Tant'è, che in ambito nazionale la concentrazione di imprese nel settore costruzioni ha una percentuale del 15,25%; Catania del 12,33%, quasi sovrapponibile al dato della Sicilia con 12,00%.

Il settore Manifatturiero, anche se non con identico scarto delle Costruzioni, è tuttavia più consistente in ambito nazionale, dove si registra il 9,94%, contro l' 8,18% di Catania e il 7,75% della Sicilia.

L'esposizione dei dati sulla distribuzione delle imprese nei principali settori economici, mostra l'immagine del tessuto imprenditoriale della città metropolitana, non solo in termini di consistenza, ma, lascia intravedere anche le caratteristiche assunte, quale risultato delle scelte imprenditoriali di un territorio rispetto ad un altro. Inoltre consente di costruire scenari in cui è possibile intravedere **ampi spazi di ripresa per l'industria ad alto impiego tecnologico e innovativo.**



3. L'Agenda della Strategia per il Futuro

3.1 - Catania Città Metropolitana e perno del Distretto Sud-Est

Il primo impegno del Comune di Catania è quello di mettere in campo le proprie azioni in modo da esprimere una dimensione di *governance* istituzionale e territoriale a geometrie variabili, guardando contemporaneamente alla dimensione metropolitana, da un lato, e, dall'altro, a reti territoriali più ampie in grado di potenziare la competitività del sistema.

Sul primo versante le azioni progettuali possono così sintetizzarsi:

- 1) Costruire una *governance* istituzionale metropolitana coesa e in grado di fare da regista allo sviluppo socio-economico del territorio.
- 2) Sviluppo del sistema di TPL integrato e intermodale a servizio dell'area metropolitana;
- 3) Efficientamento dei servizi attraverso le economie di scala.
- 4) Semplificare i rapporti tra cittadini e imprese e la città metropolitana riducendo le sovrapposizioni e migliorando la gestione funzionale nelle funzioni pubbliche.
- 5) Accrescere e valorizzare il senso di identità e le capacità locali attraverso un processo di continuo miglioramento degli standard.
- 6) "Fare sistema" come fattore di abilitazione del sistema socio-economico locale a intraprendere responsabilmente la via dello sviluppo.
- 7) Migliorare gli standard di qualità della vita e l'inclusione sociale.
- 8) Valorizzare la creatività, i talenti, il patrimonio storico-culturale complessivamente inteso.
- 9) Valorizzare i sub attrattori delle aree omogenee dando centralità all'Etna come luogo fisico e simbolico e *brand* del territorio.

Sul secondo versante, Catania ha già promosso il Distretto del Sud-Est e il CUNES.

3.1.1 – Le Reti: Distretto Sud-Est e CUNES

Distretto SUD EST

Catania è la sesta città metropolitana italiana per estensione, con un'area metropolitana che è la più densamente abitata della Sicilia e con imponenti progetti di sviluppo infrastrutturale, dei servizi e delle reti di collegamento e mobilità. Insieme alle ex Province di Ragusa e Siracusa, l'area metropolitana di Catania individua un ambito territoriale caratterizzato da contiguità, omogeneità culturale e complementarità economica.

Questi ambiti territoriali, insieme, compongono un formidabile volano di sviluppo economico, turistico e culturale che già oggi individua oltre l'80% del PIL dell'Isola e si pone come un centro mediterraneo, e non solo, per l'innovazione tecnologica, le start up, le produzioni di qualità, il turismo culturale; ospitando due porti di grande rilievo strategico, Catania ed Augusta, i due aeroporti di Catania e Comiso e le principali autostrade siciliane. Questa area vasta ha strutturato la consapevolezza del proprio potenziale quando nel 2014, a Catania, alla presenza del Capo dello Stato, i Comuni di Catania, Ragusa e Siracusa con le rispettive Province e Camere di Commercio hanno dato vita a un modello innovativo di Distretto economico, quello del Sud Est, che già al suo esordio vantava una rete di 141.000 imprese, il 41% del valore aggiunto industriale, il 45% di quello agricolo e l'80% dell'export dell'intera isola. Catania vi eccelle per la sua diffusa capacità commerciale, per la presenza di un polo industriale e tecnologico importante e per la rilevante capacità formativa della più antica Università degli Studi della Sicilia. Siracusa emerge per la zona industriale di Siracusa Nord, che nei prossimi anni attrarrà quasi 2 miliardi di euro di investimenti, e per il più grande mercato biologico d'Italia. Il polo ragusano dell'agroalimentare spicca per le sue eccellenze produttive di rilievo internazionale. Tutti e tre gli ambiti che compongono il nucleo originario del Sud Est, infine, sono ricchi di un patrimonio storico, artistico e culturale riconosciuto Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO, con ben tre differenti Siti iscritti alla World Heritage List, che li dota di imponenti attrattori turistici di rilievo mondiale.

Un'ulteriore tappa di consolidamento di questo percorso si è definita con l'accorpamento dei tre enti camerali di Catania, Siracusa e Ragusa e la costituzione di una Camera di Commercio unica del Sud Est con una particolare attenzione agli investimenti a favore delle imprese giovanili e femminili, e a sostegno di informatizzazione e marketing territoriale.



CUNES

Il Coordinamento dei Comuni UNESCO Sicilia nasce il 24 gennaio 2014 sotto l'acronimo C.UNE.S e con la firma della Dichiarazione d'intenti nota come "Dichiarazione di Catania" nella Sala Bellini di Palazzo degli Elefanti. Con essa i 41 Comuni compresi nei sette Siti riconosciuti Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO - Isole Eolie, Monte Etna, Val di Noto, Siracusa Pantalica, Piazza Armerina/Villa Romana del Casale, Agrigento/Parco Archeologico, Arabo/Normanno/Bizantino di Palermo, Monreale e Cefalù - condividevano i valori fondanti del riconoscimento UNESCO; la dignità della persona e delle tradizioni culturali come patrimonio e responsabilità verso il futuro; gli obiettivi strategici nella tutela e valorizzazione dei beni iscritti alla World Heritage List; i comuni percorsi progettuali e di accesso alle risorse; l'individuazione di nuovi attrattori turistici e di strategie innovative di marketing territoriale; la razionalizzazione dei centri di spesa; la definizione dei piani di gestione.

La Sicilia vanta un patrimonio storico, artistico, ambientale tra i più formidabili e ingenti del mondo e, in assoluto, il maggior numero di siti iscritti alla World Heritage List nel nostro Paese: sette Siti ad individuare il Patrimonio materiale riconosciuto dall'Unesco per l'eccezionale valore storico e culturale e tre Siti a individuare il Patrimonio intangibile iscritto alla *World Heritage List*: i Pupi siciliani, la Coltivazione ad Alberello della Vite di Pantelleria e la Dieta Mediterranea per la parte di riferimento alla tradizione enogastronomica siciliana. Da questa condizione di eccezionalità del Patrimonio riconosciuto dall'UNESCO, il Coordinamento dei Comuni UNESCO nasce per garantire una *governance* alle politiche culturali - economiche - turistiche su scala regionale.

Gli attori principali e sottoscrittori della Dichiarazione sono: i Comuni, il MIBACT, la Commissione UNESCO, la Fondazione Patrimonio UNESCO Sicilia i tre Parchi coinvolti nella gestione dei beni protetti: il Parco dell'Etna, il Parco archeologico di Agrigento, il Parco della Villa romana del Casale.

L'11 aprile 2014 nella Sala Consiliare di Palazzo degli Elefanti, i Sindaci dei siti UNESCO, aderenti alla dichiarazione d'intenti, hanno poi condiviso il Protocollo d'Intesa, con il quale venivano stabiliti gli organismi ed il loro funzionamento, con l'elezione del Sindaco Enzo Bianco a primo Presidente del Coordinamento e l'individuazione della sede del CUNES presso Palazzo Tezzano a Catania.

Il 26 giugno 2015 l'assemblea dei Sindaci del Coordinamento ha ratificato a Monreale la trasformazione del CUNES in Fondazione di Partecipazione.

I 41 Comuni che hanno aderito al CUNES sono nel dettaglio:

SITO DEL MONTE ETNA

1) Adrano - 2) Biancavilla - 3) Belpasso - 4) Bronte - 5) Castiglione di Sicilia - 6) Giarre - 7) Linguaglossa - 8) Maletto - 9) Mascali - 10) Milo - 11) Nicolosi - 12) Pedara - 13) Piedimonte Etneo - 14) Ragalna - 15) Randazzo - 16) Sant'Alfio - 17) Santa Maria di Licodia - 18) Trecastagni - 19) Viagrande - 20) Zafferana Etnea.

SITO DEL VAL DI NOTO

1) Caltagirone - 2) Catania - 3) Militello Val di Catania - 4) Modica - 5) Noto - 6) Palazzolo Acreide - 7) Ragusa - 8) Scicli.

SITO DI SIRACUSA PANTALICA

1) Cassaro - 2) Ferla - 3) Sortino - 4) Siracusa.

SITO DI PIAZZA ARMERINA VILLA ROMANA DEL CASALE

1) Piazza Armerina.

SITO DI AGRIGENTO VALLE DEI TEMPLI

1) Agrigento.

SITO ARABO NORMANNO BIZANTINO

1) Cefalù - 2) Monreale - 3) Palermo.

SITO DELLE ISOLE EOLIE

1) Leni - 2) Lipari - 3) Malfa - 4) Santa Marina Salina.



4. Ambizioni strategiche della città e PON METRO

La strategia della città si orienta al miglioramento delle condizioni generali di accesso ai servizi per la Città Metropolitana, reali e digitali, potenziando quelli già esistenti e attivandone di nuovi in funzione del nuovo assetto metropolitano. In questo contesto, il concetto di *accesso* va declinato non soltanto come capacità di usufruire di beni e servizi centralmente programmati, ma anche come più generale processo di integrazione sociale e di sostegno ai diritti di cittadinanza.

I fabbisogni prioritari del territorio vertono sull'incremento dell'offerta di mobilità sostenibile, sull'efficienza energetica (da considerare anche sotto il profilo dell'impatto sul cambiamento climatico), ed altresì dell'inclusione come contrasto alla crisi economica e alle situazioni di disagio sotto il profilo abitativo e sociale.

Con il PON METRO si promuovono processi innovativi di coinvolgimento delle forze più vive del tessuto economico-sociale della città, dati ad esempio dalla componente giovanile della popolazione e dalla presenza strutturante dell'ateneo e dei centri di ricerca. L'obiettivo è creare un clima favorevole agli investimenti, non soltanto di tipo infrastrutturale, ma anche nell'ambito delle politiche immateriali in grado di contenere le situazioni di particolare disagio socio-economico e consolidare il governo metropolitano. In questa prospettiva, Catania intende sviluppare interventi che consentano ai cittadini di conseguire uno status di città metropolitana in tutte le dimensioni del termine: nella *governance*, nell'organizzazione dei servizi e dei trasporti, nelle politiche per l'ambiente, nelle politiche urbanistiche, così da costituire un territorio in grado di offrire a cittadini e imprese adeguati livelli di qualità della vita, sicurezza e coesione sociale.

La strategia è quella della trasformazione del sistema urbano da naturale e consolidata conurbazione a rete funzionale di "città di città".

Il ruolo di Catania quale polo logistico e di servizi alle imprese e al turismo si manifesta connotato alla sua vocazione commerciale e alla sua dimensione di "porta di accesso" sui principali punti di interesse dell'Isola: servizi sanitari, Università e istituti superiori, uffici del governo, principali aziende commerciali ed industriali, istituti finanziari, assicurativi, nodi del trasporto regionale e nazionale (aeroporto, stazione ferroviaria di Rfi e Circumetnea, autostazione di bus a lunga percorrenza, porto, interporto, ferrovie), turismo, che vanno dall'*hinterland* alle estensioni di distretto Sud-Est.

La città è attualmente sede di servizi e funzioni di rango elevato per un'area particolarmente estesa, cui afferiscono i cittadini dei comuni dell'area conurbata con pendolarismo giornaliero ma con un bacino che arriva a comprendere porzioni significative della Sicilia sud-orientale.

5. Grandi Infrastrutture

Aeroporto

L'aeroporto di Catania serve circa i due terzi del territorio siciliano, 7 province su 9 ed è ubicato in corrispondenza dei principali nodi stradali e ferroviari che connettono il territorio della Sicilia centro-orientale ed in vicinanza con primarie infrastrutture del territorio (ferrovia, autostrade, Porto di Catania, Interporto, Mercato Agroalimentare). Nel 2015 è stato stipulato un accordo di collaborazione tra SAC S.p.A., società di gestione dell'aeroporto di Catania, e l'Autorità Portuale di Catania.

L'aeroporto di Catania fa parte del sistema più ampio degli aeroporti della Sicilia orientale previsto dal piano nazionale degli aeroporti. SAC S.p.A. detiene il 60% delle azioni della INTERSAC HOLDING S.p.A. la quale a sua volta detiene il 65% delle azioni della SO.A.CO. S.p.A., società di gestione dell'aeroporto di Comiso.

Nel 2014 l'aeroporto di Catania ha sviluppato **un traffico pari a 7,3 milioni di passeggeri**, consolidando il suo ruolo nel panorama aeroportuale nazionale (sesto scalo nazionale dopo Fiumicino, Malpensa, Linate, Bergamo e Venezia e primo nel Mezzogiorno).



Sempre nel 2014 ha incrementato il proprio traffico passeggeri del 14,2%, il dato è risultato in assoluto il più alto nel confronto con tutti gli altri aeroporti nazionali comparabili. Di particolare rilevanza è stato inoltre l'incremento del traffico internazionale che è risultato superiore al 30%. La previsione di chiusura per il 2015 vedono il traffico sostanzialmente stabile ma continua la crescita significativa del traffico internazionale (+10%).

La SAC S.p.A. ha realizzato nel 2014 un utile dopo le imposte di oltre 7 milioni di euro.

Nel marzo 2015 la società, a seguito di una procedura competitiva per l'acquisizione di provvista finanziaria, ha stipulato un contratto di finanziamento con Banca Intesa e Cassa depositi e prestiti di 80 milioni di euro per la realizzazione degli investimenti previsti dal contratto di programma.

Questi investimenti, tutti in autofinanziamento, si aggiungeranno a quelli che la società, sempre in autofinanziamento, ha già effettuato dal 2012 ad oggi per un importo superiore a 30 milioni di euro.

L'assemblea dei soci ha inoltre avviato le procedure per la quotazione in borsa della società al fine di capitalizzare ulteriormente la società e disporre così dell'*equity* necessaria per gli ulteriori futuri investimenti da realizzare nell'ambito della concessione quarantennale. Il piano degli investimenti in atto all'esame dell'ENAC prevede n fatti interventi per oltre 160 milioni di euro.

La società ha in atto la definizione del nuovo *master plan* che conterrà le strategie di sviluppo infrastrutturale che la società di gestione ha individuato con la supervisione dell'ENAC. Tra le principali questioni che richiedono la forte interazione con il sistema istituzionale si evidenziano:

- Interramento ferrovia per consentire la realizzazione della nuova pista di volo e le infrastrutture indispensabili a supportare la crescita di capacità che già oggi si manifesta come necessaria. Inoltre l'intervento è necessario per rimuovere possibili conflitti tra le infrastrutture in termini di *safety* che potrebbero determinarsi con lo sviluppo di entrambe le infrastrutture (ferrovia e aeroporto);
- Realizzazione del collegamento intermodale con la ferrovia
- Connessione con le reti viarie di accesso all'infrastruttura aeroportuale e con la città di Catania

Porto

La condizione geografica privilegiata del porto di Catania si riflette anche sul territorio regionale, considerato che il porto di Catania risulta asservito ad un bacino terrestre rappresentato da sei province siciliane su nove, ed una popolazione complessiva di tre milioni di abitanti.

Altre caratteristiche fondamentali sono rappresentate dalla polivalenza delle attività che si svolgono in porto: commerciale, crocieristica, cantieristica, industriale, peschereccia e diportistica, amatoriale e sportiva.

La vicinanza con la stazione ferroviaria, la ferrovia metropolitana, l'aeroporto, con l'interporto ed il centro agroalimentare e il facile inserimento nella rete viaria e ferroviaria territoriale, conferiscono al porto di Catania una peculiarità unica in Sicilia: la "*Centralità*", che Catania possiede non solo in qualità di Città Metropolitana, ma anche come sistema di network intermodale. Infatti, in un arco temporale inferiore a 10 minuti è possibile raggiungere la stazione ferroviaria passeggeri, quella merci, l'interporto, il mercato agroalimentare, l'aeroporto, la circumetnea, il tessuto dell'area industriale e l'area commerciale etnea.

Le sue principali attività si possono così riassumere:

Commerciale: Il porto di Catania ha chiuso l'anno 2014 totalizzando complessivamente 6.791.191 tonnellate di merce (rotabili, container, colli, rinfuse secche e liquide) che attestano una crescita percentuale pari a +16,13 punti rispetto all'anno precedente (5.847.707 tonnellate), e che hanno portato lo scalo etneo al primo posto assoluto in Sicilia per la movimentazione di "*merce secca*". Questo trend positivo di crescita che ormai accompagna da diversi anni il traffico del settore merceologico del porto di Catania è frutto di un'attenta pianificazione e dell'utilizzo di attrezzature specializzate negli specifici settori produttivi, che hanno consentito allo scalo etneo di operare con costi competitivi ad alta produttività.

In questo scenario si sono registrati notevoli sviluppi del settore ***containers*** che grazie ai collegamenti con i grandi "*hub-port*" di transhipment di Gioia Tauro, Malta e Cagliari, ha totalizzato, nel corso dell'anno 2014, una movimentazione complessiva di n.33.162 Teu's pari ad un incremento di +37 punti percentuali rispetto all'anno precedente, mentre nel solo 1° semestre del corrente anno, rispetto allo stesso analogo



periodo dello scorso anno, ha già registrato un ulteriore incremento pari a +49 punti percentuali, che lo proclamano primo scalo siciliano del comparto containers, prioritariamente asservito al comparto hi-tech, edile, alimentare, manifatturiero e della grande distribuzione terziaria, i cui insediamenti logistici risultano dislocati nella zona industriale di Catania sita a meno di 10 minuti dal porto.

Anche il settore dei traghetti **Roll-on** e **Roll-off** ha avuto un eccellente incremento. Il segmento di traffico delle "Autostrade del Mare", ha eletto Catania come "hub" naturale di connessione del network con il nord Italia, sia sul corridoio Adriatico (Ravenna e Brindisi), che sul corridoio Tirrenico (Napoli, Salerno, Livorno, Genova e Savona), nonché a sud con l'isola di Malta. Il comparto in esame ha fatto registrare nel primo semestre dell'anno 2015 una movimentazione merceologica in termini di tonnellate pari ad 3.223.670, che attesta il porto di Catania al quarto posto nello scenario degli scali nazionali con una percentuale di crescita pari a +6,8 punti percentuali.

Croceristico: E' il solo traffico che nel 2014 ha registrato una flessione totalizzando una movimentazione di n.232.954 passeggeri, contro i n.390.457 dell'anno 2013, sulla cui dinamica hanno certamente pesato gli iniziali favorevoli auspici della cosiddetta "primavera islamica" che hanno indotto inizialmente le compagnie di navigazione a spingersi verso gli scali mediorientali più economici in termini di costi. Tendenza questa repentinamente invertita a causa dei noti accadimenti geopolitici. All'uopo si precisa, che sin dai primi mesi dall'insediamento, la nuova Gestione Commissariale ha avviato, grazie all'azione congiunta intrapresa con il Sindaco del Comune di Catania Avv. Enzo Bianco, una forte azione di rilancio, i cui frutti sono già tangibili dalla stagione in corso il cui programma di accosti prevede un incremento del numero di navi e dei passeggeri, e ancor di più per la stagione 2016, con il ritorno dei *cruise operators* "Costa Crociere" e Royal Caribbean e la schedulazione di navi di ultima generazione, grazie all'incremento dei pescaggi oggi disponibili presso la "Darsena Polifunzionale", inaugurata nel luglio del 2015.

Tecnologico: con un insediamento altamente tecnologico la società "**Elettra Tlc spa**" del gruppo *Telecom France*, ha installato nel porto di Catania l'unico deposito di cavi sottomarini per telecomunicazioni esistente nel bacino del sud Mediterraneo e garantendo l'approdo di due navi specializzate più moderne del mondo, nella posa e movimentazione dei cavi nell'intero bacino del mar Mediterraneo, mar Rosso e mar Nero.

Ricerca scientifica: L'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare - "**INFN**" svolge l'attività di assemblaggio di sensori ottici per instrumentare le stazioni di rivelazione (detection unit), finalizzati alla realizzazione del più grande telescopio sottomarino al mondo per la rivelazione di neutrini astrofisici di alta energia. L'Istituto gestisce una infrastruttura cablata sottomarina installata dallo stesso "**INFN**" al largo delle coste di Catania ad una profondità di 2100 metri sotto il livello del mare ed una distanza dalla costa di circa 25 km, i cui dati integrati con quelli acquisiti dalle stazioni della "**INGV**", sono utilizzati per scopi di tipo scientifico ma anche per ottemperare alle direttive comunitarie relativamente alla "*Marine Strategy*". L'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia - "**INGV**" acquisisce i dati dalla stazione sottomarina SN1 installata al largo delle coste di Catania, connessa alla infrastruttura sottomarina dell'istituto "**INFN**", per scopi di tipo scientifico. La stazione sottomarina SN1 è inoltre il primo nodo attivo di EMSO e rappresenta la prima infrastruttura installata in acque profonde in Italia per l'analisi, in real time, dei terremoti. Inoltre SN1 è la prima stazione attiva in Italia per l'*Eraly Warning Tsunami*, dell'ALMA MATER di Bologna. Altresì, con l'installazione di una *Junction Box* (nodo di diramazione) sono resi possibili una serie di esperimenti scientifici nell'ambito del progetto EMSO Medit e del progetto EMSO, per il monitoraggio in real time dei parametri oceanografici e della colonna d'acqua.

Entrambi gli istituti "**INFN**" e "**INGV**", stanno lavorando per la costituzione di una Joint Research Unit insieme ai principali EPR italiani ed il sito di Catania sarà uno dei principali siti sottomarini operativi della JRU oltre a rappresentare un nodo strategico EMSO.

Considerazioni conclusive:

Con l'ultimazione della "darsena Commerciale" destinata al traffico Ro-Ro e containers, il Porto di Catania ha ultimato la prima fase del processo di grande infrastrutturazione dello scalo e si appresta ad avviare la seconda fase destinata al miglioramento, razionalizzazione e potenziamento delle strutture e delle aree esistenti. A tal uopo è stato predisposto ed inviato in data 15.12.2014, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ed al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, un documento contenente l'elenco delle opere che questa Amministrazione ritiene strategiche per completare l'assetto dello scalo etneo sotto tre profili principali:



- Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture e dell'operatività portuale, mediante il consolidamento delle banchine e dei piazzali portuali per garantire i massimi standard antisismici, il rifiorimento della mantellata del molo di sottoflutto per migliorare la risposta alle mareggiate e a eventi calamitosi in genere, la creazione di strutture strategiche ai fini di Protezione Civile;
- Potenziamento delle connessioni stradali e della mobilità di merci e passeggeri fra il porto, l'interporto e l'Aeroporto di Catania che sorgono a pochi chilometri di distanza;
- Concretizzazione del processo di integrazione fra porto e città, realizzazione di percorsi e interconnessioni fra l'area portuale e il tessuto urbano, razionalizzazione degli spazi, riconversione delle strutture portuali a nuove funzioni urbane, con l'obiettivo di rilanciare una rivisitata funzione strategica per le aree di *waterfront* che, puntando sulla vocazione turistica della Città di Catania, si proponga come volano dello sviluppo socio economico dell'intera area metropolitana etnea.

Reti Ferroviarie e Metropolitana

Sul piano infrastrutturale si fa rilevare che con il completamento della rete metropolitana Catania diventa la città più infrastrutturata del Mezzogiorno.

Sulla tratta Nesima – Stesicoro, ad oggi, è già attiva 3,8 Km di rete con 6 stazioni già in esercizio. Il completamento prevede un totale di 8,8 Km e l'entrata in esercizio di 12 stazioni che porteranno gli utenti in centro città, intercettando buona parte della mobilità privata proveniente dalla zona nord dell'area metropolitana.

Il programma di sviluppo prevede una linea che corre lungo la preesistente linea della Circumetnea, all'uopo adeguata e modernizzata, in gradi di intercettare la mobilità privata da Randazzo (al confine con i Nebrodi, la provincia di Messina e la zona nord dell'Etna) sino all'aeroporto, per circa 47 Km e 39 stazioni. Con l'apertura della stazione metropolitana di Nesima si giungerà all'integrazione nodale dei servizi e all'integrazione tariffaria tra la FCE e l'AMT.

Nesima diverrà così un polo di interscambio strategico nel sistema della città metropolitana di Catania.

Alla fine del 2017, secondo le previsioni e i crono programmi dei lavori, Catania disporrà di circa 70 Km di metro oltre i 47 Randazzo- Aeroporto.

A integrare i nodi infrastrutturali convergono anche gli investimenti delle Italferr e RFI che prevedono interventi strutturali con il raddoppio della linea ferrata Catania Centrale Acquicella e Aeroporto sul versante sud verso Siracusa e la trasformazione in metropolitana veloce di una linea ferroviaria da Taormina a Catania, facilitando il flusso lungo la costiera ionica. Il nodo catanese diviene così un *Hub* infrastrutturale di rilievo nazionale e il più attrezzato della Regione Sicilia.

L'internodalità deve essere completata con un potenziamento della Flotta TPL e una sua modernizzazione in termini di sostenibilità ambientale.

6. La mobilità sostenibile

Sono sotto gli occhi di tutti le criticità con cui le città e interi territori, e non solo quelle italiane, si confrontano in materia di mobilità: il numero di auto è in crescita e, di conseguenza, aumenta il traffico a scapito della competitività ed efficienza del trasporto pubblico. Qualche cifra ci dà la metrica del problema in una visione comparata: in Italia il trasporto pubblico incide per il 15% mentre nei restanti paesi europei si attesta al 50%. Catania condivide queste criticità con le altre Città Metropolitane.

Di fronte a questi dati la visione europea per la mobilità è molto ambiziosa e sfidante.

Il tema della mobilità sostenibile nella sua duplice dimensione di migliorare gli standard ambientali e favorire una migliore qualità della vita dei cittadini, in termini di relazioni sociali rappresenta il terreno di sfida dell'agenda politica di questa Amministrazione.

Il tema risulta poi strategico ove lo si affronti nella scala territoriale metropolitana, e con riferimento alla *mission* che alla città metropolitana è affidata nell'ambito delle politiche pubbliche internazionali e nazionali.

Trasformare la mobilità urbana è una necessità irrinunciabile, una precondizione potrebbe dirsi e componente strategica delle determinanti della competitività territoriale.

Perché, se nella qualificazione della competitività territoriale prendiamo in considerazione non solo i risultati economici ma anche tutta una serie di informazioni e variabili in grado di descrivere il contesto sociale, ambientale, culturale, all'interno del quale i risultati sono stati ottenuti, la competitività assume



un significato più ampio: un territorio sarà competitivo non solo se è in grado di sostenere lo sviluppo economico, ma solo se al contempo garantisce nel lungo periodo, sostenibilità ambientale, economica, sociale, qualità della vita. L'obiettivo di una mobilità sostenibile, in quest'ottica, diviene un indicatore strategico di *performance* di competitività territoriale in quanto incide sulla velocità di un territorio, sulle relazioni tra le persone e imprese, sulle transazioni sociali ed economiche, sulla qualità dell'ambiente e della vita, contribuisce, in una parola, a rendere un territorio attrattivo.

Un ruolo fondamentale in questo campo è assegnato alla pianificazione strategica su scala metropolitana che deve declinare come asse strategico della propria *vision*, gli obiettivi idonei a ripensare il sistema della mobilità metropolitana dal punto di vista interno, riorganizzandolo in funzione dell'intercomunalità e dal punto di vista esterno, rafforzando l'intero territorio metropolitano posizionandolo come area nodale e strategica non solo del Sud ma dell'intero Paese.

La mobilità può divenire così fattore determinante per l'attrattività del territorio e variabile abilitante la crescita di competitività.

Integrazione, intermodalità ed implementazioni nei nodi strutturali rappresentano un fattore decisivo per lo sviluppo e i tre pilastri che guidano la programmazione dell'ente in stretta correlazione con i temi dell'istruzione, della gestione dei servizi pubblici, della gestione della sanità, del commercio, della filiera produzione/distribuzione/consumi.

Il problema della mobilità assume per una città come Catania, caratterizzata da un imponente fenomeno di pendolarismo, una importanza rilevante, non solo ai fini della possibilità di ridurre i consumi energetici e le emissioni di CO₂, ma anche per la qualità della vita.

7. La rigenerazione urbana

L'Amministrazione comunale ha attivato diverse azioni che sinergicamente intervengono sul territorio per svilupparne le potenzialità su diversi assi di intervento avendo come punto focale la rigenerazione urbana del Centro Storico e dei Quartieri.

Di seguito si elencano le principali microazioni messe in campo.

- Nuovo Masterplan di Corso Martiri

Si tratta di uno dei più imponenti interventi di trasformazione urbana in corso di attuazione in Italia. In pieno centro cittadino definisce, riqualificandoli, 7 ettari, abbandonati da oltre 50 anni. Prevede la realizzazione di attività terziarie, servizi, parcheggi, spazi di aggregazione e verde con funzione di ricucitura della città storica e di questa con il mare.

- Centro storico

E' stata predisposto uno studio di dettaglio che consentirà di intervenire in maniera diretta nel centro storico, con le modalità previste dalla normativa regionale, al fine di favorirne la tutela, la valorizzazione e la rivitalizzazione economica e sociale pur mantenendone le caratteristiche e peculiarità originarie.

Alcune parti della città storica particolarmente degradate – il quartiere di San Berillo - sono oggetto di una pianificazione di dettaglio per una rigenerazione sia urbana che sociale.

- Periferie storiche

Il quartiere San Cristoforo, contiguo al centro storico e caratterizzato da grave degrado fisico e sociale, è interessato da un Programma integrato di intervento, ai sensi dell'art.16 della legge 179/1992, finanziato con fondi ex GESCAL e finalizzato alla riqualificazione del tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale.

- Periferie contemporanee

- Librino, quartiere di edilizia economica e popolare, la cui realizzazione è iniziata negli anni '80 del secolo scorso ma non ancora completata, caratterizzato da gravi fenomeni di emarginazione e disagio sociale, è oggetto di diversi interventi per il completamento delle infrastrutture, la riduzione della marginalizzazione e il miglioramento della qualità della vita degli abitanti.

Si tratta di una sorta di **città nella città** per cui si sta procedendo con un vero e proprio piano ad hoc.



8. Principali punti di debolezza e punti di forza della città

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<p>Numerosi beni culturali, storici e naturali diffusi sul territorio tra cui parecchi dichiarati patrimonio dell'umanità, con l'Etna quale punto di riconoscibilità globale.</p> <p>Caratteristiche climatiche idonee e versatili nell'utilizzo dal turismo balneare e alla produzione di energie rinnovabili.</p> <p>Presenza di un aeroporto con un rilevante traffico nazionale e internazionale che serve tutta la Sicilia orientale e buona parte di quella interna.</p> <p>Presenza di un porto con un <i>trend</i> di crescita di rilievo.</p> <p>Esperienza imprenditoriale d'eccellenza nel settore dell'Hi-Tech e delle nuove tecnologie.</p> <p>Significativa concentrazione di piccole e medie imprese ne settore commerciale.</p> <p>Attività formativa di qualità dell'Università e un buon livello di laureati nelle materie scientifiche informatiche e tecnologiche e centri di ricerca.</p> <p>Un buon dinamismo culturale, sociale ed economico.</p> <p>Collocazione geografica favorevole al centro della piattaforma strategica tirreno-ionica, nodo di trasporto e logistica con progetti di attuazione già definiti nelle leggi e nei programmi di settore.</p> <p>Città giovane rispetto alla media delle altre città italiane.</p> <p>Catania perno del Distretto Sud Est Sicilia.</p> <p>Una buona disponibilità all'accoglienza per gli immigrati extracomunitari.</p>	<p>La città è inserita in un ambito regionale privo di un piano di fruizione dell'importante patrimonio del territorio.</p> <p>Rischio sismico altissimo.</p> <p>Rete fognaria e sistema di depurazione inadeguato.</p> <p>Rischio idrogeologico rilevante in particolare nella zona sud per la presenza del fiume Simeto e di torrenti secondari a frequente esondazione con pericolo per insediamenti civili (S. Maria Goretti), insediamenti industriali (Pantano d'Archi) e la viabilità strategica per l'aeroporto, l'interporto, l'asse viario SR-CT e la tangenziale di raccordo alla rete autostradale.</p> <p>Necessità di realizzare interventi strutturali di allungamento della pista dell'aeroporto in atto bloccata dalla linea ferrata anche per adeguarlo agli standard intercontinentali.</p> <p>Traffico urbano pesante e congestionato per l'impatto di flussi esterni di utenti dei servizi cittadini, mancanza di parcheggi, inquinamento acustico e parti del centro città da riqualificare.</p> <p>Le statistiche (Il Sole 24Ore) pongono Catania in posizione medio-bassa sulla qualità della vita e negli standard dei servizi, seppure con un inizio di inversione di tendenza.</p> <p>Il porto, pur essendo a pochi metri dal centro storico della città risulta chiuso e separato dal suo cuore pulsante.</p> <p>Prevalenza delle micro e piccole imprese con difficoltà a fare rete.</p> <p>Rilevante esistenza di marginalità sociale in alcuni quartieri e alto indice di dispersione scolastica e disoccupazione giovanile.</p> <p>Scuole obsolete e non in linea con gli standard di sicurezza.</p> <p>Scarsa capacità di partenariati pubblico-privati a favore del patrimonio comune.</p> <p>Mancanza di un adeguato sistema di servizi avanzati per le imprese e gestione di livello medio-basso degli ambiti artigianali e produttivi che rischiano di non attrarre insediamenti di qualità.</p> <p>Mancata messa a sistema.</p> <p>Porto/Aeroporto/Interporto/Stazione Ferroviaria.</p>



9. Diagnosi tematica – Sfide economiche, ambientali, climatiche, demografiche, sociali

Individuazione delle principali debolezze, fabbisogni e sfide in relazione alle cinque dimensioni di cui all'art. 7 del Regolamento (UE) n. 1301/2013

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
Sfide economiche	<p>Migliorare la vitalità economica del sistema metropolitano, in considerazione della sua allocazione in un sistema regionale che si qualifica come regione in ritardo di sviluppo, intervenendo sulle condizioni di accesso significa incentivare l'innovazione (interventi di efficientamento energetico e agenda digitale) e l'imprenditorialità (contribuendo a creare un ambiente favorevole agli investimenti).</p> <p>Confrontando i valori della produttività di Catania in rapporto alla media nazionale, si ottiene un ritardo di 7,3 punti (57,8 contro i 50,5 locali, dati ICITY 2014 su elaborazione ISTAT/UNIONCAMERE). Analoghe considerazioni sulla imprenditorialità, anch'essa in ritardo rispetto alla media nazionale (2,7 punti di scarto) ma più avanzata rispetto ad altre aree regionali.</p> <p>Catania si colloca per reddito in una posizione bassa in rapporto alle altre Città Metropolitane, con 18.583 euro di reddito pro-capite/anno (dati ICITY 2014), ma più alto delle restanti città siciliane. L'opportunità di utilizzare i driver del cambiamento induce a vedere nell'efficientamento energetico e nelle opzioni dell' agenda digitale fattori propulsivi per ottenere nuove istanze e contribuire a generare fonti di occupazione nell'area metropolitana, con potenziali posti di lavoro non legati all'industria tradizionale e meglio posizionati rispetto ai target odierni della competitività.</p> <p>Anche l'andamento natalità/mortalità delle imprese dal 2008 al 2014 non nasconde gli effetti generali della crisi, con passaggio dalle oltre 100.000 imprese del 2008 alla discesa al di sotto di questa soglia nel 2014 – dati iscritti al Registro CCIAAA Catania al 2014 [Fonte: Movimprese – Unioncamere]. Tuttavia, in una comparazione con altri territori, la città mostra di mantenere la propria capacità di ripresa, di aumentare la produttività e l'efficienza, utilizzando questi fattori per ottenere nuove fonti di occupazione nella nuova area metropolitana, promuovendo lo sviluppo di un sistema urbano europeo policentrico ed equilibrato.</p>



Sfide ambientali	<p>Rendere l'area metropolitana più sostenibile in termini ambientali, evitando di addossare i costi dello sviluppo alle zone rurali circostanti o alle generazioni future: queste sfide richiedono mutamenti culturali che la strategia di sviluppo metropolitano declina in termini di nuovo approccio all'approvvigionamento energetico degli edifici e alla mobilità sostenibile mediante gli interventi previsti di incremento delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali.</p> <p>Lo sviluppo non ordinato degli anni '70, descritto nelle pagine precedenti, ha determinato un impatto ambientale diffuso, con scarsa attenzione alle dinamiche di consumo di suolo e impatto sull'acqua e sull'aria delle emissioni.</p> <p>I dati permettono di inquadrare Catania in una dimensione positiva rispetto al rapporto abitanti / verde pubblico (73,4 mq per abitante, dato ISTAT); questo valore va abbinato inoltre ad una componente importante di ruralità interna all'area urbana, che tuttavia permane priva di una inter-relazione funzionale che potrebbe consentire a questi spazi di manifestarsi come pensati per contrastare gli effetti climalteranti dell'inquinamento. Questa condizione di mutata consapevolezza potrebbe permettere di unire concettualmente gli spazi agricoli-rurali a sud e a nord-ovest della città con gli spazi già attrezzati (i giardini storici della città - Villa Bellini, parco Gioeni - l'oasi del Simeto e le spine verdi di Librino), per concepire una moderna infrastruttura verde.</p> <p>Sotto il profilo dell'impatto da inquinamento, secondo i dati disponibili (ICITY su elaborazioni ISTAT e Tagliacarne 2014), Catania si attesta su una condizione di limitazioni di traffico minima (0,05 confronto alla media di 2,38 kmq di ZTL per 100 kmq di superficie) e con possibilità di mobilità alternativa con oltre 20 punti di scarto rispetto alla media (33,3 contro 53,65 - indice Legambiente di mobilità alternativa). Per invertire la tendenza, la previsione di un rinnovato assetto del trasporto pubblico urbano (ammodernamento della flotta bus e connessione di linee urbane a percorso vincolato e riservato BAV - bus ad alta velocità, di cui è già attiva una linea che ha trovato riscontro positivo sugli utenti), intende contribuire alla riduzione di emissioni climalteranti e stabilire legami di continuità con l'obiettivo tematico 6 dell'AdP e successiva declinazione in ambito P.O. FESR Sicilia.</p> <p>Confrontando Catania rispetto ai valori medi nazionali, emerge che il numero di giorni in cui avviene il superamento del limite per la protezione della salute umana previsto per il PM10, alla scala territoriale comunale, è molto limitato (7 giorni/anno). Significativo il dato inerente l'offerta di migliaia di posti-km in termini di mezzi TPL, che risulta pari a 3,3 rispetto a un valore medio delle città a dimensione metropolitana pari a 5,47 (dati ISTAT elaborazione FORUM PA "ICITYLAB"). Preoccupante tuttavia la flessione nella domanda di trasporto pubblico locale, con Catania che, nel raggruppamento dei grandi Comuni, presenta un tasso di motorizzazione molto alto (698 per 1000 abitanti, contro un dato medio nazionale di 613/1000). Di questo parco-macchine, continua a crescere la quota delle vetture più inquinanti (34,2%), in controtendenza al dato nazionale che ne registra una riduzione.</p> <p>Il ruolo di riferimento ricoperto da Catania sconta la presenza di elementi di criticità, quali la difficile accessibilità e la non organizzazione ed integrazione dei servizi al cittadino ed alle imprese nell'area conurbata. Questa sfida appare decisiva in rapporto alla strategia ed è su questo che si intende intervenire.</p>
------------------	--



Mobilità sostenibile	<p>La particolare conformazione territoriale della città, il progressivo estendersi dell'area metropolitana e il considerevole aumento del numero di veicoli privati ha nel tempo determinato un incremento considerevole del livello di congestione. Il TPL si trova a competere "ad armi impari" con il traffico privato vista l'assenza di adeguate protezioni del servizio, attuabili, ad esempio, attraverso l'istituzione e la protezione di corsie riservate ed una diversa concezione del muoversi in città (Smart city).</p> <p>Nei grandi centri metropolitani, malgrado sia più consistente il numero di persone che fanno ricorso al sistema pubblico di trasporti (dichiara di utilizzarlo il 67,6% dei cittadini contro una media del 24,7%) risulta evidente nel complesso la contrazione della domanda di trasporto pubblico urbano.</p> <p>I dati LEGAMBIENTE recano passeggeri del trasporto pubblico decisamente inferiori alla media (47 contro 205) e un'offerta anch'essa inferiore (29 contro 40), con preferenza modal share del mezzo privato (65% contro dato medio 54%), con un tasso di motorizzazione pressoché totale.</p> <p>Nella città di Catania, in particolare, la domanda di trasporto pubblico locale (passeggeri annui trasportati per abitante) è scesa da 89,6 passeggeri annui per abitante del 2008 a 49,0 passeggeri annui del 2013 con una flessione percentuale nel quinquennio 2008-2013 del 50,2% rispetto al dato nazionale di flessione pari al 14,3 (ISTAT, Qualità dell'ambiente urbano, 22 Luglio 2014). Il dato è in miglioramento dal 2015.</p> <p>A tale dato si contrappone l'alto tasso di motorizzazione (numero di autovetture per mille abitanti): la città di Catania con 698,1 autovetture per mille abitanti si conferma, tra i grandi comuni, il più motorizzato d'Italia, cui si aggiunge una bassa diffusione dei veicoli meno inquinanti (circa 220 autovetture per 1.000 abitanti, meno della metà del valore medio nazionale). In particolare, nella città di Catania, il parco macchine circolanti al 2013 suddiviso per standard emissivo è costituito dal 66,7% di veicoli in classe euro 3 o inferiore (ad alta o medio-alta emissione inquinante) e dal 34,3% di veicoli in classe euro 4 o superiore (a bassa o medio-bassa emissione inquinante) (ISTAT, Qualità dell'ambiente urbano, 22 Luglio 2014).</p> <p>Le azioni integrate di mobilità sostenibile previste all'interno del PON METRO avranno effetti trasversali in ambito ambientale, sociale ed economico.</p> <p>Gli obiettivi possono essere identificati come segue:</p> <ul style="list-style-type: none">- Sviluppare le infrastrutture necessarie per favorire l'utilizzo dei mezzi a basso impatto ambientale attraverso la realizzazione di opere pubbliche e l'installazione di beni e impianti tecnologici finalizzati a consentire la mobilità dolce, in particolare quella ciclabile, attraverso la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili efficiente di valenza urbana e metropolitana.- Procedere al rinnovo del parco autobus da destinare al TPL con vetture a bassa emissione inquinante e all'ammodernamento e rifunzionalizzazione (automazione e integrazioni di funzioni) dei parcheggi scambiatori esistenti e in fase di completamento, secondo le previsioni del PGTU approvato.- Attivare sistemi di condivisione del parco macchine circolante attraverso sistemi innovativi ed ecologici (Car Sharing).- Promuovere lo sviluppo di processi, azioni e tecnologie per la mobilità a basso impatto ambientale con effettiva fattibilità tecnico-economica ed elevate potenzialità di replica.
----------------------	--



OT4	<p>Il parco autobus dell'AMT Spa, al 31 dicembre 2013, risulta composto da 309 vetture. Di queste, 14 sono veicoli elettrici mentre 66 sono alimentate a metano e le restanti 229 a gasolio.</p> <p>Nel valutare la consistenza del parco in rapporto alle percorrenze annue (nel 2013 circa 9,8 milioni di vetture-km) occorre considerare alcuni ulteriori dati: l'incidenza delle 14 vetture elettriche e dei veicoli non inquinanti va sicuramente potenziata.</p> <p>Sul parco automezzi restante, 42 vetture nel corso del 2013 non hanno effettuato servizio (31 di queste hanno un'età superiore ai 12 anni e addirittura 6 bus superano i 28 anni). Ciò significa che nel 2013 le percorrenze aziendali si sono sostanzialmente ripartite su una flotta effettiva di 267 vetture. La vetustà dei mezzi diventa, perciò, un'opportunità di positivo cambiamento. Il rinnovo della flotta del TPL diviene occasione per attuare un progetto di mobilità sostenibile ed ecocompatibile.</p> <p>Cambiamenti/miglioramenti attesi:</p> <ul style="list-style-type: none">- Gli interventi produrranno ricadute positive sul territorio in diversi ambiti:<ul style="list-style-type: none">▪ ambientale (riduzione dei fattori climalteranti)▪ sociale (miglioramento della qualità urbana)▪ economico (riduzione dei costi generali, dei costi di esercizio del TPL) <p>Indicatori:</p> <ul style="list-style-type: none">- Riduzione delle percorrenze degli autoveicoli- Riduzione dei consumi di carburante <p>La riduzione di emissioni sarà stimata valutando i dati statistici ufficiali (ISTAT) del territorio dell'area metropolitana di Catania valutando la effettiva riduzione del traffico veicolare ottenuto sia con l'incremento di passeggeri del Trasporto Pubblico Locale che seguito dell'insieme degli interventi di mobilità sostenibile attuati.</p>
-----	---



Sfide climatiche	<p>Nella strategia di sviluppo urbano declinata con il PON METRO, Catania prova a leggere la sfida del clima con interventi di contrasto al crescente aumento nel consumo di energia primaria e le relative emissioni di gas ad effetto serra, responsabili dei cambiamenti climatici.</p> <p>L'insufficiente isolamento termico degli edifici è un'importante causa dell'eccessivo consumo energetico su cui gli interventi vertono.</p> <p>Cambiamenti nell'utilizzo di strumenti di trasporto pubblico e mobilità dolce (bus AV e piste ciclabili e pedonali) sono correlati a questa impostazione.</p> <p>E' importante far passare l'elemento connesso al cambiamento culturale, poiché occorre intervenire sulla attuale percezione dell'efficientamento energetico come un lusso ed insistere, attraverso azioni pilota sugli edifici pubblici rispetto ai quali sarà utile stabilire complementarietà con il PO FESR Regionale per incentivare i privati ad adeguarsi ad un modello che non è soltanto più efficiente ma genera risparmio e quindi benefici economici.</p> <p>Un elemento sensibile a questo proposito è dimostrato immediatamente dalla grave carenza dimostrata in passato dalla bassa percentuale di raccolta differenziata (18,3 contro una media nazionale del 39,9%) a fronte di una quantità di rifiuti pro-capite più elevata della media (517 contro 504). Una totale inversione di tendenza si ha dal 2015 con il potenziamento della differenziata in alcuni quartieri. La nuova gara del servizio (in corso di definizione ed espletamento) prevede l'implementazione della differenziata su tutto il territorio comunale con risultati attesi già dal 2016 del raggiungimento di <i>standard</i> d'eccellenza nazionali.</p> <p>Analogamente, il confronto dati parco macchine manifesta tratti omogenei allo scenario precedentemente definito con alti valori per Catania per veicoli classe euro 3 o inferiore (66,7%) e ben più bassi per veicoli classe euro 4 o superiore (34,3%) - dati ISTAT - indici mobilità urbana. Si registra una generale bassa propensione all'adeguamento ecologico delle autovetture: il numero di auto circolanti è il più elevato dell'intera Sicilia ed è il 6° nazionale, con 696 auto per 1000 abitanti.</p> <p>Significativo il dato relativo al consumo pro-capite di carburante che è di 206 kg annui, in confronto a un dato medio del Mezzogiorno di 132 kg pro-capite.</p> <p>Analoghe considerazioni valgono per l'efficientamento energetico degli edifici pubblici, il cui esito rimane intrappolato nella morsa basso reddito / mantenimento impianti obsoleti, con vanificazione dell'opportunità di associare l'equilibrio tra la spesa per investimento su nuovi sistemi di riscaldamento e il ricavo individuale dell'utente derivante dai minori consumi. In questo modo è del tutto vanificato l'effetto positivo che si genererebbe per l'ambiente mediante la sostituzione dei vecchi impianti (minori emissioni) e si vanifica anche il volano economico sulla circolazione della ricchezza che potrebbe essere determinato da queste operazioni di innovazione.</p> <p>In generale, l'ambiente del sistema metropolitano catanese denota una positiva tenuta rispetto ad altre realtà: i valori NO₂ sono inferiori alla media delle 14 città metropolitane (35,1 contro 41,5), altrettanto si può dire del PM10 (22,5 contro 29,5), dell'ozono (9,0 contro 25,6). Nella norma i consumi elettrici domestici (1232 contro 1315 dato medio) e idrici domestici (158 contro dato medio 168) anche se il dato sulla dispersione della rete supera la media (42% contro 36%).</p> <p>La preoccupazione del passato sulla capacità di depurazione sta per essere superata con la realizzazione del depuratore che consentirà a 6 Comuni, compresa Catania, di restituire a cittadini e turisti un mare pulito e attrattivo.</p> <p>Interessante, invece, risulta la propensione verso le energie rinnovabili (solare fotovoltaico e termico), dove Catania presenta un 6,47 contro il dato medio di 1,39 e si trova seconda per l'utilizzo di queste tecnologie dietro Bologna - dati LEGAMBIENTE 2014 - INDICI ECOSISTEMA URBANO.</p>
------------------	---



Sfide demografiche	<p>Come si legge dall'Accordo di Partenariato, l'Italia si colloca tra i Paesi UE a più alta incidenza del rischio di povertà minorile (26,6 per cento, rispetto ad una media UE del 21.2 per cento) ed è uno dei pochi paesi in Europa privo di una misura di protezione del reddito di ultima istanza.</p> <p>A questa condizione si associa una scarsa diffusione dei servizi di cura; in particolare, con riferimento ai servizi per l'infanzia, il tasso di copertura della popolazione tra zero e due anni, con riferimento all'anno 2011, è dell'11,8 per cento. Alla alta proporzione di famiglie in condizione di deprivazione materiale e di esclusione lavorativa, si associa una estrema eterogeneità nella diffusione dei servizi sul territorio cui corrisponde una elevata sperequazione della spesa sociale, con il Sud che spende in media circa un terzo del Nord.</p> <p>Di fronte a questi dati, e in generale ai dati delle città del sud, Catania resta una città giovane in rapporto alle medie nazionali: l'indice di vecchiaia mantiene un valore di 103 in presenza di un saldo demografico negativo (-932 nel 2014, dati Unioncamere).</p> <p>Il rischio devianza è sempre piuttosto elevato. In ordine ai delitti denunciati, Catania occupa il 23° posto nelle graduatorie nazionali; se però si osservano i reati specifici di furto e rapina, i dati balzano al terzo posto assoluto tra tutte le 110 province italiane.</p> <p>La città di Catania, rispetto all'ultimo dato ISTAT rinvenibile, ha messo in campo azioni mirate soprattutto nei quartieri più fragili con risultati di successo abbassando di diversi punti l'indice di dispersione scolastica.</p> <p>(Dati ICITY su elaborazioni ISTAT)</p>
Sfide sociali	<p>I fenomeni di fragilità sociale si manifestano in modo particolarmente acuto tra i disoccupati di lunga durata, le famiglie monoreddito, le minoranze etniche e i gruppi di immigrati.</p> <p>La strategia di contrasto è imperniata su:</p> <ul style="list-style-type: none">a) un'azione di sostegno ai costi dell'abitare (cd "morosità incolpevole") e al disagio abitativo;b) intervento integrato di accompagnamento ai senza dimora;c) azioni di supporto ai Rom, Sinti e Camminanti in accordo alla strategia europea e nazionale. <p>L'esame dei dati ISTAT conduce a rilevare quota percentuale di famiglie in condizione di povertà relativa che per Catania è il 30,4 a fronte di un dato medio città metropolitane nazionale di 16,64. Dato per il quale pesa indubbiamente la recessione economica che ha colpito tutto il Paese.</p> <p>Attualmente si stima che la capacità di soddisfare il bisogno abitativo di cui il Comune di Catania (core metropolitana) è pari a 62/1500, con evidente necessità di rafforzare l'offerta da parte dell'Amministrazione.</p> <p>In ordine ai temi dell'immigrazione, il punto di maggior evidenza è che la Sicilia è in generale luogo di primo accesso degli immigrati che varcano il Mediterraneo per entrare in Europa. A fronte di questa condizione, la Sicilia (dati IX rapporto CNEL - indici di integrazione degli immigrati in Italia) ha un buon livello di integrazione sociale e un alto senso dell'accoglienza.</p> <p>Secondo i dati UNIONCAMERE, Catania è al 22° posto fra le province con il più alto livello di disoccupazione. Secondo i dati del piano garanzia giovani del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, a fronte di una popolazione siciliana di giovani 15-29 totale di 933.000 abitanti, 747.000 risultano non occupati e, di questi, 352.000 sono in condizione NEET (non occupati né in formazione).</p> <p>L'integrazione dei quartieri periferici, sfida sulla quale l'Amministrazione è impegnata in prima linea, va sostenuta mediante percorsi di coinvolgimento delle energie più vive della città, e quindi l'innovazione che passa dai giovani e può prendere significato di riappropriazione e rigenerazione.</p>



La strategia del PON METRO CATANIA si orienta al **miglioramento delle condizioni generali di accesso ai servizi per la città metropolitana**, reali e digitali, potenziando quelli già esistenti e attivandone di nuovi in funzione del nuovo assetto metropolitano. Il concetto di accesso va declinato non soltanto come capacità di usufruire di beni e servizi centralmente programmati, ma va accolto come più generale processo di integrazione sociale e di cittadinanza.

Gli interventi direttamente posizionati sul PON METRO vertono sull'incremento dell'offerta di mobilità sostenibile, sull'efficienza energetica (questi ultimi da considerare anche sotto il profilo dell'impatto sul cambiamento climatico), ed altresì dell'inclusione come contrasto alla crisi economica e alle situazioni di disagio sotto il profilo abitativo e sociale. Tale assetto configura **una combinazione di azioni preventive di riduzione dell'incidenza di zone depresse con provvedimenti correttivi che integrino queste zone nel tessuto sociale, economico e fisico della città.**

Con il PON METRO si intende adottare una logica di **avvio di processi innovativi**, con il necessario coinvolgimento delle forze più vive, date dai giovani e dalla presenza strutturante dell'ateneo e dei centri di ricerca, per creare un clima favorevole agli investimenti, non soltanto di tipo infrastrutturale, ma orientati sotto il duplice profilo del contenimento del disagio attraverso politiche di inclusione (OT 9) e del contributo ad azioni di innovazione in ambito urbano nella effettiva implementazione metropolitana (OT 2 e 4).

Catania intende sviluppare interventi che consentano ai cittadini di conseguire uno status di città metropolitana in tutte le dimensioni del termine: nella governance, nell'organizzazione dei servizi e dei trasporti, nelle politiche per l'ambiente, nelle politiche urbanistiche, così da costituire un territorio in grado di **offrire a cittadini e imprese adeguati livelli di qualità della vita, sicurezza e coesione sociale.**

Catania è attualmente sede di quasi tutti i poli di servizio e delle funzioni qualificate di rete e di bacino sovra-comunale. Tutti i servizi sono infatti concentrati principalmente nel Comune di Catania e ad essi afferiscono i cittadini dei comuni dell'area conurbata con pendolarismo giornaliero, tra cui i servizi sanitari, le Università e gli istituti superiori, gli uffici del governo, le principali aziende commerciali ed industriali, istituti finanziari, assicurativi, i nodi del trasporto regionale e nazionale (aeroporto, stazione ferroviarie di Rfi e Circumetnea, autostazione di bus a lunga percorrenza, porto, interporto, ferrovie).

Con riferimento in particolare alle infrastrutture di trasporto, il ruolo di Catania quale polo logistico e di servizi alle imprese e al turismo si manifesta connaturato alla sua vocazione commerciale e alla sua dimensione di **"porta del territorio" verso i principali punti di interesse turistico dell'Isola, avvalendosi delle diverse configurazioni "a geometria variabile", che vanno dall'hinterland alle estensioni di distretto sud-est, fino al complessivo bacino di utenza di raggio aeroportuale.**

**10. Visione strategica e macro-obiettivi per Obiettivo Tematico**

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
Sfide economiche	<p>La sfida di migliorare un contesto ancora non sufficientemente modellato sulle nuove tecnologie, richiede di aumentare la produttività e l'efficienza, utilizzando questi fattori per ottenere nuove fonti di occupazione nella nuova area metropolitana, promuovendo lo sviluppo di un sistema urbano europeo policentrico e equilibrato.</p> <p>Attenuare il gap digitale creando un ambiente favorevole all'innovazione è decisivo per affrontare la trasformazione del sistema urbano in modo armonioso ai cambiamenti in atto nel mondo dell'economia. L'applicazione di ICT al sistema pubblico può contribuire a modernizzare i processi, anche mediante l'apporto diretto di giovani innovatori da coinvolgere su specifiche azioni pilota.</p>
OT2	<p>L'operazione attuativa consiste nel dare corpo ad una Agenda Digitale atta a migliorare l'utilizzo delle risorse ICT produrre digitalizzazione dei processi e dei dati della P.A. con integrazione tra i diversi sistemi metropolitani, realizzazione di un sistema metropolitano di Open Data, aumento della capacità di erogazione dei servizi online (Smart City), realizzazione del Sistema Informativo Territoriale Metropolitano per il governo del territorio e come strumento di supporto alle decisioni, per dare impulso al sistema economico e generare un ambiente favorevole agli investimenti.</p> <p>Dall'innesto azione su sistema pubblico + coinvolgimento giovani innovatori ci si attende un indotto positivo, utile a creare un ambiente smart e favorevole alla mobilitazione addizionale di capitale privato, con creazione di nuove imprese sia nei settori più innovativi che in quelli dei servizi alla persona, direzionandosi agli aspetti specifici dell'OT e, in particolare, alla priorità di investimento "sviluppo prodotti e servizi ICT" commercio elettronico e domanda di ICT, rafforzando le applicazioni per l'e-government, l'e-learning, l'e-inclusion, l'e-culture e l'e-health.</p>
Sfide ambientali	<p>Rendere l'area metropolitana più sostenibile in termini ambientali, migliorando la qualità dell'ambiente.</p> <p>Superare la permanenza di sistemi energetici inefficienti nel sistema degli edifici pubblici e, in generale, dell'edilizia abitativa, è un fattore sul quale intervenire in maniera decisa.</p> <p>Sotto il profilo della mobilità, la preponderanza del trasporto su gomma anche per movimenti del singolo dentro la città costituisce un problema per l'ambiente, essendo un fattore che peggiora l'ambiente e di abbassamento della qualità della vita.</p> <p>Il particolare sistema orografico del contesto specifico deve tener conto anche del rischio sismico e di un diverso sistema di equilibrio tra sistemi di trasporto pubblico e privato.</p>



OT4	<p>Sostenere l'efficienza energetica, la gestione intelligente dell'energia e l'uso dell'energia rinnovabile nelle infrastrutture pubbliche e nel settore dell'edilizia abitativa: questo l'orientamento indicato dai documenti che identificano gli aspetti tematici dell'OT 4. Catania intende partire da azioni pilota per l'efficiamento di alcuni edifici pubblici per costituire esempio in rapporto al mercato privato e all'indotto che può determinare.</p> <p>La promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e il rinnovamento del sistema di trasporto pubblico locale costituiscono occasione per razionalizzare l'offerta di trasporto pubblico, l'attivazione e la messa a regime dei parcheggi scambiatori, il loro utilizzo anche in funzione di trasporto integrato da città a città e accompagnando questo processo con azioni volte a favorire i sistemi di mobilità dolce (pedonali e ciclabili), migliorando la propensione per il TPL.</p> <p>La previsione si orienta a nuovo approccio alla mobilità mediante gli interventi previsti di incremento delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali, unitamente ad un rinnovato assetto del trasporto pubblico urbano che, oltre ad un ammodernamento della flotta bus, si connette allo sviluppo di linee urbane a percorso vincolato e riservato BAV (bus ad alta velocità), contribuendo alla riduzione di emissioni e con l'obiettivo di stabilire connessioni con l'obiettivo tematico 6 dell'AdP e successiva declinazione in ambito P.O. FESR Sicilia.</p>
Sfide climatiche	<p>Condurre alla transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio è una sfida che richiede, per esser duratura, oltre che interventi mirati, mutamenti culturali che la strategia declina in termini di trasferibilità delle azioni pilota, con un'estensione sia territoriale (centro urbano hinterland area rurale) che in termini di sussidiarietà pubblico-privato. La natura dell'intervento è particolarmente connessa al cambiamento culturale.</p> <p>Occorre combattere pregiudizi stereotipi come "l'efficienza energetica è un lusso che non ci possiamo permettere".</p> <p>La generale bassa soglia del reddito pro-capite e la preponderanza delle abitazioni economiche (61,3 nel comune centrale, 53,6 nei comuni dell'hinterland - dati ICITY 2014 - elaborazione su dati Agenzia delle Entrate) contribuiscono ad alimentare questa percezione. Occorre dunque intervenire con azioni pilota dimostrative del risparmio che si ottiene dall'introduzione di queste nuove tecnologie.</p>



OT4	<p>Sotto il profilo dell'efficienza energetica, è importante stabilire azioni pilota sull'edilizia pubblica e nel settore dell'edilizia abitativa, coerentemente ai risultati attesi programmati dall'Accordo di Partenariato (in particolare, RA 4.1 "Riduzione dei consumi energetici negli edifici e nelle strutture pubbliche o ad uso pubblico, residenziali e non residenziali e integrazione di fonti rinnovabili") e alle priorità di investimento come appaiono nella declinazione fattane dalla Regione Siciliana (in particolare, PI 4c "Sostenere l'efficienza energetica, la gestione intelligente dell'energia e l'uso dell'energia rinnovabile nelle infrastrutture pubbliche, compresi gli edifici pubblici e nel settore dell'edilizia abitativa").</p> <p>Sotto il profilo della mobilità urbana multimodale, la complementarietà degli interventi programmati in ambito PON METRO (bus AV e piste ciclabili e pedonali) con gli interventi che emergeranno dal PO FESR SICILIA si attesta e si consolida sul livello del cambiamento culturale necessario a garantire la durabilità, la persistenza nel tempo degli interventi.</p> <p>Azioni di accompagnamento sul piano della comunicazione istituzionale sono grandemente importanti in questo settore.</p>
Sfide demografiche	<p>Come si legge nell'Accordo di Partenariato, con la Strategia EU2020 l'Unione Europea intende perseguire una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. Per questa finalità, viene al centro dell'analisi l'intimo legame tra politiche economiche e politiche sociali, ponendo al centro dell'attenzione del policy maker la lotta alla povertà ed alla esclusione sociale e con l'opportunità di innestare in questo processo nuove forme di occupazione durevole.</p> <p>L'obiettivo europeo è definito sulla base di tre indicatori: la proporzione di persone a rischio di povertà (dopo i trasferimenti sociali); la proporzione di persone in situazione di grave deprivazione materiale; la proporzione di persone che vivono in famiglie a intensità lavorativa molto bassa.</p> <p>Per tutti i casi, la situazione generale della Sicilia esprime valori preoccupanti (cfr. "Stima delle forze di lavoro, occupazione e disoccupazione e tassi percentuali di attività e disoccupazione. Anni 2008-2011" in Rapporto sulle politiche contro la povertà e l'esclusione sociale 2011 - 2012 - Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali - Commissione di Indagine sull'Esclusione Sociale (CIES), istituita ex art. 27 della Legge 8 novembre 2000, n. 328), e la Città di Catania non fa eccezione, seppure i dati esprimono forti segnali di miglioramento descrivendo pertanto l'urgenza di intervenire.</p>



OT9	<p>Nella strategia PON METRO, le sfide demografiche sono prese in considerazione soprattutto in relazione alle tematiche sociali di cui esse sono vettori.</p> <p>In questa capacità di inclusione si innesta l'opportunità di intervenire promuovendo l'inclusione sociale attraverso un migliore accesso ai servizi sociali, culturali e ricreativi e con la trasformazione dei servizi istituzionali in servizi territoriali di comunità (coerentemente alla correlativa priorità di investimento come descritta dai documenti regionali).</p> <p>La declinazione di questo obiettivo nei termini sopra definiti lo rende organico alle previsioni dell'Agenda Digitale, realizzando un forte collegamento tra accessibilità reale e accessibilità internet-based, con spazi di nuova imprenditorialità socialmente orientata e intervento diffuso nei quartieri, utilizzando avamposti pubblici (delegazioni di quartiere, spazi di intervento programmato e già attivi sulla base di finanziamenti complementari - es. "palazzo di cemento" nel quartiere Librino - per dare luogo a percorsi di rigenerazione fisica, economica e sociale).</p>
Sfide sociali	<p>I fenomeni di fragilità sociale si manifestano in modo particolarmente acuto tra i giovani, i disoccupati di lunga durata, le minoranze etniche e i gruppi di immigrati.</p> <p>In comparazione con gli altri Paesi europei la grave deprivazione materiale risulta particolarmente accentuata: rispetto alla media EU27 del 10.2 per cento, il dato italiano del 2012 è del 14.5 per cento, essendo più che raddoppiato rispetto al 2010 e aumentato del 3.2 per cento rispetto al 2011. L'incremento risulta tra i più significativi in Europa insieme a quello fatto registrare da Grecia e Cipro.</p> <p>Un fattore di grande rilevanza nella determinazione del rischio di povertà è il dato anagrafico. L'Italia si colloca infatti tra i paesi a più alta incidenza del rischio di povertà minorile (26,6 per cento, rispetto ad una media UE del 21.2 per cento). Catania, in positiva controtendenza, presenta un indice di vecchiaia comparativamente molto basso e un tasso di natalità che è il più elevato tra le 14 città metropolitane (9,5 per 1000, dati ICITY - elaborazione CITTALIA su dati ISTAT).</p> <p>Diversamente dalla percezione generale, è invece di proporzioni contenute l'incidenza degli immigrati, con una modesta presenza di stranieri in rapporto alla popolazione residente (2,17 per 100 abitanti - dati Atlante Competitività UNIONCAMERE, con una popolazione di stranieri residenti pari a 11.519 - dati ICITY su fonte ISTAT). Tuttavia la crisi economica e le guerre in molte aree del mondo stanno accentuando il fenomeno per cui occorre costruire politiche mirate ad un sempre crescente bisogno di accompagnamento e di integrazione soprattutto con riferimento ai giovani migranti non accompagnati.</p>
OT9	<p>La strategia di contrasto è imperniata su:</p> <ul style="list-style-type: none">a) un'azione di sostegno ai costi dell'abitare (cd "morosità incolpevole");b) intervento integrato di accompagnamento ai senza dimora;c) azioni di supporto ai Rom, Sinti e Camminanti in accordo alla strategia europea e nazionale. <p>La piena efficacia di queste azioni si configura tuttavia possibile soltanto se intraprendono quelle iniziative di trasformazione dei servizi istituzionali in servizi territoriali di comunità.</p>



Elementi di demarcazione territoriale tra PON METRO e POR

Le linee guida tracciate dal documento portano ad escludere le ipotesi di cofinanziamento sui medesimi interventi e il posizionamento sul PON METRO di interventi che possono essere calibrati su altri programmi operativi nazionali.

In tema di efficientamento energetico, è rilevante notare l'esigenza, già manifestata nel corpo del dossier, di rompere l'equilibrio verso il basso dell'equazione "basso reddito = mantenimento impianti obsoleti" intervenendo con azioni pilota sul settore pubblico ma anche sul settore privato dell'edilizia abitativa (priorità di investimento 4c del documento regionale).

Nel percorso di coprogettazione, definite queste linee di demarcazione, sarà opportuno intensificare invece le complementarità: questa interpretazione è specialmente necessaria per gli interventi di mobilità sostenibile, per le piste riservate per i bus ad alta velocità, dove l'ammodernamento della flotta deve conquistare spazi di effettiva multimodalità, mettendo a sistema i parcheggi scambiatori (già esistenti e in atto sotto-utilizzati) e rendendoli compatibili e integrati alle diverse tipologie di trasporto urbano, coerentemente alla priorità di investimento 4c del documento regionale.

Gli interventi di natura sociale vanno inquadrati nella logica descritta dall'Accordo di Partenariato, di trasformazione dei servizi istituzionali in servizi territoriali di comunità, il che significa mettere in evidenza l'intimo legame tra politiche economiche e politiche sociali, legando gli interventi PON METRO alle priorità di investimento 9 a, b, c, d del documento regionale.

Sotto quest'ultimo profilo, l'intervento agenda digitale permette di determinare il quadro logico, il framework d'insieme che può mettere a sistema i diversi interventi del PON METRO (mobilità sostenibile, efficientamento energetico e inclusione sociale) e stabilire importanti connessioni con le priorità di investimento 2b e 2c del documento regionale.

La programmazione del POFESR Sicilia 2014/2020, si declina in coerenza con la strategia Europa 2020 e si fonda sull'integrazione ed approccio comune dei fondi, sulla concentrazione tematica e sull'approccio territoriale rafforzato .

La strategia di fondo individua cinque sfide quali priorità che intercettano temi trasversali:

- Rafforzamento rapido delle misure anticicliche.
- Competitività del sistema economico.
- Valorizzazione del patrimonio culturale e naturale.
- Qualità della vita.
- Sostenibilità Ambientale e qualità dei servizi ambientali.

L'analisi dei *driver* dell'agenda urbana regionale ci restituisce i punti di sinergia e integrazione con gli obiettivi strategici del PON METRO.

In particolare:

- 1.** Il ridisegno e la modernizzazione delle funzioni e dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori della città (sinergico al PON METRO).
- 2.** Pratiche e progettazione di inclusione sociale per i segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati espandendo e migliorando i servizi sociali in aree marginali o per fasce fragili di cittadinanza (Asse 3 – PON METRO).



Le relazioni specifiche tra il POFESR Regione Sicilia e il PON METRO possono così sintetizzarsi per obiettivi:

PON METRO	POFESR Sicilia
-----------	----------------

Obiettivo tematico FESR: Agenda digitale

1.1.1: Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della <i>smart city</i>	2.2.1: digitalizzazione e innovazione dei processi interni 2.2.3: interventi per assicurare l'interoperabilità delle banche dati pubbliche
--	---

Livello di intervento: Città Metropolitana

Il PON interviene su sette delle aree tematiche ICT nelle Pubbliche Amministrazioni (assistenza e sostegno sociale; edilizia; cultura e tempo libero; lavoro e formazione; tributi locali; ambiente e territorio; lavori pubblici), nelle restanti cinque (anagrafe, istruzione, mobilità e trasporti, sanità e servizi per le imprese) le azioni pertinenti previste dall'AdP potranno essere attivate dal POR.

Obiettivo tematico FESR: Energia sostenibile e qualità della vita

2.1.1: Illuminazione pubblica sostenibile	4.1.3: Illuminazione pubblica sostenibile
2.1.2: Risparmio energetico negli edifici pubblici	4.1.1: Risparmio energetico negli edifici pubblici

PON METRO	POFESR Sicilia
-----------	----------------

Obiettivo tematico FESR: Energia sostenibile e qualità della vita

2.2.1: Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti	4.6.3: Sistemi di trasporto intelligenti
2.2.3: Mobilità lenta	4.6.4: Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale
2.2.2: Rinnovamento e potenziamento tecnologico delle flotte del TPL	4.6.2: Rinnovo del materiale rotabile 4.6.3: Sistemi di trasporto intelligenti
2.2.4: Corsie protette per il Trasporto Pubblico Locale e nodi di intersecamento modale	4.6.1: Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto



PON METRO	POFESR Sicilia
3.1.1: Azioni integrate di contrasto alla povertà abitativa	9.4.1: Interventi di potenziamento del patrimonio pubblico esistente e di recupero di alloggi di proprietà pubblica dei Comuni e ex IACP per incrementare la disponibilità di alloggi sociali e servizi abitativi per categorie fragili per ragioni economiche e sociali. Interventi infrastrutturali finalizzati alla sperimentazione di modelli innovativi sociali e abitativi
3.2.1: Percorsi di accompagnamento alla casa per le comunità emarginate	
3.2.2: Servizi a bassa soglia per l'inclusione dei senza dimora o assimilati (stranieri in emergenza abitativa estrema)	
4.1.1: Realizzazione e recupero di alloggi	
3.3.1: Sostegno all'attivazione di nuovi servizi in aree degradate	9.6.6: Recupero funzionale e riuso di vecchi immobili di proprietà pubblica in collegamento con attività di animazione sociale
4.1.1: Realizzazione e recupero alloggi	
4.2.1: Recupero di immobili inutilizzati e definizione di spazi attrezzati da adibire a servizi di valenza sociale	

La dimensione metropolitana di alcuni interventi viene rafforzata da alcune azioni del POFESR Sicilia.

L'Agenda urbana Regionale coinvolge le tre città metropolitane nonché le cosiddette ITI Urbane.

Per la città di Catania si prevede l'ITI Catania – Acireale.

Per l'ITI Catania – Acireale la dotazione finanziaria prevede una quota fissa di € 4.667.679,00 e una quota variabile di € 37.345.652,00.

Un altro strumento che concorre alla strategia dell'Agenda urbana è il patto per Catania già stipulato in data 30/04/2016 tra il Presidente del Consiglio e il Sindaco di Catania che comporta ulteriori investimenti tra il 2016/2020 per ulteriori 332 milioni di Euro.



Elementi tematici di demarcazione della strategia

Dimensioni	Obiettivi tematici	PON METRO	POR/ (altri PON ove rilevante)
Sfide economiche	OT 1	AGENDA DIGITALE	BANDA LARGA PO FESR prior. inv. 1a
	OT 2		PO FESR priorità investimento 2b
	OT 3		PO FESR p.i. 3.a, 3.b, 3.c, 3.d
	OT 10		PO FESR p.i. 10a
Sfide ambientali	OT 4	BUS E PISTE CICLABILI; EFFICIENTAMENTO EDIFICI PUBBLICI	EFFICIENTAMENTO EDIFICI SCOLASTICI; INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' DI AREA VASTA PON RETI E MOBILITA' PO FESR p.i. 4c
	OT 6		PO FESR p.i. 6e
Sfide climatiche	OT 5		PO FESR 5b
Sfide demografiche	OT 9		PO FESR 9a,b,c,d
Sfide sociali	OT 8		PO FESR 8a, 8c
	OT 9	AZIONI A SOSTEGNO DELL'ABITARE E STRATEGIE DI CONTRASTO ALLA POVERTA'	COMPLEMENTARIETA' CON LE AZIONI DELLA STRATEGIA NAZIONALE E INTERVENTI PER INFRASTRUTTURE ABITATIVE (tra cui Piano Nazionale Città)
	OT 10		PO FESR 10a

**11. Azioni integrate PON Metro.**

Città di Catania Procedure di attivazione PON METRO – interventi in ordine di priorità							
Codice Programma	Descrizione Programma	Fon do	Tipo Procedura Attivazione	Descrizion e della procedura	Data Avvio Procedura	Importo della procedura di attivazione	note
02.02.01	Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti	FESR	Bando	Infomobilità e ITS		1.000.000,00	
02.02.02	Rinnovamento e potenziamento tecnologico delle flotte del TPL	FESR	Bando	Ecobus Azienda Municipale Trasporti		14.385.455,37	
02.02.04	Corsie protette per il TPL e nodi di interscambio modale	FESR	Bando	Corsie protette Bus in area urbana		9.395.654,00	
01.01.01	Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city	FESR	Bando	Sistemi informativi territoriali (edifici pubblici – catasto – urbanistica)		13.555.518,60	
02.02.03	Mobilità lenta	FESR	Bando	Percorsi ciclabili e pedonabili - percorsi turistici di accompagnamento - percorsi culturali - percorsi didattici		4.600.000,00	
02.01.02	Risparmio energetico negli edifici pubblici	FESR	Bando	Interventi di Relamping integrati con sistemi domotici finalizzati al risparmio energetico (6 lotti)		3.000.000,00	



03.02.02	Servizi a bassa soglia per l'inclusione dei senza dimora o assimilati (stranieri in emergenza abitativa estrema)	FSE	Bando	Sostentamento della messa a sistema e rafforzamento della rete dei servizi a bassa soglia e di pronto intervento sociale (stranieri in senza dimora - barboni - clochard)		5.000.000,00	
03.02.01	Percorsi di accompagnamento alla casa per le comunità emarginate	FSE	Bando	Reinserimento sociale degli individui e delle famiglie prese in carico e decongestionamento dei nuclei ROM nei siti abusivi		4.500.000,00	
03.01.01	Azioni Integrate di contrasto alla povertà abitativa	FSE	Bando	Realizzazione e agenzia sociale per la casa - interventi multidimensionali ed integrati rivolti ad individui e nuclei familiari in condizioni di povertà abitativa		6.000.000,00	
03.03.01	Sostegno all'attivazione di nuovi servizi in aree degradate	FSE	Bando	Riqualificazione urbana in un'ottica di sviluppo sostenibile per realizzare servizi di prossimità e animazione territoriale (progetti nei territori degradati e a rischio)		5.668.338,00	



04.01.01	Realizzazione e recupero di alloggi	FESR	Bando	Intervento in viale Biagio Pecorino, viale S. Teodoro - "Le Due Torri" ex prog. 165/CT n. 144 alloggi		18.347.739,00	
04.02.01	Recupero immobili inutilizzati e definizione di spazi attrezzati da adibire a servizi di valenza sociale	FESR	Bando	Recupero immobile confiscato alla mafia, via Cefaly	provv. 05/241 del 18/08/2015	1.250.000,00	
04.02.01	Recupero immobili inutilizzati e definizione di spazi attrezzati da adibire a servizi di valenza sociale	FESR	Bando	Albergo sociale e orto urbano - (attivazione start up relativa al Recupero dell'immobil e confiscato alla mafia, via Cefaly)		1.323.647,50	
04.02.01	Recupero immobili inutilizzati e definizione di spazi attrezzati da adibire a servizi di valenza sociale	FESR	Bando	Recupero immobile confiscato alla mafia, via castello Ursino	provv. 05/242 del 18/08/2018	850.000,00	
04.02.01	Recupero immobili inutilizzati e definizione di spazi attrezzati da adibire a servizi di valenza sociale	FESR	Bando	Scuola di sartoria "Trame" - (attivazione start up relativa al Recupero dell'immobil e confiscato alla mafia, via Castello Ursino)	provv. 05/245 del 18/08/2015	850.000,00	



Allegati

Documento 1: ESTREMI DEGLI ATTI DI PIANIFICAZIONE

Riferimenti puntuali, anche in forma tabellare, ad ogni documento di pianificazione citato nella versione finale del documento di strategia, sia generali che settoriali, precisandone l'ambito territoriale, la data e l'Atto di approvazione/adozione e la sua valenza temporale;

Documento 2: PARTENARIATO ISTITUZIONALE SOVRACOMUNALE

Una ipotesi pragmatica di coinvolgimento del partenariato istituzionale sovracomunale per quanto concerne le azioni del PON Metro che avranno ricadute al di fuori dei confini della città capoluogo (OT2 e OT9), ovvero una idea chiara e una volontà manifesta a programmare e promuovere attività in tal senso.

Documento 3: STATO DI ATTUAZIONE DELLA CITTA' METROPOLITANA

Un preciso documento di contesto con indicazioni puntuali in relazione agli step della riforma ex Legge 56/2014 nella propria Area metropolitana che contenga riferimenti ad eventuale normativa regionale in materia, elezione/insediamento degli organi metropolitani, nominativo del Sindaco Metropolitan, adozione dello Statuto, tappe del percorso di definizione del Piano Strategico Metropolitan, eventuale suddivisione in ambiti del territorio della ex Provincia ed abbia riferimenti ad Atti e date, laddove esistano, e possa evidenziare come il Sindaco della Città capoluogo abbia titolo e modo, allo stato dell'arte, ad operare.

**Documento 1: ESTREMI DEGLI ATTI DI PIANIFICAZIONE**

Si riportano di seguito i principali documenti di pianificazione ai quali si è avuto riguardo nella costruzione della strategia del PON METRO e nella selezione degli interventi:

Denominazione Documento	Ambito Territoriale	Data e Atto di approvazione	Durata
Piano Strategico Catania Città Metropolitana redatto dalla Politecnica	Metropolitano	Documento programmatico progettuale	No scadenza
Adesione del Comune di Catania al "Patto dei Sindaci". Adozione del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES).	Metropolitano	Deliberazione Consiglio Comunale n. 18 del 19/06/2015	2015/2020
Coordinamento dei Sindaci delle città Siciliane in siti UNESCO e di Unesco Sicilia per un Coordinamento Regionale dei Siti Unesco in Sicilia – Protocollo d'Intesa	Area Vasta	Deliberazione Giunta municipale n. 43 del 08/04/2014	No scadenza
Protocollo d'Intesa per la nascita del Distretto del Sud – Est Sicilia	Area Vasta	Deliberazione di G.M. n. 168 del 11/12/2014	No scadenza
Approvazione piano di informatizzazione delle procedure per la presentazione di istanze, dichiarazioni e segnalazioni per la compilazione <i>on line</i> con procedure guidate accessibili tramite autenticazione del sistema pubblico per la gestione dell'identità digitale di cittadini e imprese D.L. 90/2014 convertito con L. n. 114 del 11/08/2014 – art. 24 c.3bis	Comunale	Deliberazione giunta municipale n. 11 del 13/02/2015	2015/2018
Mappa di Lavoro di un Piano di sviluppo strategico della Città di Catania	Metropolitano	Documento programmatico progettuale	No scadenza
Piano Triennale OO.PP.	Comunale	Deliberazione Consiglio Comunale n. 17 del 12/06/2015	
Piano Regolatore vigente	Comunale	Decreto Presidente Regione Sicilia n. 166/A del 28/06/1969	No scadenza
Regolamento Edilizio	Comunale	Decreto Dirigente Generale n.344 del 02/12/2014	No scadenza
Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Catania	Comunale	Deliberazione Consiglio Comunale n. 22 del 19/04/2013	No scadenza
Patto per lo sviluppo della città di Catania	Metropolitano	Documento sottoscritto dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Sindaco di Catania in data 30/04/2016	2016/2020



Documento 2: PARTENARIATO ISTITUZIONALE SOVRACOMUNALE

Il PON METRO ha come territorio *target* prioritario, posto al centro di specifiche azioni di intervento.

Il Comune di Catania, nella qualità di Autorità Urbana, assume la responsabilità dell'attività di consultazione di confronto pubblico e consultazione con il partenariato istituzionale e socio-economico a livello territoriale al fine di garantire la massima condivisione sulla strategia e sugli interventi previsti nel programma.

Con specifico riferimento agli obiettivi OT2 e OT9, che hanno ricadute fuori dai confini della città capoluogo, si procederà con periodici tavoli istituzionali e un piano di comunicazione dedicato, ferma restando la responsabilità diretta di individuare le proprie priorità d'intervento.

Il tavolo sarà costituito dai soggetti:

- dai Sindaci dei Comuni della Città Metropolitana, con specifico riferimento al territorio interessato negli interventi previsti dal PON METRO, nonché dal Commissario dell'ex Provincia regionale di Catania, nelle more dell'insediamento del Sindaco Metropolitan;
- dalla Soprintendenza BB.CC.AA. di Catania;
- dalla Camera di Commercio di Catania;
- dall'Università degli Studi di Catania;
- dalla SAC Società Aeroporto Catania S.p.A.;
- dall'Autorità Portuale;
- dal Genio Civile di Catania.

Tale partenariato si integrerà, di volta in volta, in modo correlato alle finalità dell'asse, con le seguenti Istituzioni:

- INPS;
- ASP;
- Aziende Ospedaliere;
- Ufficio Scolastico Provinciale.

Ai fini dell'individuazione degli *Stakeholder* con i quali istituire il tavolo partenariale socio-economico si è proceduto a individuare in via generale tutti gli attori che, per categoria e con riferimento al contesto, può offrire un contributo al processo o avere un interesse anche indiretto sul processo.

Ne è emerso un quadro molto numeroso e diversificato, per cui si è reso necessario procedere ad introdurre ulteriori parametri di selezione per costruire una mappa degli *Stakeholder* quanto più rappresentativa sotto il profilo della partecipazione e al contempo efficace per rilevanza e potenziali benefici/contributi che portano partecipando al tavolo.

Si è così pervenuti alla costituzione:

- 1) Di un tavolo partenariale generale in cui sono inseriti i portatori di interessi diffusi e generali come di seguito elencati:
 - Soprintendenza BB.CC.AA. di Catania
 - Camera di Commercio di Catania
 - Università degli Studi di Catania
 - Genio Civile di Catania
 - Autorità Portuale
 - SAC Società Aeroporto Catania S.p.A.
 - CNA
 - ConfArtigianato
 - UPLA CLAAI
 - UPIA CASA
 - CIDECE
 - ConfCooperative
 - Lega Cooperative
 - AGCI
 - UNCI



- ConfCommercio
- ConfEsercenti
- Confindustria Catania
- ANCE Catania
- CIA
- Coldiretti
- ConfAgricoltura
- CGIL
- CISL
- UIL
- UGL
- CONFSAL
- SUNIA
- SICET
- UNIAT
- W.W.F. Catania
- LIPU Catania
- Legambiente
- Italia Nostra
- F.A.I.
- CSVE
- Fabbrica del Decoro
- ARCI Catania
- ACLI
- Ordine Architetti Provincia di Catania
- Ordine Ingegneri Provincia di Catania
- Ordine Ing/Arch Sicilia
- FerderArchitetti Sicilia sez. Catania
- InarSind. Sez. Provinciale di Catania
- Ordine Agronomi e Forestali Catania
- Collegio Geometri Provincia di Catania
- Ordine Regionale dei Geologi
- Ordine Provinciale Chimici di Catania

2) Di tavoli partenariali specifici previa mappatura di *Stakeholder* da coinvolgere con riferimento ai singoli Assi d'intervento sia istituzionali che socio-economici:

ASSE 1 - AGENDA DIGITALE METROPOLITANA PARTENARIATO ISTITUZIONALE

Soprintendenza BB.CC.AA. di Catania; Camera di Commercio Catania; Università degli Studi di Catania; Sac; Autorità Portuale.

Tale partenariato si integrerà, di volta in volta, in modo correlato alle finalità dell'asse, con le seguenti istituzioni: Inps, ASP, Aziende Ospedaliere, Ufficio Scolastico Provinciale, ecc.

ASSE 2 - SOSTENIBILITA' DEI SERVIZI E DELLA MOBILITA' URBANA PARTENARIATO ISTITUZIONALE E SOCIO ECONOMICO

Università degli Studi di Catania; WWF Catania, LIPU Catania, Legambiente, Italia Nostra, F.A.I.; Ordini Arch. – Ing.—Ing.\Arch. - FederArch. - InarSind. - Ordine Agronomi. - Collegio dei Geometri,

Tale partenariato si integrerà, di volta in volta, in modo correlato alle finalità dell'asse, con i seguenti stakeholder: Azienda Metropolitana Trasporti; Fce; Asec, Sidra ecc.

ASSE 3 - SERVIZI PER L'INCLUSIONE SOCIALE PARTENARIATO SOCIO ECONOMICO

ConfCooperative, Lega Cooperative, Agci, Unci, Sunia, Sictet, Uniat, Csve, Arci Catania, Acli Catania.

Tale partenariato si integrerà, di volta in volta, in modo correlato alle finalità dell'asse, con i seguenti stakeholder: Cna , Upla Clai, Upia Casa, Cidwc, ConfCommercio, Confesercenti, Confindustria Catania Ance Catania Cia, Coldiretti, Confagricoltura, Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Confsal.



ASSE 4 - INFRASTRUTTURE PER L'INCLUSIONE SOCIALE

ConfCooperative, Lega Cooperative, Agci, Unci, Sunia, Sicet, Uniat, Csve, Arci Catania, Acli Catania. Tale partenariato si integrerà, di volta in volta, in modo correlato alle finalità dell'asse, con i seguenti stakeholder: Cna, Upla Claii, Upia Casa, Cidec, ConfCommercio, Confersercenti, Confindustria Catania, Ance Catania, Cia, Coldiretti, Confagricoltura, Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Confsal.

Parteciperanno al partenariato correlato agli assi 2, 3, 4, l'articolata realtà del terzo settore e del Welfare di prossimità.

Questa prima mappatura non esclude ovviamente la possibilità di individuare altri soggetti da inserire nel processo.

E' in corso, da parte del referente per il tavolo partenariale e istituzionale, un ulteriore approfondimento che dovrebbe concludersi con la costruzione di una matrice di rilevanza degli *Stakeholder* che consentirà di meglio qualificare il partenariato.



Documento 3: STATO DI ATTUAZIONE DELLA CITTA' METROPOLITANA

Nella Regione Sicilia, dopo una fase di accelerazione rispetto al processo nazionale, le Città Metropolitane vengono costituite soltanto con la L.R. 15/2015. Il legislatore regionale, in un primo momento, ha optato per una scelta diversa da quella contenuta nella L. 56/2014. Infatti, per procedere alla costituzione degli organi, ivi compreso il Sindaco metropolitano, si sarebbe dovuto procedere attraverso elezioni di 2° grado. I criteri di incostituzionalità sollevati su alcuni aspetti della normativa regionale, si sono risolti con una modifica normativa da parte del legislatore regionale per cui, finalmente, anche **nella Regione Sicilia il Sindaco del comune capoluogo è il Sindaco Metropolitano.**

Intanto, il Comune di Catania, già da tempo, ha aperto una grande riflessione pubblica sulle opportunità che la dimensione istituzionale di area vasta offre ai territori e, coerentemente, si muove e mette in campo politiche pubbliche orientate alla costruzione di un sistema locale coeso, integrato e in grado di catalizzare e attrarre risorse finanziarie e di divenire competitiva.

In pratica, è accaduto che i comportamenti di questa area territoriale non rispondono alle logiche giuridico-formali ma, attraverso un movimento che parte dalle istituzioni locali, esprimono dinamiche socio-economiche che inevitabilmente rendono la città polo attrattivo e centripeto rispetto ad altre.

La città metropolitana, coincidente in fase di *start-up* all'ex provincia di Catania, ha 58 Comuni con una popolazione di 1.116.917 abitanti.

Inoltre, poiché la normativa regionale prevede la possibilità di aggregazioni diverse, ad oggi, con l'adesione di Gela (ex provincia di Caltanissetta), di Piazza Armerina (ex provincia di Enna) e di Niscemi, la Città Metropolitana di Catania raggiunge una popolazione di circa 1.300.000 abitanti posizionandosi tra le prime dieci Città Metropolitane d'Italia.

Oltretutto i dati ISTAT danno l'indice demografico dell'area compresa nella città metropolitana in forte crescita.

Ove poi si assuma come parametro la redditività territoriale, come criterio di attrattività, occorre ricordare che l'area economica della Città Metropolitana è inserita in quel naturale distretto del Sud-Est che, insieme alle provincie di Ragusa e Siracusa, producono 1/3 del PIL della Regione Sicilia.

Catania è quindi inserita a pieno titolo in una dimensione geograficamente e urbanisticamente caratterizzata da un alto grado di integrazione e conurbazione. I temi del traffico, della mobilità, dello smaltimento delle acque, piuttosto che dei rifiuti, dei parcheggi o delle vie di fuga, non possono più trovare una soluzione a valore aggiunto dentro il vecchio perimetro urbano.

I ritardi e le incognite sull'architettura istituzionale che le Città metropolitane assumono, hanno costituito indubbiamente un *gap* per le città siciliane, rispetto al già avviato percorso nazionale, ma al contempo hanno rappresentato una grande opportunità per avviare dal basso un processo in grado di promuovere la condivisione di un'identità e di azioni condivise dagli attori Locali.

In tal senso la dimensione metropolitana e di area vasta è parte essenziale della visione strategica che ispira il programma politico-amministrativo del Sindaco, le linee programmatiche di mandato e i conseguenti piani di azione.

Attraverso l'istituzione del distretto Sud-Est, Catania si colloca strategicamente al centro di un'area (Siracusa – Ragusa) che **è la più dotata nella Regione di infrastrutture di valore (3 porti, 2 aeroporti, rete autostradale, rete ferroviaria, strutture di interporto)**, la più dinamica dal punto di vista imprenditoriale, con presenze di *start up* di rilievo e un capitale sociale più coeso rispetto ad altri territori della Regione.

La pianificazione urbanistica, territoriale e dei servizi è già oggi presente nella sua dimensione metropolitana, anticipando così, attraverso una visione strategica che parte dal territorio, una realtà che sta ancora concretizzandosi da parte del legislatore regionale. L'accelerazione data di recente dall'Assemblea Regionale fa sperare, comunque, in un rapido avvio operativo della Città Metropolitana.



L'idea di fondo, ad oggi, è di procedere da subito ad avviare un processo di pianificazione strategica che, avendo come punto di partenza le linee programmatiche di mandato (che già sui grandi temi strategici contiene una dimensione metropolitana), operi una grande riflessione sui temi di fondo dello sviluppo del territorio metropolitano.

Il primo impegno del Comune di Catania è quello di mettere in campo le proprie azioni in modo da esprimere una dimensione di *governance* istituzionale e territoriale a geometrie variabili, guardando contemporaneamente alla dimensione metropolitana, da un lato, e, dall'altro, a reti territoriali più ampie in grado di potenziare la competitività del sistema.

Sul primo versante le azioni progettuali possono così sintetizzarsi:

- 1) Costruire una *governance* istituzionale metropolitana coesa e in grado di fare da regista allo sviluppo socio-economico del territorio.
- 2) Sviluppo del sistema di TPL integrato e intermodale a servizio dell'area metropolitana;
- 3) Efficientamento dei servizi attraverso le economie di scala.
- 4) Semplificare i rapporti tra cittadini e imprese e la città metropolitana riducendo le sovrapposizioni e migliorando la gestione funzionale nelle funzioni pubbliche.
- 5) Accrescere e valorizzare il senso di identità e le capacità locali attraverso un processo di continuo miglioramento degli standard.
- 6) "Fare sistema" come fattore di abilitazione del sistema socio-economico locale a intraprendere responsabilmente la via dello sviluppo.
- 7) Migliorare gli standard di qualità della vita e l'inclusione sociale.
- 8) Valorizzare la creatività, i talenti, il patrimonio storico-culturale complessivamente inteso.
- 9) Valorizzare i sub attrattori delle aree omogenee dando centralità all'Etna come luogo fisico e simbolico e *brand* del territorio.

Sul secondo versante, Catania ha già promosso il Distretto del Sud-Est e il CUNES.

Catania si avvia a diventare la sesta città metropolitana italiana per estensione, con un'area metropolitana che è la più densamente abitata della Sicilia e con imponenti progetti di sviluppo infrastrutturale, dei servizi e delle reti di collegamento e mobilità. Insieme alle ex Province di Ragusa e Siracusa, l'area metropolitana di Catania individua un ambito territoriale caratterizzato da contiguità, omogeneità culturale e complementarità economica.

Questi ambiti territoriali, insieme, compongono un formidabile volano di sviluppo economico, turistico e culturale che già oggi individua oltre l'80% del PIL dell'Isola e si pone come un centro mediterraneo, e non solo, per l'innovazione tecnologica, le start up, le produzioni di qualità, il turismo culturale; ospitando due porti di grande rilievo strategico, Catania ed Augusta, i due aeroporti di Catania e Comiso e le principali autostrade siciliane. Questa area vasta ha strutturato la consapevolezza del proprio potenziale quando nel 2014, a Catania, alla presenza del Capo dello Stato, i Comuni di Catania, Ragusa e Siracusa con le rispettive Province e Camere di Commercio hanno dato vita a un modello innovativo di Distretto economico, quello del Sud Est, che già al suo esordio vantava una rete di 141.000 imprese, il 41% del valore aggiunto industriale, il 45% di quello agricolo e l'80% dell'export dell'intera isola. Catania vi eccelle per la sua diffusa capacità commerciale, per la presenza di un polo industriale e tecnologico importante e per la rilevante capacità formativa della più antica Università degli Studi della Sicilia. Siracusa emerge per la zona industriale di Siracusa Nord, che nei prossimi anni attrarrà quasi 2 miliardi di euro di investimenti, e per il più grande mercato biologico d'Italia. Il polo ragusano dell'agroalimentare spicca per le sue eccellenze produttive di rilievo internazionale. Tutti e tre gli ambiti che compongono il nucleo originario del Sud Est, infine, sono ricchi di un patrimonio storico, artistico e culturale riconosciuto Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO, con ben tre differenti Siti iscritti alla World Heritage List, che li dota di imponenti attrattori turistici di rilievo mondiale.

Un'ulteriore tappa di consolidamento di questo percorso si è definita con l'accorpamento dei tre enti camerali di Catania, Siracusa e Ragusa e la costituzione di una Camera di Commercio unica del Sud Est con una particolare attenzione agli investimenti a favore delle imprese giovanili e femminili, e a sostegno di informatizzazione e marketing territoriale.



Il Coordinamento dei Comuni UNESCO Sicilia nasce il 24 gennaio 2014 sotto l'acronimo C.UNE.S e con la firma della Dichiarazione d'intenti nota come "Dichiarazione di Catania" nella Sala Bellini di Palazzo degli Elefanti. Con essa i 41 Comuni compresi nei sette Siti riconosciuti Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO - Isole Eolie, Monte Etna, Val di Noto, Siracusa Pantalica, Piazza Armerina/Villa Romana del Casale, Agrigento/Parco Archeologico, Arabo/Normanno/Bizantino di Palermo, Monreale e Cefalù - condividevano i valori fondanti del riconoscimento UNESCO; la dignità della persona e delle tradizioni culturali come patrimonio e responsabilità verso il futuro; gli obiettivi strategici nella tutela e valorizzazione dei beni iscritti alla World Heritage List; i comuni percorsi progettuali e di accesso alle risorse; l'individuazione di nuovi attrattori turistici e di strategie innovative di marketing territoriale; la razionalizzazione dei centri di spesa; la definizione dei piani di gestione.

La Sicilia vanta un patrimonio storico, artistico, ambientale tra i più formidabili e ingenti del mondo e, in assoluto, il maggior numero di siti iscritti alla World Heritage List nel nostro Paese: sette Siti ad individuare il Patrimonio materiale riconosciuto dall'Unesco per l'eccezionale valore storico e culturale e tre Siti a individuare il Patrimonio intangibile iscritto alla *World Heritage List*: i Pupi siciliani, la Coltivazione ad Alberello della Vite di Pantelleria e la Dieta Mediterranea per la parte di riferimento alla tradizione enogastronomica siciliana. Da questa condizione di eccezionalità del Patrimonio riconosciuto dall'UNESCO, il Coordinamento dei Comuni UNESCO nasce per garantire una *governance* alle politiche culturali- economiche -turistiche su scala regionale.

Gli attori principali e sottoscrittori della Dichiarazione sono: i Comuni, il MIBACT, la Commissione UNESCO, la Fondazione Patrimonio UNESCO Sicilia i tre Parchi coinvolti nella gestione dei beni protetti: il Parco dell'Etna, il Parco archeologico di Agrigento, il Parco della Villa romana del Casale.

L'11 aprile 2014 nella Sala Consiliare di Palazzo degli Elefanti, i Sindaci dei siti UNESCO, aderenti alla dichiarazione d'intenti, hanno poi condiviso il Protocollo d'Intesa, con il quale venivano stabiliti gli organismi ed il loro funzionamento, con l'elezione del Sindaco Enzo Bianco a primo Presidente del Coordinamento e l'individuazione della sede del CUNES presso Palazzo Tezzano a Catania.

Il 26 giugno 2015 l'assemblea dei Sindaci del Coordinamento ha ratificato a Monreale la trasformazione del CUNES in Fondazione di Partecipazione.

I 41 Comuni che hanno aderito al CUNES sono nel dettaglio:

SITO DEL MONTE ETNA

1) Adrano - 2) Biancavilla - 3) Belpasso - 4) Bronte - 5) Castiglione di Sicilia - 6) Giarre - 7) Linguaglossa - 8) Maletto - 9) Mascali - 10) Milo - 11) Nicolosi - 12) Pedara - 13) Piedimonte Etneo - 14) Ragalna - 15) Randazzo - 16) Sant'Alfio - 17) Santa Maria di Licodia - 18) Trecastagni - 19) Viagrande - 20) Zafferana Etnea.

SITO DEL VAL DI NOTO

1) Caltagirone - 2) Catania - 3) Militello Val di Catania - 4) Modica - 5) Noto - 6) Palazzolo Acreide - 7) Ragusa - 8) Scicli.

SITO DI SIRACUSA PANTALICA

1) Cassaro - 2) Ferla - 3) Sortino - 4) Siracusa.

SITO DI PIAZZA ARMERINA VILLA ROMANA DEL CASALE

1) Piazza Armerina.

SITO DI AGRIGENTO VALLE DEI TEMPLI

1) Agrigento.

SITO ARABO NORMANNO BIZANTINO

1) Cefalù - 2) Monreale - 3) Palermo.

SITO DELLE ISOLE EOLIE

1) Leni - 2) Lipari - 3) Malfa - 4) Santa Marina Salina.



La strategia della città si orienta al miglioramento delle condizioni generali di accesso ai servizi per la Città Metropolitana, reali e digitali, potenziando quelli già esistenti e attivandone di nuovi in funzione del nuovo assetto metropolitano. In questo contesto, il concetto di *accesso* va declinato non soltanto come capacità di usufruire di beni e servizi centralmente programmati, ma anche come più generale processo di integrazione sociale e di sostegno ai diritti di cittadinanza.

I fabbisogni prioritari del territorio vertono sull'incremento dell'offerta di mobilità sostenibile, sull'efficienza energetica (da considerare anche sotto il profilo dell'impatto sul cambiamento climatico), ed altresì dell'inclusione come contrasto alla crisi economica e alle situazioni di disagio sotto il profilo abitativo e sociale.

Con il PON METRO si promuovono processi innovativi di coinvolgimento delle forze più vive del tessuto economico-sociale della città, dati ad esempio dalla componente giovanile della popolazione e dalla presenza strutturante dell'ateneo e dei centri di ricerca. L'obiettivo è creare un clima favorevole agli investimenti, non soltanto di tipo infrastrutturale, ma anche nell'ambito delle politiche immateriali in grado di contenere le situazioni di particolare disagio socio-economico e consolidare il governo metropolitano. In questa prospettiva, Catania intende sviluppare interventi che consentano ai cittadini di conseguire uno status di città metropolitana in tutte le dimensioni del termine: nella *governance*, nell'organizzazione dei servizi e dei trasporti, nelle politiche per l'ambiente, nelle politiche urbanistiche, così da costituire un territorio in grado di offrire a cittadini e imprese adeguati livelli di qualità della vita, sicurezza e coesione sociale.

La strategia è quella della trasformazione del sistema urbano da disordinata conurbazione a rete funzionale di "città di città".

Il ruolo di Catania quale polo logistico e di servizi alle imprese e al turismo si manifesta connotato alla sua vocazione commerciale e alla sua dimensione di "porta di accesso" sui principali punti di interesse dell'Isola: servizi sanitari, Università e istituti superiori, uffici del governo, principali aziende commerciali ed industriali, istituti finanziari, assicurativi, nodi del trasporto regionale e nazionale (aeroporto, stazione ferroviarie di Rfi e Circumetnea, autostazione di bus a lunga percorrenza, porto, interporto, ferrovie), turismo, che vanno dall'*hinterland* alle estensioni di distretto Sud-Est.

La città è attualmente sede di servizi e funzioni di rango elevato per un'area particolarmente estesa, cui afferiscono i cittadini dei comuni dell'area conurbata con pendolarismo giornaliero ma con un bacino che arriva a comprendere porzioni significative della Sicilia sud-orientale.